



98689

Het gesprek

voor duurzame visserij

Reder ter zeevisserij, zo staat te lezen bovenaan zijn curriculum. Maar dat is een grove onderschatting van de feiten. Komt uit een aannemersfamilie, maar vond zijn ware roeping in de visserij. Vergroeid bovendien met gehoortestad Oostende en begiftigd met een naam die daar klinkt als een klok: Versluys, Willy, zopas 59 geworden maar nog lang niet denkend aan ontwapenen. Een niet onaardige mengeling bovendien van klassieke opleiding (Latijn-Wiskunde), gevoel voor geschiedenis en aandacht voor het milieu enerzijds, met technisch-wetenschappelijke feeling en een neus voor zaken anderzijds. Naast zijn redersactiviteiten is hij o.m. zaakvoerder bij Brevisco, toeleveringsbedrijf voor de visserij dat ook nieuwe visstechnieken onderzoekt, en bij Buccinum, voor uithaling van werkbaten in havens en off-shore (met de air support craft LANCASTER, ex-RAF, en de catamaran voor zee-onderzoek LAURE-MARIE, genoemd naar zijn twee kleindochters), voorzitter bovendien van Cogito, dat een nieuwsoortig kustvisserstvaartuig bestudeert. Een en ander mondt uit in leidende functies in zo uiteenlopende verenigingen als de verzekeringsmaatschappij voor vissersvaartuigen, de Vlaamse Visserij Corporatie (plus de Europese koepel daarvan) en Het Visserijblad. Zelf was Willy Versluys eigenaar van de laatste IJslandvaarder AMANDINE (in 1995 uit de vaart genomen, in 2000 na restauratie drooggezet te Oostende en thans als museumship uitgebaat door MSO) en van een van de laatste houten garnaalvissersvaartuigen CRANGON (Latijn voor garnaal, thans nog varend als museumship). Van 1989 tot 2000 was Versluys schepen in het aangrenzende Bredene (met als bevoegdheden o.m. milieu, ruimtelijke ordening en toerisme). In het lichtere genre treffen we hem aan in kringen van de Waakzame Hondenwacht, de Orde van de Garnaal en Kapitein Bestenbustel, om maar enkele verenigingen te noemen. Zeggen dat deze man een duizendpoot is, moet dus zowat het understatement van het jaar zijn. In zeilerskringen is Willy Versluys bekend als neef van de betreunde Staf Versluys, die Vlaanderen in het oceaanzeeilen zowat in zijn eentje op de kaart zette, nadien door een dom ongeval aan zijn einde kwam in 1997, tot veler verbazing niet met zijn boot maar met de motor. Maar ook voor de modale tv-kijker is Willy geen onbekende. Er mag in de visserij niets roeren, of de man wordt opgevoerd als deskundige van dienst: als lid van de Rederscentrale (de heroepsvereniging van reders in de visserij) en algemeen secretaris van de Vlaamse Visserij Vereniging. Het streelt zijn ijdelheid, geeft hij grif toe, maar biedt tegelijk de gelegenheid om een stem te laten klinken die verder reikt dan de horizon van het directe eigen gewin. Kortom, de

man heeft wat te vertellen, reden waarom we hem hier graag aan het woord laten. Eerst met de vraag hoe je in godsnaam van de bouw in de visserij verzeilt.

□ **Willy Versluys:** Wij waren bouwers in de derde generatie. Grootvader Staf had het bedrijf opgestart en vader Kamiel vond het dus niet meer dan logisch dat zijn zonen die lijn doortrokken. Mijn broer Freddy deed het veldwerk, ik het kantoor (na te zijn afgestudeerd in Gent als industrieel ingenieur burgerlijke bouwkunde, NVDR). In onze beste dagen stelden wij ongeveer 150 mensen tewerk, maar met de crisis in de bouw eind de jaren 1970 viel dat aantal tot bijna een derde terug. Na tien jaar scheidden onze wegen. Ik had intussen contact gekregen met enkele reders, voor wie wij werken hadden uitgevoerd. Via een van hen, Henri Pintelon, nam ik aandelen over en werd eind de jaren 1970 mede-eigenaar van drie vissersvaartuigen. Die wereld boeide mij en ik besloot mij daar beroepshalve verder in te bekwamen. Volgde avondlessen in de Visserij school (naast bedrijfskunde ook scheepstechniek) en over internationaal transport. Het leidde begin 1980 tot de bouw van drie nieuwe eenheden: Z.50 TIJL, N.36 DONIA en O.51 STORMVOGEL. Thans ben ik (mede-) eigenaar van vier vaartuigen: de kleine garnaalvisser Z.582 ASANNAT (= dialect voor *altijd nat*), de Eurokotter Z.70 MARLEEN, de middenslag boomkorkotter O.51 STORMVOGEL en de in 2000 gebouwde Z.18 SOETKIN (1500 pk, 385 ton, bedoeld om naast de meer gangbare gequoteerde soorten — tong, schol, rog — te jagen op speciale vissoorten, zoals inktvis). De Z.18 is een zgn. combikotter, waarmee we de twee belangrijkste 'actieve' vistechnieken combineren: het werken met de boomkor (zoals een bokkentreiler doet, uitgerust met grote buisvormige giekken aan weerszijden van het schip) en met borden of planken (als hekkentreiler, die zijn vistuig achter zich aansleept). Het samenspel met buizen en netten van een boomkorvaartuig ploegt letterlijk doorheen de zeebodem: is dus erg agressief, vergt een hoog brandstofverbruik, maar werkt het meest effectief. Sommigen stellen dat de zeebodem, net zoals het land van de boer, van tijd tot tijd moet worden opgegooid om vruchtbaar te blijven — een betwiste theorie. In het andere geval, bij de bordenvisserij, is de vangst misschien iets minder en je moet andere visgronden gaan opzoeken. Maar de planken glijden over de bodem heen: zij verstoren minder het milieu en... door verminderde weerstand kan je tot 50 th besparen op brandstofverbruik (met de boomkor verbruikt de SOETKIN 6000 liter diesel in 24 uur). Stof tot nadenken dus. Vandaar onze belangstelling voor de passieve visserij. En de bestelling, in het Britse Colchester, van een 12 meter-catamaran. Die zal gebruikmaken van staande of warrelnetten, van haaklijnen en hengels die je aanwendt bij wrakken (waar vaak vischolen huizen), van fuiken in de buurt van dammen en andere onderwater-obstakels, potten (voor krab en kreeft), maar hij kan ook traditionele garnaalvisserij uitvoeren met borden. Op die manier trachten we een ecologisch en eco-

nomisch verantwoorde visserij tot stand te brengen. Het kostenelement speelt hier natuurlijk ook: een nieuwe traditionele garnaalkotter kost thans minimum 40 miljoen BF, de catamaran hebben we voor minder dan de helft.

❑ **RS:** *Hoe staat de Vlaamse vissersvloot er nu voor?*

❑ **Willy Versluys:** Zij telt thans 120 schepen. Daarvan zijn 20 vlaggenschepen onder een Nederlandse eigenaar. De rest is gelijkelijk verdeeld over het kleine (minder dan 300 pk en 24 meter) en het grote vlootsegment (boven die grens). Zij stellen in totaal ongeveer 700 vissers tewerk, waarvan echter een 30 reders als *patron pêcheur*, eigenaar van één schip dus, die daar zelf mee vaart. Het hoogtepunt lag in de jaren 1950. Toen hadden we nog 400 eenheden, waaronder de laatste IJslanders. Nadien werd er enkel verder afgebouwd, mede onder druk van Europa, dat alsmat strengere vangstquota opstelde. Binnen dat geheel en in vergelijking met onze buurlanden zijn wij natuurlijk maar 'kleine garnaal'...

❑ **RS:** *En is er overbevissing?*

❑ **Willy Versluys:** Ja. Streven naar duurzame visserij is dus nodig. Groter, sterker en meer garandeert niet langer rendement. Biedt dus op termijn geen oplossing. De boomkor wordt ook veel gebruikt in Nederland, maar de eerlijkheid gebiedt te erkennen dat dit vandaag geen ecologisch noch economisch verantwoorde vismethode meer is. En bovendien gevaarlijk (wegens wankel evenwicht), zoals ten overvloede en tot zeer recent werd bewezen door tal van ongevallen, waarbij een schip binnen de paar seconden kan kantelen als het ergens achter vasthaakt en dat ondanks nieuwe veiligheidssystemen, die in dat geval snel de netten losgooien. Het teruglopen van het visbestand heeft echter niet enkel met visserij en vistechniek te maken. Ons eco-systeem warmt op. Gevolg is minder fosfaten in rivieren en zeeën. Fosfaten stimuleren de algengroei en anderssoortige voeding van de vissen. Bovendien worden nu opnieuw bepaalde zeevogels en zeezoogdieren (walvissen, robben, zeehonden) beschermd. Voor een groot stuk misschien terecht, maar weet je dat een volwassen rob per dag evenveel vis verzwelgt als een klein vissersschip ophaalt? Het beschermen van bepaalde vis- en diersoorten als predatoren (= die zich voeden met andere dieren, NVDR) kan op zijn beurt andere soorten vernietigen. Hoe dan ook staat de sector onder zware druk. Net als in de landbouw is ook hier de tijd van het traditionele familiebedrijf voorbij. De opleiding zal zich moeten aanpassen. Op dit ogenblik leren ze in de Visserijschool nog altijd het boomkorsysteem aan, terwijl er met zoveel

andere gegevens dient rekening gehouden — zoals trouwens wereldwijd gebeurt. Het idee van het vissen op schelpen bv. komt uit Australië. In China experimenteren ze met elektrische pulsen om de garnaal van de zeebodem te verjagen, zodat 'ploegen' niet meer hoeft, en-ga-zo-maar-door. Zolang de brandstofkosten zo hoog blijven — de helft van onze opbrengsten gaat daaraan op — komen we echter niet uit de problemen. Vijftig jaar geleden hadden we met 80 tot 150 pk een grote boot. Nu trekken de motoren letterlijk tienmaal zoveel, in Nederland gaan ze zelfs tot 3000 pk. De bouw van een 1500 pk-schip kost tegen-

woordig 140 miljoen BF. Reken daarbij nog 30 miljoen voor de nodige licenties en je komt tot een investering van 170 miljoen. Wie kan dat nog betalen? We zouden van onze bescheiden vloot met kleine schepen, van onze zgn. zwakte, een sterk punt moeten maken. Met het inzetten van vaartuigen die minder kosten maar meer ecologisch werken, maken we meer kans op overleven. Zij kunnen dienen als kweekschool voor jongeren en tegelijk als opvang voor oudere vissers, die lange reizen op zee niet meer zien zitten. Door hun lagere kost kun je op

termijn sneller (her)investeren en makkelijker vernieuwen. Dus vlotter aanpassen aan nieuwe noden. In die zin vind ik de nominatie door Natuurpunt Vlaanderen voor het toekennen van de Groene Jutter-prijs in februari jl. wel een opsteker, ook al is het met deze theoriën voorts vaak als roepen in de woestijn...

❑ **RS:** *Tussen al dat geweld vindt u nog tijd voor het maritiem erfgoed?*

❑ **Willy Versluys** (met een schuine blik naar de scheepsmodellen en oude muziekinstrumenten die zijn kantoor sieren): Tja, geschiedenis heeft mij van jongsaf geboeid. Als tiener was mijn grote droom eigenlijk archeoloog worden. Een lap rond mijn oren was het resultaat, toen ik daar tegen mijn pa over begon. Maar de belangstelling is gebleven: Latijn, de heemkundige kring... En, eigenaardig genoeg, in de visserij worden we daarmee geregeld geconfronteerd. Kruiken en potscherven, schedels en mammoetbotten, wat we allemaal al uit het water halen. De grote ontdekkingsreizen vind ik het meest boeiende hoofdstuk, zoals bv. de VOC. Zo raakte ik bij een bezoek aan Australië pas echt gefascineerd door de BATAVIA. En door de DUYFKEN, de eerste Hollandse verkenners die 400 jaar geleden dit onbekende land bereikte. Het had Nederlandstalig territorium kunnen worden. Maar ja, Nieuw-Amsterdam is later ook Nieuw York geworden, niet?



WERNER VAN DE WALLE