

de belgische zeevisserij

W. Van Roose,

Sekretaris van de Bedrijfsraad voor de Visserij

Op een eerste gezicht en oppervlakkig bekeken geeft de Belgische zeevisserij een indruk van kleinschaligheid. Wanneer men enkel oog heeft voor de numerieke getalsterkte van de vissersvloot en het aantal opvarenden, moet men inderdaad tot het besluit komen dat ons land in vergelijking met zijn Westeuropese maritieme buurlanden slechts een bescheiden rol speelt op visserijgebied. Met amper 200 vaartuigen, bemand door circa 1.000 vissers, kan de neiging ontstaan de Belgische zeevisserij te doodverven als het zwakke broertje in de rij van landen die samen met België de visvangst bedrijven in de Noordzee en het noord-oosten van de Atlantische Oceaan.

Een heel ander, veel positiever beeld krijgt men evenwel van onze zeevisserij bij de evaluatie van haar economische betekenis in het algemeen en van haar produktiviteit in het bijzonder. De Belgische visaanvoer onderscheidt zich in gunstige zin door de gevarieerde samenstelling van de vangsten, voor het grootste deel bestaande uit hoogwaardige produkten die uitsluitend hestemd zijn voor menselijke konsumptie. Dit moge blijken uit het feit dat de jaarlijkse aanvoer, die zich de jongste jaren rond de 40 miljoen kg stabiliseert, reeds bij de verhandeling in de vismijnen (dus in het stadium van de groothandel) een totale besomming maakt die de 2 miljard frank per jaar overschrijdt.

Dit leidt ons tot een eerste vaststelling: de in het oog springende tegenstelling tussen het eerder kleine produktie-apparaat, enerzijds, en de relatief hoge produktiviteit, anderzijds. Uitgaande van deze antitese is het de bedoeling in het uiteraard beknopte kader van onderhavig hoofdstuk de schijnwerper te richten op de voornaamste facetten van de Belgische visserijsector.

Vloot en bemanning

In de loop van de jongste twintig jaar is het totaal aantal schepen van de Belgische visserijvloot sterk teruggelopen. In 1960 telde de vloot nog 412 eenheden maar daalde tot amper 205 in 1981.

Deze vermindering van het aantal schepen vloeide voort uit diverse oorzaken: de natuurlijke afvloei door ouderdom of schipbreuk, het vertrek van een aantal eenheden naar het buitenland, het uit de vaart nemen van oudere en minder rendabele vaartuigen via een sloop-premieregeling zonder verplichting tot vervangingsbouw en de geringe nieuwbouw in de zeventiger jaren.

Het zou evenwel verkeerd zijn zich blind te staren op de numerieke terugval van de vloot. Weliswaar zijn een

groot aantal, voor het merendeel kleinere vaartuigen aan de vloot onttrokken, maar anderzijds zijn ingevolge nieuwbouw ook heel wat grotere schepen in de vaart gekomen.

Dit blijkt duidelijk uit de evolutie van tonnenmaat en drijfkracht. Voor de gehele vloot daalde de tonnenmaat slechts van 27.922 BT in 1960 tot 21.588 BT in 1981, maar daarentegen nam de drijfkracht toe van 73.616 pk in 1960 tot 88.291 pk in 1981. De capaciteit van de vloot is dus veel minder teruggelopen dan de numerieke halvering zou laten veronderstellen.

De indeling van de vissersvloot volgens thuishaven heeft de jongste decennia gevoelige wijzigingen ondergaan. In 1960 telde Oostende nog 46 % van het aantal vaartuigen, tegenover 39 % voor Zeebrugge en 15 % voor Nieuwpoort. In 1981 heeft Zeebrugge de grootste vissersvloot met 54 % van de schepen, tegenover 32 % voor Oostende en 14 % voor Nieuwpoort.

Deze verschuiving ten voordele van Zeebrugge werd in de hand gewerkt door de geringere nieuwbouw te Oostende, door het verdwijnen van enkele grote Oostendse rederijen en door de geleidelijke teloorgang van de te Oostende gevestigde visserij op IJstrand. Met dit laatste land werd destijds overeengekomen dat de traditionele IJstrandvisserij door de bestaande Belgische schepen binnen bepaalde perken mocht worden voortgezet. Doordat evenwel geen nieuwe vaartuigen meer toegelaten werden, is de Belgische IJstrandvisserij op langere termijn tot verdwijnen gedoemd.

Hoe langer hoe meer vertoont de exploitatie van de Belgische vissersvloot een artisaan-familiaal karakter. Ongeveer 90 % van de rederijen baten slechts één vaartuig uit. De ondernemingsvorm is overwegend persoonlijk of familiaal (ca 60 % van de rederijen), maar ook de juridisch aantrekkelijke pvba wint aan belang (een derde van de rederijen).

Van de 205 in 1981 geregistreerde vaartuigen waren er einde 1981 193 in de vaart. Op hetzelfde tijdstip waren er op een totaal van 1.261 beschikbare vissers 894 aangemonsterde zeelieden. Te Oostende staan 61 bemande schepen geregistreerd (met 279 vissers), terwijl Nieuwpoort 30 eenheden herbergt (met 125 aangemonsterde zeelui).

De zeevisserijvloot wordt door een relatief jong personeel bemand. De gemiddelde leeftijd van alle opvarenden bedraagt amper dertig jaar. Hier zijn twee voorname redenen voor: er wordt op jeugdige leeftijd ter visserij getrokken — scheepsjongens worden aangemonsterd vanaf 15 jaar — en men verlaat het visserijberoep ook vroeger dan in andere sectoren. Ondanks de verbetering van de arbeidsvoorwaarden aan boord en de hogere graad van materieel comfort op de nieuwere vaartuigen, blijft de zeevisserij een hard beroep, waarbij het langdurig verblijf op zee en de mangel aan sociaal contact met het leven aan de wal vele vissers ertoe aanzetten het bedrijf voortijdig te verlaten of in te ruilen voor met de zee verbonden banen of diensten die een regelmatig huiselijk leven mogelijk maken.

Van een eigenlijk bemanningsprobleem is de jongste jaren nog nauwelijks sprake. Kwantitatief zitten de reders niet in verlegenheid om hun vaartuigen te bemannen. Alleen op het kwalitatieve vlak voelt men de noodzaak aan om de opleiding en de kennis van de vissers meer up-to-date te maken en aan te passen aan de verworvenheden van de moderne techniek.



Foto H. Maertens, Brugge

De Belgische visaanvoer

De aktiegebieden van de Belgische zeevisserijvloot strekken zich uit van de Kustzee tot de IJslandzee, met daartussen een aantal visgebieden die als volgt kunnen omschreven worden : de Zuidelijke Noordzee en het Engels Kanaal, het Noordelijk gedeelte van de Noordzee, de Engelse Oostkust, het Bristol Kanaal en de Ierse Zee.

De totale visaanvoer in binnen- en buitenland is de jongste twee decennia in dalende lijn gegaan. Van 55.000 ton in de jaren zestig verminderde de Belgische visaanvoer tot ca 44.000 ton in 1981.

Rekening gehouden met het aantal ingezette vaartuigen en het aantal gepresteerde visdagen, is de produktiviteit van de vloot er de jongste jaren flink op vooruitgegaan.

De globale besomming gerealiseerd door Belgische vaartuigen is opgelopen van 613 miljoen frank in 1960 tot 2,1 miljard frank in 1981.

De klemtoon van de Belgische visserij ligt op de visserij van bodemvis, zo genoemd naar de werkwijze waarbij één of twee netten over de bodem van de zee schuren. Dit in tegenstelling tot de pelagische visserij, die op scholen vis jaagt (haring, sprout en makreel) die onder het zeeoppervlak aanwezig zijn. Een derde soort visserij is deze op schaal- en weekdieren, waarbij voor onze vissers garnaal en Noorse kreeftjes (langoestines) de voornaamste objecten zijn.

Gemiddeld 90 % van de totale Belgische vangsten en besommingen bestaat uit bodemvis, onder te verdelen in ronde vis en platvis. Bij de ronde vis primeert kabeljauw, naast wijting, schelvis, leng, rode zeebaars en koolvis, terwijl onder de platvis tong, tarbot, schol (pladijs) en rog de voornaamste variëteiten zijn.

De prijzenstructuur van de aanvoer is uiterst gedifferentieerd. Bij bodemvis halen tong en tarbot zeer hoge prijzen, dit tengevolge van de nogal eenzijdige toespitsing van de vraag op deze vissoorten. Na tong en tarbot behoren garnaal en Noorse kreeft tot de duurere visprodukten. Daarentegen ligt de gemiddelde prijs van de pelagische variëteiten (haring en aanverwanten) zeer laag.

Naar aanvoergewicht is Oostende nog steeds de belangrijkste aanvoerhaven (55 % tegenover 39 % voor Zeebrugge). Door de specialisatie van Zeebrugge op duurere variëteiten zoals tong, tarbot, garnaal en Noorse kreeft, heeft deze haven het leeuwenaandeel in de globale besomming : 56 % tegenover 39 % voor Oostende ; het aandeel van Nieuwpoort blijft eerder stationair.

De evolutie van de exploitatieresultaten neemt de jongste jaren onrustwekkende vormen aan. Tot in het begin van de zeventiger jaren konden deze resultaten nog als bevredigend worden bestempeld. Sedert het begin van de oliecrisis in 1973 zijn de kosten pijlsnel de hoogte ingegaan : de brandstofkosten alleen al zijn op tien jaar tijd verzesvoudigd en slorpen gemiddeld meer dan een derde van de besommingen op. Deze kostenstijgingen kunnen niet in de visprijzen worden doorgerekend ; het vrije spel van vraag en aanbod noopt de reders zich tevreden te stellen met de prijs die zij op de markt ontvangen. De geleidelijke stijging van het visprijzen-gemiddelde blijft ver ten achter bij de forse hausse van de onkosten zoals zij zich in de laatste jaren manifesteert.

De buitenlandse handel in vis en visprodukten

De eigen Belgische visaanvoer dekt slechts een gedeelte van de binnenlandse behoeften. De bevoorrading van de Belgische markt gebeurt dan ook in belangrijke mate via de invoer. De omvang van de visinvoer is geleidelijk gestegen van 60.000 ton in 1950 tot boven de 100.000 ton in de jongste tien jaar.

Anderzijds vindt een niet-onbelangrijk gedeelte van de eigen vangsten zijn weg naar buitenlandse afnemers en markten. Meer dan 20.000 ton vis worden jaarlijks uitgevoerd.

De invoer

In 1981 overschreed de invoer van vis en visserijprodukten voor het eerst de kaap van de 110.000 ton. Eveneens in dit jaar beliep de totale invoerwaarde voor het eerst meer dan 10 miljard frank.

De invoer bestaat voornamelijk uit verse en bevroren vis (40.000 ton, waarvan de helft vers en de helft diepgevroren), schaal- en weekdieren (eveneens 40.000 ton, waarvan 25.000 ton mosselen) en viskonserven (20.000 ton). De belangrijkste ingevoerde soorten zijn mosselen, kabeljauw, garnalen, haring, makreel, tonijn, zalm en sardines. Drie vierden van de totale invoer wordt door EG-lidstaten geleverd. De voornaamste leveranciers zijn Nederland, Denemarken, West-Duitsland en Frankrijk.

De uitvoer

Normaliter bedraagt de Belgische uitvoer van vis en visserijprodukten ca 20.000 ton. In 1981 werd een uitzonderlijk hoog uitvoercijfer bereikt, nl. 26.000 ton voor een groothandelswaarde van meer dan 2 miljard frank.

De uitvoer bestaat voor de drie vierden uit verse en bevroren vis. Een gedeelte daarvan is wederuitvoer. De belangrijkste uitgevoerde soorten zijn haring, kabeljauw, tong, schol, garnaal, koolvis en wijting. Meer dan 90 % van de uitvoer heeft andere EG-landen als bestemming, met als voornaamste afnemers Nederland, Frankrijk, het Verenigd Koninkrijk en West-Duitsland.

Het Belgisch visverbruik

De som van de aanvoer plus de invoer min de uitvoer bepaalt de invoer van het binnenlands verbruik van vis en visserijprodukten. Hierbij wordt zowel bedoeld de afzet van de groot- en de kleinhandel als de levering van grondstoffen voor de eigen visverwerkende nijverheid. Uitgedrukt in aanvoergewicht bedraagt het binnenlands verbruik in België ongeveer 160.000 ton per jaar.

Op basis van deze hoeveelheid belooft het verbruik per hoofd jaarlijks meer dan 16 kg. Naar categorieën onderverdeeld bedraagt het verbruik per inwoner 8 kg verse en bevroren vis, 5 kg schaal- en weekdieren, en 3 kg conserven, bereidingen en bewerkte vis (gezouten, gepekeld, gedroogd en gerookte vis).

De vraag naar vis blijft in België uiterst stevig en kent de jongste jaren zelfs een licht stijgende tendens.

Het wetenschappelijk onderzoek in de zeevisserij

Hun *fundamenteel wetenschappelijk onderzoek* over de zee wordt vanuit West-Vlaanderen gekoördineerd door de oprichting in 1970 van het Instituut voor Zeewetenschappelijk Onderzoek - IZWO. Dit wetenschappelijk Instituut, opgericht onder impuls en met de medewerking van de Provinciale Overheid van West-Vlaanderen, bundelt alle fundamenteel onderzoek dat aan de Vlaamse universiteiten van Leuven, Gent, Brussel en Antwerpen, aan het Limburgs Universitair Centrum en aan de wetenschappelijke instellingen van de Staat wordt uitgevoerd. Daarnaast worden ook multidisciplinaire onderzoeksprogramma's in eigen beheer opgezet en gerealiseerd in samenwerking met het Nationaal Fonds voor Wetenschappelijk Onderzoek en het Instituut voor Aanmoediging van het Wetenschappelijk Onderzoek in Nijverheid en Landbouw, in de gespecialiseerde laboratoria aan de Spuikom te Oostende.

Het Instituut is eveneens ingeschakeld als opleidingscentrum in een postuniversitair specialisatieprogramma in de mariene biologie. Tenslotte neemt het IZWO ook het sekretariaat waar van de European Mariculture Society.

Het *toegepast wetenschappelijk onderzoek* in de zeevisserij spitst zich toe op de volgende objectieven: de kwantitatieve en kwalitatieve verbetering van de vangsten, de arbeidsrationalisatie aan boord van de vaartuigen en de valorisatie van de produktie.

Om deze oogmerken te koördineren en te realiseren werd in 1962 te Oostende het Rijksstation voor Zeevisserij opgericht, behorende tot het Ministerie van Landbouw en ressorterende onder het Rijkscentrum voor Landbouwkundig Onderzoek Gent. Het Rijksstation voor Zeevisserij is belast met het biologisch en technisch onderzoek, met studies over de kwaliteit van vis en visserijprodukten en met onderzoek in de visverwerkende nijverheid. Het Station verricht wetenschappelijk onderzoek op drie domeinen, nl. de mariene biologie, de visserijtechniek en de technologie van de visserijprodukten.

Het biologisch zeevisserijonderzoek behelst de studie van de commerciële vis- en schaaldierenbestanden. Voornaamste doelstelling hierbij is het verwerven en het verdiepen van de kennis inzake het produktieproces, alsmede de wisselwerking tussen de visstand en de visserij, dit met het oog op een rationele en optimale exploitatie van de visstocks (visserijbeheer). Tevens worden de mogelijke gevolgen van de verontreiniging van de zee en de zandwinning op het mariene milieu bestudeerd.

Het technisch onderzoek heeft betrekking op het vistuig en de visserijtechniek, de netmaterialen, het gedragingspatroon van de vis in relatie tot de aangewende technieken, het vissersvaartuig, de arbeidsmethoden in de zeevisserij en de brandstofbesparende mogelijkheden, een en ander met het oog op een meer doelmatige, selectieve en economisch meer rendabele visserij.

Het technologisch onderzoek tenslotte omvat de studie van de kwaliteit van verse en diepbevoren visserijprodukten, alsmede de studie van de behandeling van de vis vanaf de vangst tot bij de verbruiker, en de studie van de industriële verwerking (drogen, roken, zouten, inblikken, diepvriezen) van de aangevoerde grondstof. Het technologisch onderzoek beoogt de verbetering van de kwaliteit van de Belgische zeeprodukten en hun valorisatie.

Het Rijksstation voor Zeevisserij te Oostende werkt mede aan de wetenschappelijke onderzoeksprogramma's

van verschillende internationale organisaties, zoals de Internationale Raad voor het Onderzoek van de Zee, de Internationale Organisatie voor Normalisatie, de Europese Economische Gemeenschap, de FAO en de internationale kommissies i.v.m. de Konventies ter voorkoming van de verontreiniging van de zee.

Pas verschenen :

E. OMEY

De Zeevisserij - Een structuuranalyse van de Belgische zeevisserij

256 blz.

Prijs : 475 fr.

Zeebrugge en de maritimisering van zijn achterland

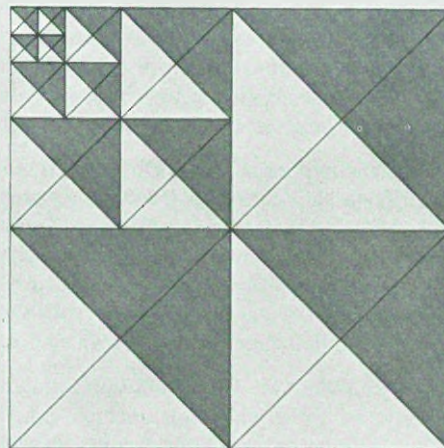
120 blz.

Prijs : 223 fr.

20

Facetten van West-Vlaanderen

Uitgegeven door
het Westvlaams
Economisch
Studebureau Brugge



Zeebrugge en de maritimisering van zijn achterland