

HET QUOTEREN VAN SCHOL EN TONG EN DE UITVAARTREGELING

(Vervolg van blz. 1)

krijgt staat, blijf maar doorvissen. De bank incasseert dan altijd nog de contractueel vastgelegde vijftien tot twintig procent van de besomming.

Zou een eigenaar bijvoorbeeld een miljoen krijgen, dan zou er zeker onder de Katwijkse reders geen bezwaar bestaan om het schip van de hand te doen. De meeste nieuwbouwkotters zijn gebouwd met de helft eigen geld en de helft van de bank. Zo'n kotter kost toch altijd nog twee tot twee en een half miljoen".

TERUGGANG

Er kan bepaald niet worden gezegd, dat de Katwijkse kottervloot de laatste jaren onstuimig is gegroeid. Verre van dat. Er is van een flinke teruggang sprake. In 1964 telde men nog 120 schepen en nu een goede veertig en het hoogste motorvermogen is 1350 pk. De laatste twee jaar zijn er negen nieuwe kotters van stapel gelopen. Ze dienden ter vervanging van verouderde vaartuigen. In Urk heeft men de zaken veel fors aangepakt. Die vloot telde in 1964 slechts tien Noordzeekotters en nu honderd. Datzelfde is het geval met Den Helder en de Zuid. En... in die nieuwe schepen van Urk en Den Helder plaatste men motoren van 1800 tot dik 2000 pk. Er kan dus beslist niet worden gesteld, dat de Katwijkers de hoofdschuldigen zijn van de overbessing, zoals wel eens van Urker zijde wordt gesuggereerd. Bovendien zitten die Urker vissers meestal financieel heel wat zwaarder dan hun Katwijkse collega's. Er zijn daar de laatste jaren schepen gebouwd, die voor negentig en zelf honderd procent gefinancierd werden.

BANKEN

Wanneer men met insiders spreekt, zijn de banken mede schuldig aan de debacle in de visserij. Ze hebben toen het nog betrekkelijk goed ging, maar kredieten beschikbaar gesteld. Soms alleen op vertoon van het trouwboekje waarop de namen van maar liefst twaalf kinderen prijken. De schipper-eigenaar kon dus met eigen familie varen en daardoor behield de bank een greep op heel het inkomen. Nog een sterk, maar volgens ingewijden, waar verhaal doet de ronde. Iemand met een eigen bezit van 17.000 gulden wilde een schip laten bouwen. Daar stapte de bank niet in. Hij kreeg geen hypotheek. Het zou, zo werd hem duidelijk gemaakt, wat anders zijn als hij een huis als onderpand had. Goede raad was duur. Uiteindelijk kocht de kotter-reder een huis van 100.000 gulden waarop hij weer naar de bank en de nieuwbouw van een kotter werd zonder enige bezwaar gefinancierd. Op dit moment gaan de banken nog niet over tot harde maatregelen. Wanneer ze wel zouden toeslaan zouden er heel wat faillissementen in de visserijsector vallen. Voorlopig wordt nog genoeg genomen met die vijftien tot twintig procent van de besomming. Beter een half ei, dan een lege dop zal men denken. Wel zitten die banken met smart te wachten op een nieuwe afllossingsregeling met garantie van de regering. Het is bekend, dat minister Van der Stee be-

zig is met een regeling die de termijn van aflissing van tien op twintig jaar brengt.

HELFT ER UIT

Ouwehand staat niet alleen in zijn zienswijze over dat O. en S-fonds. Ook de schippers-eigenaren Cees Haasnoot (KW 24), Huig Groen (KW 32 en 57) en Johan Haasnoot (KW 111) zijn het van harte met hem eens.

Ze noemen, dat de enige mogelijkheid om zo snel mogelijk uit de problemen te komen. Groen: «De helft moet eruit, anders gaan de goeie rederijen ook nog ten gronde. Door de quotering van de vangsten. Men moest dat eens inzien in Den Haag. Er zijn al heel wat schepen, die zichzelf niet meer kunnen bedruipen. Momenteel vaart misschien wel zestig procent van de kottervloot niet rendabel. Met de huidige O. en S-regeling schieten we niets op. Als een eigenaar z'n schip uit de vaart neemt krijgt hij een dusdanig lage uitkering, dat hij nog voor flink bedrag de boot ingaat. Het beste zou men de afgevoerde schepen beschikbaar kunnen stellen voor de ontwikkelingslanden. Als men aan de eigenaar bijvoorbeeld een miljoen gulden uitkeert en men laat er voor 300.000 gulden aan verbouwen om ze geschikt te maken voor de visserij in die landen, dan helpt men drie «vliegen» in een klap: de reders de werven en de ontwikkelingslanden. Nu stelt men immers toch ook gelden beschikbaar voor de bouw van nieuwe schepen voor de ontwikkelingslanden».

Het uitoefenen van twee weken tongvisserij en twee weken schol of rondvis is wel mogelijk, maar het legt geen zoden aan de dijk. Bovendien vreest men dat de bemanningen er geen genoeg mee zullen nemen. Er zijn schippers geweest, die het hebben geprobeerd, doch de resultaten waren verre van gunstig. Ronduit een flop. Een weekreis schol leverde 18.000 gulden op en een weekreis rondvis slechts 11.000 gulden. Om rendabel te varen moet de opbrengst zo'n 25.000 gulden zijn en... dan schiet er voor de eigenaar nog nauwelijks wat over

KNELPUNT

Schipper-eigenaar Cees Haasnoot: «Het grootste knelpunt zit in het verbod om verweekse reizen te maken. Stel nu voor: we varen maandag naar de visgronden en dinsdag begint het te stormen, zodat we moeten gaan liggen steken. Wat moet er dan gebeuren? In het najaar komt dat vaak voor. We'k besluit dient de schipper dan te nemen? Het is zeer wel mogelijk met een fikse bries te vissen, doch dan worden er wel mensenslevens aan gewaagd als er, ondanks de elementen, toch nog een verantwoord besomming moet worden bereikt. Er zullen schippers zijn, die zeggen we gaan steken of we lopen een haven binnen. Doch anderen, die financieel heel moeilijk zitten, zullen door blijven gaan met vissen. De bemanning zien zij niet meer staan. Voor hun oog doemt de berg schuld op. Dus varen, varen maar, want we moeten zaterdag binnen zijn en proberen een goede besomming te maken. Zoiets wordt door de huidige maatregelen sterk in de hand gewerkt. Daarom is de enige oplossing het O. en S-fonds opvoeren tot 300

miljoen gulden. Je zult eens zien hoeveel eigenaren hun schip van de hand doen als ze 1 miljoen gulden of in verhouding van hun schip een wat lagere schadevergoeding krijgen».

«FEEST»

Jaak Ouwehand ziet alle narigheid van nabij. Als secretaris van de Vereniging van Schippers-eigenaren.

Hij is nog blij, dat de situatie in Katwijk gunstiger is, dan in andere visserijplaatsen. Toch meent hij, dat het «feest» nu pas gaat beginnen. Tot en met 30 juni is er net zoveel tong gevangen als in het eerste half jaar van 1974, namelijk 6100 ton. Dus er was nog weinig financiële pijn. Voor de komende zes maanden blijft er echter nog maar 3100 ton over, vorig jaar was dat 8000 ton. Die 3100 ton zijn met het aantal schepen van nu zo weggevestigd en... dan moet er rekening mee worden gehouden, dat er de komende weken nog zo'n vijf kotters met een motorvermogen van 1800 tot 2000 pk van de werven komen.

Nadrukkelijk zegt Ouwehand ten slotte: «De helft van de kotters moet uit de vaart worden genomen maar dan moet men wel met die groten van 1800 tot 2000 pk beginnen en deze bij de sanering niet buiten sluiten, zodat alleen de kleine schepen de dupe worden. Zolang die «moordenaars» nog leven gaat alles gewoon door. Drie kleine schepen van 500 ton richten lang niet zoveel kwaad aan als één grote van 2000 pk. Die drie halen lang niet uit de zee, wat die ene grote presteert. De regering zal met doelbewuste maatregelen moeten komen en niet met lapmiddelen, zoals nu. Daar schieten we niets mee op. De vissers worden er de dupe van. Wanneer er tweehonderdvijftig schepen moeten afvloeien zijn er zo'n dertienhonderd man mee gemeoid. Dat is een trieste zaak. Ook voor hen zal een oplossing moeten worden gevonden. Er zijn momenteel al heel wat vissers die van boord stappen als ze een zekere baan aan de wal kunnen bemachtigen. We zitten momenteel in het schip en zullen moeten varen tot het tij keert. Voorlopig zie ik de toekomst somber in. Toch zal het licht wel weer eens gaan schijnen. De vissers zijn standvastige lui en hebben meer moeilijke tijden meegemaakt zoals in de dertiger jaren en tijdens de oorlog».

EEN ONLOGISCHE REDENERING

De redenering van de heer Ouwehand kunnen we in het geheel niet bijtreden.

Men heeft als reder steeds maar willen groter schepen en groter motoren inbouwen met visserijmethodes welke onvermijdelijk naar een catastrofe moesten leiden. Zowel de Hollandse reders, als de banken die de meest gemakkelijke zijn als de Hollandse regering zijn foutief en hadden reeds jaren geleden de Hollandse vloot boven een bepaalde brutotonnage niet mogen laten uitgroeien.

In België is het alleen het aantal eenheden in 2 jaar fel verminderd maar ook de tonnage, niettegenstaande een verbeterde techniek maar in gematigde vorm werd uitgebouwd.

Nu wil men zonder kleerscheuren het van de FEOGA of de Hollandse regering hebben. Elkeen is be-

wust van de grote moeilijkheden welke ons te wachten staan.

In België moet men ook saneren. Maar hier kan het op basis van een vloot, welke nog voor meer dan 30 t.h. verouderd is.

En wat meer is, toelating geven om schepen die in Frankrijk en Holland of Engeland afgeschreven zijn, te kopen, zou tijdelijk dienen verboden te worden.

Om de beurt gaan vissen, is geen oplossing.

De kapitalen zijn er, de noodzakelijke afschrijvingen, de verzekering, het onderhoud en wat met de bemanning.

Waarheen moet die afgevoerd?

Of is er nog bemanning te veel? Zoals we hierboven hebben geschreven, is de gevolgde methode om onze visgronden werkelijk te beschermen en de voortplanting te bevorderen, verkeerd.

We begrijpen niet waarom de techniekers dat niet willen inzien.

Het is ons bekend dat er in september van vorig jaar op de internationale bijeenkomst voorstellen in dien aard zijn geweest, maar...verworpen.

En dat noemen we: spijtig. In het belang van de ganse visserij gemeenschap, sluit bepaalde visgronden gedurende de paaltijden aldaar.

Sluit de visserij voor schepen van 50 Br. Ton en meer binnen de 12 Mijlszone. Verbied volledig de industriële visserij en bestem de vsmeeifabrieken voor andere doeleinden, want niet alleen de Belgen Hollanders, Franssen, moeten het gelag betalen, ook de andere Europese naties en vooral de Noren, Denen, Zweden en Russen hebben fout aan de huidige toestand.

Maar dan moet elkeen niet van zijn eigen egoïstisch standpunt vertrekken maar wel van dat van het algemeen belang.

En omdat te bereiken is er krachtdadig nodig en dient niet Europees gedacht maar gehandeld.

P. Vandenberghie

DE DENEN EN HUN VERBLIJF TE OOSTENDE

Men schrijft ons

Dat Zeelieden en vissers wanneer ze andere havens aandoen, er graag eens een uitstapje doen, is algemeen bekend. Dat ze eens huizen van plezier bezoeken, is ook niets nieuws.

Maar dat ze hun schepen vele dagen in de vissershaven laten liggen en door schuimers ganse nachten naar bepaalde inrichtingen in stad worden geloodst om achteraf hun agent tienduizenden te moeten zien betalen, gaat over zijn hout.

Op de H. Baelskaai zijn er bodegas of clubs, waar het er deftig aan toegaat. Maar sommige belanghebbende reders, loodsen ze 's avonds en ganse nachten veel verder tot hun ged meer dan verteerd, op is.

Zal dat niet verkeerd uitdraaien. Waar men in Holland weggelopen is omdat men beweerde dat ze hun netten hadden doorgesneden, zouden het misbruik dat sommigen van hen hier maken, wel eens andere gevolgen kunnen hebben.