

DE ZEEVISSERIJ TE OOSTENDE

Dr. P. Hovart

Direkteur van het Rijksstation voor Zeevisserij

De zeevisserij is in de loop der tijden altijd nauw verbonden geweest met de Oostendse regio.

Reeds in de 15de eeuw had Oostende de belangrijkste haringmarkt van de gehele Belgische kust. In 1468 bijvoorbeeld bereikte de haringaanvoer van de Oostendse vaartuigen nagenoeg 29 miljoen stuks. In de 16de eeuw moest deze visserij evenwel ten gevolge van de vele krijgsverrichtingen stopgezet worden.

Tegelijk met de haringvisserij werd toen, ook de zogenaamde visserij ten zoute beoefend. Deze activiteit kwam eveneens nooit tot volledige ontplooiing. De overheidsmaatregelen die nu eens ten voordele, dan eens ten nadele van deze visserij uitvielen, maakten van deze bedrijvigheid een riskante onderneming.

In de 20ste eeuw kreeg de Oostendse zeevisserij door de aanvoer van verse vis een nieuwe dimensie. Deze totaal nieuwe markt kwam tot stand dank zij de toepassing van nieuwe technieken, zoals de stroomkracht, het ijs, de bordentreil en de motor. Door de opkomst van genoemde vorm van visserij verdrong Oostende naderhand Nieuwpoort als grootste vissershaven van het land.

Oostende bleef vele, vele jaren de belangrijkste vissershaven van België. Het referentiejaar voor deze bijdrage, i.e. 1960, kan dit nog bewijzen: in 1960 was 44,7% van de vissersvloot te Oostende ingeschreven, kwamen 53,9% van de Belgische vissers in Oostende aanmonteren en verwerkte de vismijn van Oostende in het totaal 37,5 miljoen kg of 78,9% van de Belgische vangsthoeveelheid.

Maar de Oostendse visserij is niet meer als weleer, zoals gegevens met betrekking tot de vloot, de bemanning, de aanvoer en de aanverwante visserijbedrijvigheid kunnen aantonen.

Oostende heeft een rijk visserijverleden. Er zijn echter diverse structurele moeilijkheden, waarbij zowel de behoeften van de markt, enkele visserij-technische problemen en bepaalde EG-maatregelen een rol spelen.

De bestaande infrastructuur laat echter een heropbloei toe op meerdere vlakken.

De vloot en de bemanning

De Oostendse vloot omvat alle scheepsklassen van vaartuigen. Die vaartuigen bedrijven voornamelijk de visserij in de Noordzee, het Kanaal, het Bristol Kanaal, de Ierse zee en de IJslandse wateren.

De boomkorvisserij is, zoals in de gehele Belgische zeevisserij, de overwegende visserijmethode. In 1990 gebruikten 42 Oostendse vaartuigen de boomkor en 14 de ottertrawl.

In 1960 telde Oostende 193 schepen op een totaal van 432 eenheden (incl. de vaartuigen die in het buitenland opereerden), en in 1975 88 op een totaal van 268 (excl. de eenheden die in het buitenland opereerden). In 1990 had Oostende nog slechts 60 eenheden op een totaal van 205. Dit betekent dat in

een periode van 30 jaar, het aantal te Oostende ingeschreven vaartuigen met bijna 70% is verminderd en dat het aandeel van Oostende in de totale vloot met 15% is afgenomen, nl. van 44,7 naar 29,3% (tabel 1).

Het belang van Oostende ten opzichte van de andere vissershavens – en dan vooral ten aanzien van Zeebrugge – liep beduidend terug. In 1970 haalde Zeebrugge de bovenhand in het aantal vaartuigen en in 1973-74 in motorvermogen en tonnage.

Zoals tabel 1 aantoont, verminderde het vermogen van 43.382 pk in 1960 tot 32.368 pk in 1975 en tot 24.962 pk in 1990. De tonnage viel van 18.225 BT in 1960 op 9.302 BT in 1975 en op 6.049 BT in 1990.

Het aandeel van Oostende in het totaal vermogen kwam van 60,2% in 1960

Tabel 1
Evolutie van de vloot (toestand 1 januari) (a)

	Aantal	Vermogen	BT	Gemiddeld vermogen	Gemiddelde BT
1960 Totaal	432	72.107	27.900	167	65
Oostende	193	43.382	10.225	225	94
1975 Totaal	268	91.967	24.042	343	90
Oostende	88	32.368	9.302	368	106
1990 Totaal	205	106.589	25.445	520	124
Oostende	60	24.962	6.049	416	101

(a) Bron: Ministerie van Verkeerswezen, Officiële lijst der Belgische vissersvaartuigen.

op 35,2 % in 1975 en op 23,4% in 1990; het aandeel in de brutotonnenmaat ging van 65,3% in 1960 naar 38,7% in 1975 en naar 23,8% in 1990.

Tendensen zichtbaar voor de Belgische vloot in het algemeen, zoals het bouwen van eenheden met een groter vermogen en tonnenmaat, kunnen eveneens in Oostende worden vastgesteld. Het gemiddeld vermogen bedroeg in 1960 225 pk en in 1990 416 pk; de gemiddelde tonnenmaat was 94 BT in 1960 en 101 BT in 1990..

Redenen voor die tendensen zijn o.m. de omschakeling naar de boomkorvisserij — die om veiligheidsredenen meer vermogen vergt — het plaatsen van meer verwerkingsapparatuur aan boord en de verbetering van de accommodatie voor de bemanning.

Een reeks algemene factoren hebben de geschetste evolutie gedetermineerd, o.m. de afvloei door schipbreuk of ouderdom, het uit de vaart nemen van oudere en minder rendabele eenheden, het nationale vlootbeleid (met premie-regelingen), het bemanningsprobleem, de bouw- en uitbatingskosten, de problematiek van de toegang tot de visgronden van het EEG-beleid (met inbegrip van het oriëntatieprogramma en de vangstbeperkende maatregelen).

Als specifieke faktor van de achteruitgang van de Oostendse vloot valt aan te merken dat de diepzeevloot nagenoeg verdwenen is. In de zestiger jaren zetten de grote Oostendse rederijen die de diepzeevervisserij bedreven hun bedrijvigheid stop. De klemtoon lag toen reeds op de middenslagenheden, waardoor meteen ook de verschuiving naar de oostkust niet meer tegen te houden was.

Behalve bovenvermelde gegevens vallen nog enkele andere facetten te belichten.

Het is algemeen bekend, dat de zeevisserij een uitgesproken familiaal karakter heeft — hetgeen trouwens als een sterkte wordt beschouwd. Dit is niet anders in Oostende.

Met de vermindering van de vloot is ook het aantal reders of rederijen teruggelopen. In 1960 bedroeg het aantal rederijen nog 164 (op 369) en in 1975 71 (op 222). In 1990 was dit gedaald tot 54 (op 186), waarvan 92,5% slechts één vaartuig uitbaatte.

Oostende heeft, zoals de andere vissershavens, steeds een niet onbelangrijke (garnaal) kustvisserij gehad. In 1990 had Oostende 14 van de 38 garnaalvaartuigen die op de door de EG-Kommissie vastgestelde lijst zijn vermeld. Die kust-

vloot telt echter veel verouderde eenheden: de gemiddelde ouderdom van de vaartuigen bedraagt 30 jaar. Modernisering en vervangingsbouw dringen zich hier bijzonder sterk op, doch de relatief hoge bouwkosten vormen een hinderpaal.

Zoals hoger vermeld, is de Oostendse visserij in de afgelopen jaren niet ontsnapt aan de algemene evoluties, zoals daar zijn de structuurwijziging van kleine naar grote middenslagvaartuigen en het verdwijnen uit de vloot van de grote eenheden voor de diepzeevervisserij. Deze omschakeling, die de visserijmogelijkheden polyvalenter maakte, bood faciliteiten om de visserijactiviteit naar andere visgronden te verplaatsen, hetgeen uiteraard de rendabiliteit ten goede is gekomen.

Het bemanningstekort is in de visserij steeds bijzonder scherp aan de orde geweest en tal van initiatieven werden uitgewerkt om dit probleem op te lossen. De geschetste toestand houdt o.m. in dat het relatief aandeel van Oostende inzake tewerkstelling in de sector teruggelopen is: in 1960 waren op 1736 vissers 935 man of 53,9% te Oostende aangemonsterd; in 1990 227 man op 845 vissers, of nog slechts 26,9%.

De aanvoer

De Belgische zeevisserij is afgestemd op de aanvoer van verse vis, schaal- en weekdieren, bestemd voor de menselijke consumptie. Dit is ook zo in Oostende.

In 1960 werd in Oostende 37,5 miljoen kg vis afgeslagen voor een waarde van 390,4 miljoen fr, hetzij resp. 78,9% en 72,9 van de totale Belgische aanvoer en opbrengst (tabel 2).

In 1975 daalde het aandeel van Oostende tot 61,0% naar hoeveelheid en

Tabel 2
Aanvoer en opbrengst van de vloot (a)

	Hoeveelheid (ton)	Waarde (1.000 fr.)
1960 Totaal	47.569	535.933
Oostende	37.518	390.418
1975 Totaal	38.317	1.212.476
Oostende	23.387	575.170
1990 Totaal	30.769	2.977.020
Oostende	11.744	1.065.556

(a) Bron: Dienst voor de Zeevisserij.

47,4% naar waarde; in 1990 werd 11,7 miljoen kg verkocht voor 1,1 miljard fr, zijnde een aandeel van resp. 38,2% en 35,8%.

Het geheel van de beperkende EG-maatregelen heeft zeker een invloed op het peil van de vangsten uitgeoefend, maar ook de teloorgang van de diepzee-, haring- en sprotvisserij hebben hun gevolg gehad.

De opbrengsttoename daarentegen is toe te schrijven aan het gewijzigd aanvoerpatroon (zoals de aanvoer van de z.g. prime – fish-soorten), het geringere aanbod, de stijgende vraag naar vis en de kwalitatieve verbetering van de vangsten.

In de Oostendse vismijn wordt een ruime variëteit voor vis en visserijproducten aangevoerd, maar er zijn toch enkele uitschieters. Grosso modo worden drie categorieën onderscheiden, nl. bodemvis, pelagische vis en schaal- en weekdieren.

Zoals in de andere havens overweegt te Oostende de aanvoer van bodemvis, nl. in 1990 ruim 90% van de hoeveelheid en de besomming, hetgeen overigens ongeveer overeenkomt met de verhoudingen in 1960.

Oostende is de belangrijkste markt voor rondvis (kabeljauw, wijting, schelvis) en roggen, terwijl Zeebrugge de koploper is voor platvis (tong, schol, tongchar, schar, tarbot, griet). Uiteraard kenden de vangsten van deze soorten, zoals in hoeveelheid als in opbrengst, van jaar tot jaar belangrijke schommelingen.

Oostende heeft een relatief hoger aandeel in de aanvoer van goedkopere vissoorten, hetgeen verklaart waarom het aandeel van Oostende in de totale opbrengst lager ligt dan het aandeel in de hoeveelheid.

De visserij op pelagische vis, in hoofdzaak haring, sprot en makreel, geniet momenteel blijkbaar weinig interesse. Reders en vissers hebben zich op lukratieve vormen van visserij gericht.

De categorie schaal- en weekdieren omvat in hoofdzaak garnalen, langoestines en inktvis. De visserij op deze prijswaardige soorten kende evenwel vele ups en downs. Daarenboven is Zeebrugge hier steeds de marktleider geweest.

Bij het hoofdstuk aanvoer moeten nog enkele kanttekeningen worden gemaakt.

De aanvoer in Oostende is in verhouding belangrijker dan de vloot.

Vaartuigen uit andere vissershavens verkopen immers regelmatig hun



Officiele Bureau voor Toerisme, Oostende

vangst in Oostende. Het margeverschil is met de jaren evenwel flink vernauwd: in 1990 was het cijfer naar hoeveelheid op ca 9% gekomen en naar waarde op 6%; in 1960 waren deze cijfers resp. 34% en 28%. Ook hier ligt de verklaring bij de opkomst van Zeebrugge.

In de bovenvermelde gegevens werd geen rekening gehouden met de aanvoer van de vreemde vaartuigen in Oostende en met de verkoop van Oostendse eenheden in vreemde havens. Dit zijn te wisselvallige activiteiten die van tal van externe factoren afhangen, zoals het bevestig gebied en de prijsvorming.

Tenslotte manifesteert zich sedert enkele jaren een belangrijk verschijnsel, nl. het toenemend belang van het koeltransport per as. Zo veilde Oostende in 1990 690 ton vis die niet rechtstreeks door vissersschepen werd aangeland, zijnde 6% van het totale aanbod; in Zeebrugge werd zelfs 761 ton Belgische containervis verhandeld of 4% van de aanvoer. Niet minder dan 581 ton tong of 13% van het aanbod in beide havens werd via koeltransport aangevoerd.

De aanverwante visserijbedrijvigheid

Een bijdrage over de zeevisserij te Oostende zou onvolledig zijn indien niet gewezen werd op de diverse aanverwante bedrijvigheden. De aanvoer van vis verschaft immers ook werkgelegenheid aan de wal.

Een eerste sektor die moet worden vermeld behelst o.m. het in de vismijn

tewerkgesteld personeel (vislossers, sorteerders, wegers, afslagpersoneel, administratief personeel), de visgroothandel (groothandelaars-verzenders, groothandelaars-invoerders, groothandelaars-uitvoerders), de viskleinhandel (gevestigde handelaars, venters, warenhuizen), de visverwerkende sektor (konservenfabrieken, inleggerijen, rokerijen, diepvriesinstellingen) en de dienstverlenende sektor (bedrijfsorganisaties en openbare diensten).

De activiteit en tewerkstelling in deze secundaire sektor was in de loop van de jaren uiteraard funktie van de evolutie en van de structuurveranderingen in het visserijbedrijf zelf.

Volgens schatting kopen heden in de vismijn van Oostende 130 handelaars; in 1960 waren het er nog 475. Deze cijfers hebben betrekking op verschillende koopsterkten en activiteiten.

In de Oostendse visverwerkende nijverheid valt er vooralsnog een produktietoename vast te stellen, evenals een heroriëntering en diversifiëring van het produktiegamma, gepaard gaande met de opslag en diepvries van voorraden. Een en ander maakte het mogelijk dat arbeidskrachten het hele jaar door aan het werk worden gehouden.

Bepaalde takken ondervinden nog steeds moeilijkheden bij het vinden van gekwalificeerd personeel. Zo startten de Beroepsvereniging der Visgroothandelaars, het Waarborg- en Sociaal Fonds van de Zeevisserij en de VDA3 in mei 1983 met een opleiding voor visbewerkers. Tot op heden hebben meer dan

100 geïnteresseerden die opleiding beëindigd en een vaste betrekking gevonden. Een tweede sektor omvat een aantal bedrijven, firma's, fabrieken en instellingen, waaronder de toeleveringsbedrijven, die gedeeltelijk of incidenteel ten behoeve van het visserijbedrijf werken.

Zoals bij de eerste sektor zijn de activiteiten en de tewerkstellingsmogelijkheden ook hier sterk gebonden aan de fluktuaties die zich in de diverse geleidingen van het visserijbedrijf zelf voordoen.

Besluit

De sektor van de zeevisserij, en dus ook de Oostendse zeevisserij is en blijft in het raam van de Westvlaamse economie een belangrijke bedrijfstak. Dat de zeevisserij in Oostende niet meer is zoals weleer, betekent niet dat die sektor niet meer levenskrachtig zou zijn. De zeevisserij, de infrastructuur en de aanverwante bedrijvigheid zijn aanwezig.

De bedrijfstak bevat daarenboven diverse groeielementen. Zij zal voor de regio belangrijk blijven inzake voedselvoorziening, inkomen en zowel directe als indirecte tewerkstelling.

De kracht van de zeevisserij zit momenteel in het familiale karakter, doch investeringen, innovaties en impulsprogramma's moeten nieuwe initiatieven onderschragen, en dit destemmer daar er voor vis een groeiende markt bestaat.

