

# Maatstaven bij het krediet verlenen

## WAAROM ?

In Het Visserijblad werd al meermaals geschreven over de beperking der kredieten voor nieuwbouw van vissersvaartuigen, en de desbetreffende artikels klonken zowel ten zwaarste pessimistisch als aanmoedigend en geruststellend.

Nu echter, na maandenlang wachten, werden eindelijk een twintigtal kredietaanvragen (waaronder enkele voor de koopvaardij) aan het ministerieel comité voorgelegd, dat dienaangaande een niet betwistbaar gelaten en wellicht ook nooit te herroepen beslissing heeft genomen.

Bij het vernemen van deze beslissing was onze eerste reactie vreugdevol; nu blijkt dat de modernisatie van de vissersvloot niet zal worden tegengehouden, wijl anderszits toch ook kan worden vastgesteld dat de aanvragen iets kieskeuriger worden onderzocht, zodat niet jan en alleman op kosten van de staat aan een vaartuig kan geraken noch dat langer zou worden toegelaten dat niet rendeerbare of te verouderde schepen een motor ingebouwd krijgen enz.

Een voorselectie als thans blijkt te zullen worden toegepast zal iedereen slechts kunnen verheugen, want blijft het een noodzakelijkheid dat onze vloot vernieuwd zou worden, het blijft even noodzakelijk dat avonturiers, geldspeculanten of de tot het beroep van redar onbekwaam bevonden niet langer de mogelijkheid krijgen de visserij als een gokspel te beschouwen waarbij zij zelf niets hebben te verliezen, tenzij de fondsen van de staat, doch waardoor zij een gevaar betekenen voor de mensen uit het bedrijf die, met o.m. het personeelstekort, reeds miserie genoeg zullen hebben.

Onze vreugde is echter al vlug een getemperde vreugde geworden; er werden ook kredietaanvragen, die normaal waren, geweigerd!

Er werden aanvragen geweigerd zonder dat daartoe o.i. een afdoende reden bestond.

Alle zaken betreffende het staatskrediet zijn ons natuurlijk niet bekend, maar twee ons gekende en geweigerde aanvragen willen wij hier wel eens van dichterbij bekijken.

Zoals hier vroeger reeds werd geschreven werd er door een reder een kredietaanvraag ingediend voor nieuwbouw in Nederland, die korte tijd na het indienen van de aanvraag moest vernemen, zoals iedereen, dat de kredieten werden beperkt en dat voor het bouwen in het buitenland de kredieten wellicht volledig zouden worden afgeschaft. Daarop heeft die reder een aanbod gekregen om een reeds bestaand vaartuig te kopen tegen een koopsom waarvoor hij geen kredieten nodig had.

Overtuigd dat hij geen nieuwbouwkrediet zou krijgen heeft hij de betrokken instanties verzocht de te verwachten weigering onmiddellijk te willen betekenen, om hem aldus in staat te stellen zijn kon-

trakt met de nederlandse werf noodgedwongen te verbreken en het bestaande schip aan te kopen.

Deze officiële weigering mocht hij echter niet ontvangen omdat zijn aanvraag toch allereerst aan het ministerieel comité moest worden voorgelegd. Maanden later werd er zelfs onverwachts beweerd dat zijn nieuwbouwaanvraag toch zou worden goedgekeurd. Hij kocht dus het bestaande vaartuig niet, zoals hij eerst zinnens was geweest.

Na zes maanden verneemt hij nu dat zijn aanvraag definitief geweigerd werd.

...Wie zal die reder vergoeden voor het economisch verlies van zes maanden ?

Een ander geweigerde aanvraag is veel tragischer: in de maand december, wanneer er geen de minste spraak is in de visserij van kredietbeperkingen, wanneer reeds ettelijke aanvragen voor het bouwen van schepen in het buitenland werden goedgekeurd tegen dezelfde voorwaarden als voor het bouwen in België, ondertekent een reder een kontrakt voor een schip dat reeds in aanbouw was in Nederland (Motor, vislier en stuurmachine zullen wellicht van belgische oorsprong zijn). Er was op dit moment geen de minste reden waarom die reder zijn aangevraagd krediet niet zou krijgen integendeel, hij had meerdere argumenten die in zijn voordeel spraken.

Nadien komt de fameuze kredietbeperking. De reder verdedigt terecht zijn standpunt en hij is kontraktueel verplicht de bouw van zijn schip te laten verder gaan. Na maanden onzekerheid, vol geruchten en beloften, krijgt hij uit vele bronnen de zekerheid dat zijn kredietaanvraag door het ministerieel comité zal worden goedgekeurd.

Voor twee weken werd zijn zaak zonder meer afgewezen...

Waarom werden voorheen aanvragen voor het bouwen in het buitenland goedgekeurd ?

Waarom verschuilt de regering zich achter het beneluxakkoord wanneer er werd geprotesteerd tegen de invoer van vis, maar waarom vergeet de regering deze beneluxakkoorden voor de invoer van... schepen ?

Waarom mogen er geen deviezen naar Nederland omwille van de visser, maar mogen er wel deviezen naar Nederland omwille van de viskoper ?

En wat zal er morgen gebeuren ? De kredietbeperkingen zullen niet ten eeuwige dage blijven bestaan en als die beperkingen zullen opgeheven zijn, zal het dan opnieuw mogelijk worden kredieten te krijgen voor het bouwen in Nederland ? Natuurlijk, en waarom niet ! Zodat het verkrijgen van kredieten een loutere kwestie van geluk geworden is !

Dat klinkt niet zeer sociaal, dat klinkt niet zeer economisch, dat

schijnt zelfs niet 100 % eerlijk...

We kennen het geval van een reder wiens kredietaanvraag niet aan de minister kon worden voorgelegd, omdat alle gevraagde inlichtingen nog niet werden ingediend. Die reder zal misschien woedend zijn op zijn boekhouder, die zijn zaken niet genoeg verdedigd heeft. Maar misschien mag die reder zijn boekhouder op zijn blote knieën danken voor dezes nalatigheid, want die reder wenst te bouwen in het buitenland en ware z'n boekhouder niet zo slordig geweest, dan was zijn aanvraag nu geweigerd geworden ! Hij heeft thans echter de kans dat, wanneer zijn aanvraag zal in orde zijn en aan de minister zal worden voorgelegd, de kredietbeperking zal zijn ingetrokken en dus zal worden goedgekeurd.

Het is potsierlijk; het klinkt als een klucht uit de middeleeuwen, maar het zijn toestanden die vandaag in België gebeuren.

Aanklagen is hier veroordelen, maar de visserij weegt zo licht in de politieke weegschaal. Toch blijf ik hopen dat voor dit ene, en voor mijn part laatste, geval van bouwen in het buitenland door de heren ministers wel nog een oplossing zal gevonden worden. Ik hoop het voor mezelf om aldus toch nog een heel klein beetje eerbied te kunnen behouden voor wat, zo mooi, het gevestigd gezag wordt genoemd, maar ik hoop het uit de grond van mijn hart voor die reder, die niet was ingelicht, die niets kon voorzien, en die alleen een op zee gebleven vaartuig wilde vervangen, zo goedkoop mogelijk en vooral zo vlug mogelijk, waarom hij naar Nederland ging, aldus navolgend wat zovelen vóór hem hebben gedaan.

DE ROOSE J.

Directeur Hand in Hand  
Zeebrugge

## Het Kapitaal VIS

### KENNIS, KOSTEN EN KAPITAAL

Het is blijkbaar onvermijdelijk dat steeds meer en kostbaarder materialen en toestellen worden aangewend in de zeevisserij. De vaartuigen worden eveneens groter en de hekvisserij neemt een grotere uitbreiding. Moderne vaartuigen worden eveneens voorzien van snellere motoren.

Dit alles is een uiting van de wijziging die zich voordoet in het kapitaal-vis.

Vroeger inderdaad werden dezelfde hoeveelheden vis voor een bepaalde visserij, gevangen zonder behulp van trawlplanen, wekkers, visloepes en dergelijke.

Meer overzichtelijk is de toestand in de bootjessjouwery waar de bokken een verbetering brachten. Deze verbetering nochtans laat enkel toe aan de kustvisser te winnen met zijn dubbel gerei wat hij vroeger viste met zijn eenvoudige boomkor.

We stellen dus wel degelijk een uitbreiding vast van de vangmiddelen, dus een verhoging van het aangewende kapitaal, voor een ongeveer zelfde produktie van enkele jaren geleden. In ieder geval geen verhoogde produktie in verhouding tot de inspanning.

Onvermijdelijk moet dergelijke situatie, zij het langzaam, leiden naar een hoogtepunt dat bepaalde klassen van vissersvaartuigen uitschakelt tengevolge van gebrekkig rendement.

Een voortbestaan zonder grote winstmarge is eveneens mogelijk. Dit wordt ons gedeeltelijk bewezen door de boekhoudings-statistieken van de zeevisserijdienst die een betrouwbaar ofschoon onvolledig beeld geven van het verloop der Belgische Zeevisserij.

Een enkele klasse vaartuig verdedigt zich goed volgens deze gegevens.

Het is zeer waarschijnlijk dat deze stabiliteit verband houdt met het bevissingsprobleem en dat deze scheepsklasse in een zone is terechtgekomen die het viskapitaal

en de bevissing in evenwicht handhaaft. Het ware van zeer groot belang de aanvoer van deze scheepsklasse, de kwaliteiten en de soorten, te controleren.

Het zou moeilijk zijn aan de hand van deze gegevens een overzicht te hebben op de totale visserijtoestand maar ongetwijfeld zou het een plaatselijk geheel konkreteren aan de hand waarvan men klaarder zou zien in andere visserijgebieden.

Wat de produktie en uitbating in zijn geheel betreft wijst de ontwikkeling er wel op dat enkel uitgebreider uitrusting gepaard aan rationalisatie, deze kunnen handhaven.

### WISSELWERKINGEN

Om met volle lading huiswaarts te keren moeten de schepen steeds de vis verder opzoeken. Grotere vaartuigen zijn noodzakelijk. De langere traversen moeten in kortere tijden worden afgelegd. Doch hogere snelheid eist hoger brandstofverbruik. Anderzijds bieden snelle schepen het voordeel dat de bemanning minder lange tijd onproduktief is en dat de vis kortere tijd moet bewaard blijven in het ruim, hetgeen steeds een voordeliger faktor is.

### KONKRETE KONSIDERATIES

Nog niet zo heel lang geleden werd de visserij bedreven op tamelijk eenvoudige wijze. Eerst met zeilschepen, boomkorre en beuglijnen. De vangst werd meestendeels gezouten. Vervolgens kwam de stoomtrawler, het ijs, dieselmotor en plankennet. Algauw voldeed dit niet meer en net en te behorende ondergingen wijzigingen.

De voorloper, dauleno, wekkers en van meer recentere datum de

(Vervolg blz. 9)

# Berichten van de Rederscentrale

## OPVANGREGELING

Oostende	1	2	3	4	5	6	7	8
Zaterdag 4 juli 1964	680	2.529	1.350	1.179	9.900	184.950		
Maandag 6 juli 1964	3.644	17.222	9.198	8.024	77.580	1.128.400		
Dinsdag 7 juli 1964	1.791	8.589	5.878	2.711	209.000	2.304.253		
Woensdag 8 juli 1964	7.238	33.942	18.270	15.672	90.950	1.447.690		
<b>TOTAAL</b>	<b>13.353</b>	<b>62.282</b>	<b>34.696</b>	<b>27.586</b>	<b>387.430</b>	<b>5.065.293</b>	<b>3,45 %</b>	<b>1,23 %</b>

### Zeebrugge

Zaterdag 4 juli 1964	350	1.221	893	328	4.100	59.620		
Maandag 6 juli 1964	1.824	6.627	4.070	2.557	44.617	747.860		
Dinsdag 7 juli 1964	5.211	18.617	12.090	6.527	37.167	529.320		
Woensdag 8 juli 1964	7.333	25.462	17.013	8.449	64.332	1.141.450		
<b>TOTAAL</b>	<b>14.718</b>	<b>51.927</b>	<b>34.066</b>	<b>17.861</b>	<b>150.216</b>	<b>2.478.250</b>	<b>8,80 %</b>	<b>2,10 %</b>

### Nieuwpoort

Maandag 6 juli 1964	1.116	3.893	2.589	1.304	10.507	207.107		
Woensdag 8 juli 1964	2.802	9.379	6.104	3.275	17.586	282.309		
<b>TOTAAL</b>	<b>3.918</b>	<b>13.272</b>	<b>8.693</b>	<b>4.579</b>	<b>28.093</b>	<b>489.416</b>	<b>13,95 %</b>	<b>2,71 %</b>

1. Opvangregeling
2. Opvangwaarde
3. Wederafstandswaarde
4. Tussenkost
5. Aanvoergewicht
6. Aanvoerwaarde
7. % aanvoergewicht  
t.a.v. opvanggewicht
8. % opvangwaarde  
t.a.v. aanvoerwaarde

## HET KAPITAAL VIS

(Vervolg van blz. 3)

trawlplanes. Alles was er op gericht vis te vangen maar 't een na het ander voldeed niet meer.

Al deze toestellen en uitbreidingen stelden meer eisen aan de bemanning, denken we maar even aan de V.D. korre.

De opbrengst was nochtans niet in verhouding tot de geleverde inspanning. Naast de klassieke telefonie en de direction-finder verscheen op gebied van instrumenten, het echolood.

Dit volstond na korte tijd ook al niet meer en de radar wordt in gebruik genomen.

Het is weliswaar bedoeld als hulpmiddel voor de navigatie maar feitelijk laat het toe de reis voort te zetten zonder noemenswaardig tijdverlies en met betrekkelijke veiligheid. Het is aldus een instrument dat onrechtstreeks ten goede komt aan de winning.

Ook de plaatsbepaling op zee werd eenvoudiger door de deccanavigators. Het komt echter eveneens en meer op rechtstreekse wijze, ten goede aan de produktie. Visgronden kunnen immers nauwkeurig in kaart gebracht worden voor volgende reizen. Het is stilaan een onmisbaar instrument aan het worden waarvan men geen gebruik genoeg kan maken voor de visserij.

Hindernissen, wrakken en scherp kunnen eveneens nauwkeurig in kaart worden gebracht. Doch daarmee eindigde de ontwikkeling nog niet. Meer en meer toestellen

worden onontbeerlijk om de produktie op peil te houden.

Het zelfregistrerende echolood in combinatie met de track-plotter is een verbazend middel voor diegene die het weet aan te wenden.

Het laat schipper en stuurman toe voortdurend de gevolgde koers te overzien op een grafiek en daarmee ook de koers die men moet sturen om zich geen tweemaal aan dezelfde steen te stoten of liever het net geen tweemaal aan hetzelfde wrak te scheuren.

Het gebruik van al deze instrumenten is het natuurlijk gevolg van de noodzakelijkheid de vis steeds meer te moeten opzoeken.

In dit verband stelt zich de vraag: «Hoelang nog zal het kapitaal vis kunnen beantwoorden aan het geïnvesteerde kapitaal noodzakelijk voor een nuttig rendement?»

### GEVOLGEN VOOR SCHIPPER EN STUURMAN

Een nuttig rendement van de hiervoor genoemde instrumenten vergt geloof, vakkundige opleiding, praktijk en ervaring.

Gronden waar goede trekken werden gedaan met aanduiding der kwaliteiten, moeten onmiddellijk in kaart worden gebracht evenals de wrakken en hindernissen. De decca navigator is daartoe een schitterend middel.

Bij middel van de track-plotter en het zelfregistrerende echolood kan vervolgens met een veilige nauwkeurigheid rond de wrakken worden gevist.

Wanden van banken en plateaus van gelijke diepte die over 't algemeen verzamelplaatsen zijn van vis kunnen zonder moeilijkheden bevestigd worden tot op grote diepten.

Een kaart waarop al deze persoonlijke gegevens voorkomen moet voor een schipper een heilig document zijn dat hem overal vergezelt.

Dergelijke kaart aangelegd met vakkennis zal scheuren vermijden, hetgeen op zichzelf een zeer goed winstpunt is. Het kan mits oordeelkundig gebruik aanleiding zijn tot besparing van vismateriaal, minder werk voor bemanning en goede vangsten.

L.A. INGHELBRECHT

## DIEF GEKLIS IN VISMIJN VAN OOSTENDE

Dat er oneerlijke mensen in de Oostendse vismijn rondlopen is 'n publiek geheim. Dat er daar verder veel volk zijn tijd komt passeren zonder dat ze er iets te zien hebben is een ander feit. Naar het schijnt is er daar niet veel aan te doen.

Dinsdagavond van deze week kon toch een visdief op heterdaad betrapt worden. Het was de hallchef René Velthof die in samenwerking met de benadeelde personen er in slaagde Roland Missiaen uit Oostende op heterdaad te betrappen. Missiaen had zich toegang verschafte tot het pakhuis van de vishandelaars Deswaef en Dordant en was druk doende zich een voorraad aan te leggen uit de stock van voornoemde vishandelaars. Deze personen waren sinds enkele weken gewaar geworden dat ze tekort in gewicht hadden. Nadat ze de vis gewogen hadden, wanneer die uit de vishalle in het pakhuis terecht kwam, bleek deze mogelijkheid uitgesloten.

Er werd overleg gepleegd met de hallchef en er werd een aktie-

plan opgesteld. Vorige week werd het pakhuis in kwestie tot een stuk in de nacht in het oog gehouden. Die keer echter zonder resultaat want de visliefhebber had lont geroken. De moed niet verloren en deze week werd opnieuw de wacht opgetrokken.

Mevr. Deswaef hield zich achter enkele kisten verborgen in het pakhuis en wachtte op de komst van Missiaen. Ondertussen hield de hallchef de omgeving in het oog. Rond 19 uur dan bracht de fijnproever (hij had een voorkeur voor heilbot en tarbot) zijn wekelijks bezoek. Het koelbloedig optreden van mevrouw Deswaef en het snel ingrijpen van de hallchef stelden een einde aan deze gemakkelijke bron van inkomen.

De dader werd ondertussen reeds voorgeleid bij de stedelijke politiediensten en daarna naar Brugge opgeleid. Laten we hopen dat eventuele liefhebbers zich tweemaal zullen bedenken en dat onze vismijn verder van zulke elementen mag verstoken blijven.