

Bestuur der
Economische Diensten

Dienst voor de Zeevisserij

Instituut voor Zeewetenschappelijk onderzoek
Institute for Marine Scientific Research
Prinses Elisabethlaan 69
8401 Bredene - Belgium - Tel. 059 / 80 37 15

NOTA OVER DE EXPLOITATIE EN DE EXPLOITATIEVOORUITZICHTEN VAN
EEN SCHIP ALS 0.100.

Zoals reeds gezegd tijdens de jongste vergadering van de Commissie T.W.O.Z. kunnen over de besommingen van 0.100 geen gegevens medegedeeld worden, gezien het grootste gedeelte van de verkoop gebeurt buiten de openbare veiling, en de gegevens die eventueel van belanghebbende zelf kunnen bekomen worden als confidentieel moeten beschouwd worden.

Men kan zich nochtans ook zonder deze gegevens een idee vormen over de exploitatieresultaten van het schip.

Er is eerst het aantal uitvaarten. Dit bedroeg voor 1965, en tot einde september 180, wat een gemiddelde van 20 dagen per maand geeft, wat ongehoord hoog is voor een Oostends kustvaartuig.

Het gemiddelde voor een viertal, ongeveer gelijkaardige, Oostendse vaartuigen, die regelmatig gevaren hebben, bedroeg voor dezelfde periode 140. 0.100 boekte dus 30% meer uitvaarten.

Getracht werd na te gaan of dit groter aantal zeedagen een gevolg is van de verbeterde zeewaardigheid van het schip in vergelijking met de andere, en dit op basis van werkelijke gegevens, dus zonder te moeten steunen op het subjectieve oordeel van de visser-eigenaar of de bouwers.

Er kwamen geen duidelijke aanwijzingen naar voren om deze stelling te steunen. Voor heel het jaar 1965 konden slechts twee dagen gevonden worden, telkens met windkracht 6, waarop 0.100 het enige kustvissersvaartuig was dat vanuit Oostende ter visserij voer. Dit betekent echter nog absoluut niet dat de graad van zeewaardigheid van het schip niets zou te maken hebben met het groot aantal reisdagen. Om hiertoe te besluiten zou een verder doorgevoerd onderzoek over een veel langere periode noodzakelijk zijn.

De Zeevisserijdienst heeft verder, op basis van het gepresteerde aantal zeedagen een berekening gemaakt van de waarschijnlijke kosten, enerzijds en de normaal te verwachten besomming anderzijds, gesteld tegenover de som nodig voor de vereffening van de jaarlijkse promesse en de aan de N.M.K.N. verschuldigde interestlast, en komt tot de conclusie dat de exploitatierekening ongetwijfeld gunstig zal afgesloten worden.

Wat tenslotte vooral van belang is, is het arbeidsinkomen dat het schip opbrengt aan de opvarenden.

Dit zal waarschijnlijk in niet onaanzienlijke mate boven de 150.000 F uitkomen, wat voor dit soort visserij ongetwijfeld uitstekend is.

Meer kan hierover nietgezegd worden, maar het is voldoende om te besluiten dat voor de visser het experiment geslaagd is : het schip geeft voldoening, het laat ongetwijfeld toe, al kan dit voorlopig niet statistisch bewezen worden, met meer veiligheid bij slechter weer te vissen en dus de exploitatieintensiteit op te drijven, het verhoogt het inkomen, zowel van de eigenaar als van de bemanning tot op een zeer bevredigend niveau, het laat toe de voor de financiering van de bouw aangegane verbintenissen te honoreren.

Kan men zich op deze gegevens baseren om besluiten te trekken in verband met de vernieuwing van onze kust, inzonderheid garnalenvloot ?

Men kan dit zeer zeker doen, echter met in achtnaam van drie correctiefactoren :

- 1° 1965 is een goed jaar geweest in de kustvisserij, en het is niet waarschijnlijk dat alle volgende jaren een even gunstig rendement zullen geven ;
- 2° de H. WYNSBERGHE is een zeer goed visser, terwijl men, bij het zich beraden over nieuwbouwbeleid, moet rekening houden met de beroepskennis van de gemiddelde ondernemer;
- 3° 0.100 heeft een goede 2 miljoen gekost, maar zou nu niet zo ver meer dan de 3 miljoen afblijven, wat natuurlijk van aard is de delgings- en interestenlast van het op te nemen bouwkrediet in belangrijke mate te verzwaren.

Al deze factoren, en vooral de laatste, stemmen veel kustvissers, die wel aan nieuwbouw denken, huiverig. Het is niet alleen moeilijk het geld voor de eigen financiering (zowat 750.000 à 850.000 F) bij mekaar te krijgen, maar het lijkt ook erg moeilijk voldoende op te brengen om een normaal krediet van 70% op de bouw prijs in zowat 12 jaar terug te betalen. Jaarbesommingen van meer dan anderhalf miljoen zullen hiervoor nodig zijn, daar waar, tot nog toe, in de kustvisserij een besomming van een half tot één miljoen als zeer bevredigend wordt beschouwd.

Hoe ook hierover het oordeel weze, het lijkt wel duidelijk, en dit kan uitgemaakt worden uit gesprekken met andere vissers, dat de waarschijnlijkheid ingezien wordt, dat 0.100 samen met Z.594 een nieuw tijdvak zou inluiden in de kustvisserij.

Het nieuwe zou meer bepaald liggen in :

1° Een meer intensieve exploitatie in de tijd.

Daar waar totnogtoe, vooral te Oostende het aantal werkuren, gepresteerd door de kustvissers, zeer laag was in vergelijking met de werkuren in de middenslag- en diepzeevisserij, zou het nieuwe type van vaartuig en bedrijf onafwendbaar leiden tot een arbeidsintensiteit die deze van de grotere schepen in zekere mate zou benaderen;

2° een meer intensieve visserij.

Hier gaat het om de kracht die ontwikkeld wordt tijdens het vissen zelf. Het is inderdaad juist dat met schepen als O.100 en Z.594, en hun Nederlandse voorbeelden, voortdurend hogere sleepsnelheden nagestreefd worden, onder het motto "Hoe sneller ik door de stad wandel, hoe meer mensen ik ontmoet". Sleepsnelheden van drie knoop en meer schijnen reeds normaal te zijn.

Met het oude bordontuig was dit praktisch onmogelijk. Met de bokken gaat het echter wel. Om bij deze hogere snelheden te kunnen blijven vissen moet dan echter de boel flink verzwwaard worden. Het is algemeen bekend dat de Hollanders tot zes "kittelaars" en "wekkers" voor het net slepen, en er wordt verteld dat een dergelijke boel tot een ton kan wegen, en dat deze een halve voet diep door de grond zou ploegen. Om dergelijke visserij mogelijk te maken moet de trekkracht van het schip voortdurend verhoogd worden. Het schijnt dat zekere deskundigen voorspellen dat men voor de bokkenvisserij in een niet te ver verwijderde toekomst zou komen tot een vermogensbehoefte van niet minder dan 25 P.K. per meter horizontale opening van het tuig !

Maar de resultaten van deze dynamische bedrijfsvoering zijn zo dat de vissers beginnen in te zien dat, indien er meer en meer schepen van het slag van O.100 en Z.594 in de vaart komen, de oudere werkmethodes niet meer zullen meekunnen. Hier komt dan het probleem van de overbevissing om de hoek kijken.

Dr. MESECK heeft eens gezegd dat sedert het begin dezer eeuw het woord "overbevissing" door de visserij literatuur waart zoals een spook door een Schots kasteel. Dit is juist. Men moet niet gehypnotiseerd worden door dit veel beschreven gevaar.

Al te veel wetenschapsmensen maken er hun stokpaardje van en lossen om het even welk vraagstuk dat zich in de visserij voordoet in een handomdraai op door het magische woord "overbevissing" te hanteren. In internationale visserij politieke kringen hebben sommigen hiervan verder dankbaar gebruik gemaakt om politieke, of economisch-politieke doeleinden na te streven (bv. uitbreiding der visserijzones). Tenslotte blijft ook het bedrijf zelf niet ten achter om het begrip tot zich te trekken. daar waar het in zijn kraam past.

In feit is het begrip "overbevissing" tegelijk ernstig, en verkeerd gesteld.

25
10
30
25
500 P.K.
216 = 12 m.

2500 300 P.K.
25 P.K.
for buks

28
32
400 P.K.

chemie de industrie.

Overbevis is met vernietiging
maar er vaart die de reproduceert overteft.

4.

zeker zeegebied of visstapels

De oorspronkelijke betekenis is dat de zee op zodanige wijze zou bevestig worden dat haar rijkdommen dreigen uitgeput en vernietigd te worden. Ik geloof dat de zee zo onmetelijk uitgestrekt is, en het voortplantingsvermogen van de meeste vissen zo groot dat het gevaar voor uitputting van de visstapels door de mens, nonsens is.

Een tweede betekenis is wat ik zou durven noemen : technisch-economische overbevising, met de nadruk op het woord "technisch".

Het is zeer zeker dat, al moet men de invloed van de mens op de visstapels niet overdrijven, men hem ook niet moet onderschatten. De resultaten der visserij tijdens de eerste helft dezer eeuw tonen dit wel duidelijk aan. Het is normaal dat wanneer voor een bepaalde soort de levensomstandigheden moeilijker worden, c.q. door het verschijnen van een nieuwe vijand, het biologische bevolkingsevenwicht op een lager niveau kan komen te liggen.

Zo is het dan mogelijk dat door het intensifiëren van de visserij, bv. door het algemeen in toepassing brengen van een nieuwe, meer efficiënte methode het biologische evenwichtsniveau iets lager komt te liggen zodat de oudere technieken economisch onrenderend worden.

Een voorbeeld hiervan is het verdwijnen van de beug- en hoekwantsvisserij uit de Noordzee bij het veralgemenen der trawlvissers in de loop van de 19e eeuw.

Dit is een normaal verschijnsel niet alleen in de richting van het uitschakelen van een minder intensieve methode door een meer productieve, maar ook in de omgekeerde richting, bv. bij het verdringen van grotere, meer kostbare schepen, - ingevolge hun eigen visserijintensiteit-, uit bepaalde gronden, terwijl de kleinere schepen niet alleen het terrein kunnen behouden, maar zelfs, na het vertrek der grotere schepen, zeer renderend worden.

Voorbeeld : de, - voor die tijd - grote stoomtrawlers begonnen met rijke vangsten te maken op - en bezuiden de Doggerbank, dan in het Engels kanaal, in de Ierse Zee, in de centrale- en Noordelijke Noordzee, enz.. Ze moesten telkens verder trekken, en daarom ook groter en sterker en duurder worden. De kleinere schepen, die oorspronkelijk veel overlast op hun eigen visgronden ondervonden vanwege de grotere trawlers, bleven uiteindelijk alleen achter en zijn nu nog renderend gebleven. Men kan zich afvragen of hetzelfde niet geschiedt op IJsland, waar de grote trawlers economisch moeilijk exploiteerbaar zijn, terwijl de zgn. "kleine IJslanders" of grote middenslagschepen het op dezelfde visgronden zeer goed stellen.

Een derde vorm, die in feite de meest ernstige is, zou ik durven noemen, sociaal-economische overbevising, met de nadruk op het begrip "sociaal".

Hier gaat het dan om een toestand van economische crisis waarin een gedeelte der visserijgemeenschap komt ingevolge het onrenderend worden van de tak van bedrijf waarmede het zijn brood verdient, dit tengevolge van het dalen van de visstand ingevolge het gebruik door andere vissers van meer rationele en produktieve visserijmethodes of vistuigen.

1962 - 3.365 t
1963 - 7.200 t
1964 - 850 t
1965 (8) 116 t

Ten titel van voorbeeld kan hier verwezen naar het geval van de kustvissers tegenover de vreemde grote trawlers in IJsland, Noorwegen, Groenland, de Faroer, naar dat van de lijn- en korfvissers van Yorkshire en de Ierse Zee kust tegenover de grotere middenslagschepen van België, Nederland en Frankrijk, de Engelse en Schotse drijfnetvissers tegenover de West-Duitse, Russische en Poolse haringtrawlers. De zuid-oost aziatische nog vrij primitieve vissers tegenover de Japanse trawlers en fabriekschepen, de Zuid-Amerikanen tegen de Noord-Amerikanen, enz..

Indien we het geval van O.100, Z.594 en gelijkaardige vaartuigen met hun vrij intensieve visserijmethodes nader bekijken in het licht van bovenstaande, komen we tot volgende vragen :

- 1°) Kan het feit dat een relatief groot aantal schepen van het beschreven type en gebruik makend van de beschreven intensieve visserijmethodes, op onze kust in bedrijf zou komen, de visrijkdom van onze kustvisgronden uitputten en vernietigen ?

Hoewel ik in de mogelijkheid hiervan niet geloof, zou het misschien toch de moeite lonen deze vraag te onderzoeken inzonderheid dan in verband met de storing die het eventuele gebruik van zwaar ploegend tuig in de flora en fauna van de zeebodem zou kunnen teweegbrengen.

- 2°) Kan er gevaar ontstaan voor technisch-economische overbevissing, en in welke zin ?

Dit is zeer goed mogelijk. Indien het aantal dezer schepen vermeerdert zullen waarschijnlijk de andere een neiging vertonen om te verdwijnen, net zoals de bordenvisserij sterk verminderde bij het invoegen brengen van het bokkentuig, om de eenvoudige reden dat ze "niet meer zullen meekunnen".

Het is ook niet uitgesloten dat na zekere tijd de nieuwe schepen zelf niet meer renderend zullen kunnen geëxploiteerd worden op basis van de eendagsvisserij op garnalen en vis op de kust.

In dat geval zullen alle, of een gedeelte ervan, moeten overschakelen op de visvangst in de nabijgelegen wateren, (de visgronden gelegen in de driehoek Dover-Lowestoft-Hoek van Holland) wat voor hen noch moeilijk zal zijn, noch als een economische ramp moet beschouwd worden (cfr. rendement van Z.594).

- 3°) Brengt dit gevaar mede voor sociaal-economische overbevissing ?

Deze vraag kan met vrij grote zekerheid negatief beantwoord worden. Inderdaad het kustvisserijbedrijf, zoals het er momenteel voorstaat, kan onderverdeeld worden in twee delen : het gedeelte dat volop bezig is met af te sterven en het gedeelte waarin nog voldoende levenskracht zit, en dat er reeds naar uitkijkt om vooruit te komen.

Het eerste gedeelte is sociaal-economisch niet langer interessant.

Het tweede gedeelte heeft reeds enkele goede jaren achter de rug zodat zich hier een zekere kapitalisatie vormt. Daarnaast staat de financiële hulp die het Bestuur van het Zeewezen kan bieden.

Deze configuratie is voldoende gunstig om een normale aanpassing van dit gezonde gedeelte van het bedrijf aan een nieuwgeschapen toestand mogelijk te maken.

Toch vertoont de idee waarop 0.100 gebaseerd is, wanneer men de zaak beschouwt van het standpunt "sanering van de kust- en meer bepaald de garnaalvisserij" op lange termijn een zwak punt.

Dit zwakke punt is een fout, die de idee 0.100 overigens tot nog toe gemeen heeft met alle verbeteringen in de visserij, die gebaseerd zijn op de vooruitgang van wetenschap en techniek : het feit dat alle technische en wetenschappelijke vooruitgang er nog steeds naar streeft de productiviteit te verhogen.

Nu is het echter zo in de visserij dat alle individuele verhoging van de productiviteit uiteindelijk ingehaald wordt door de vermindering van de globale productiviteit der geleverde eenheid van inspanning, wanneer ingevolge de veralgemening der technische verbeteringen, de globale afname uit de visvoorraden zo groot wordt dat ze een daling van het biologisch evenwichtsniveau tot gevolg heeft.

Dit is er de oorzaak van dat zeer dikwijls de verhoging der productiviteit door technische verbeteringen een vrij korte periode van individuele successen tot gevolg heeft, waarna een algemene toepassing ervan niet zelden leidt tot een "cercle vicieux" : om de productiviteit te verhogen investeert men meer, en men is verplicht meer te produceren om de hogere investeringen renderend te maken, men moet meer afzetgebieden vinden, om de verhoogde productie af te zetten (propagandaactie "eet meer vis") en men schept tegelijkertijd een probleem van (technisch-economische) overbeving, waardoor enerzijds vangstbeperkingen (minimum netmazen) moeten tot stand komen, en anderzijds verplicht wordt de beving aan te vatten van verder gelegen gronden, waarvoor dan weer grotere kapitaalsinvesteringen nodig zijn, enz..

Naast en boven deze ontwikkeling komt dan nog het bemanningsprobleem, dat enerzijds gedeeltelijk kan opgelost worden door een verhoogde productiviteit die ook hogere arbeidsinkomens tot gevolg heeft, maar ook verzwaard tengevolge van de verzwaring van de arbeid en de verlenging van de afwezigheid van huis, maar anderzijds ook het probleem der grotere investeringen des te delikater maakt.

Het komt me voor dat een definitieve oplossing voor het gehele visserijprobleem uiteindelijk zal moeten gezocht worden in de omgekeerde richting, met name door ertoe te komen de productiviteit niet te verhogen maar de kostprijs ervan te drukken, en de arbeid nodig voor het bekomen van deze produktie te verlagen.

De e. a. Inspecteur-Hoofd-van Dienst,

K. MICHELSEN

*houde
wat de
vullende
B. d. d. d. d.*