LANDBOUW-ECONOMISCH INSTITUUT

DEN HAAG (Schev.) - VAN STOLKWEG 29 - TELEF. 55.23.50 - GIRO 41.22.35

Rapport no. 83.

ONDERZOEK TEN BEHOEVE VAN DE SANERING VAN DE NEDERLANDSE GARNALENVISSERIJ.

Inhoudsopgave.

Deel I. De economische toestand van de visserij op consumptie-garnalen.

Inleiding. blz. 1

Hoofdstuk 1. De biologie van de Noordzeegarnaal 2
" 2. De economisch-geografische ontwikkeling van de garnalenvisserij. 6
" 3. De technische ontwikkeling van de garnalenvisserij 8
" 4. De historische ontwikkeling van de garnalenvisserij 12
" 5. Bedrijfs-economische analyse van de garnalenvisserij 14
" 6. De economische toestand van de Nederlandse garnalenvisserij vóór 1940 32
" 7. Afzet en verbruik van consumptie.garnalen 44
" 8. De garnalenvisserij na de bevrijding 46
" 9. De onwikkeling der garnalenvisserij in het buitenland 47
" 10. De economische sanering van de Nederlandse garnalenvisserij 48

Deel II. De sociale positie der kustvissers, in het bijzonder der garnalenvissers.

Inleiding. 49

Hoofdstuk 1. Enkele sociale en economische aspecten van de kustvisserij 49
" 2. Demografische verhoudingen 58
" 3. De sociale zekerheid in de kustvisserij 67

N.B. De tabellen en grafieken, niet tussen de tekst geplaatst, vindt men afzonderlijk achterin het rapport.

Deel I van dit rapport werd samengesteld door Drs. A.G.U.Hildebrandt, Chef van de Afdeling Visserijen van het L.E.I.

Deel II van dit rapport werd samengesteld door Drs. M.A.J.Visser, sociaal-geograaf van het L.E.I.

Nadruk verboden, tenzij met volledige bronvermelding.

LANDBOUW-ECONOMISCH INSTITUUT BIBLIOTHEEK

2032

27281 - '47

Deel I. DE ECONOMISCHE TOESTAND VAN DE VISSERIJ OP CONSUMPTIE-GARNALEN.

Inleiding.

Een van de grootste moeilijkheden bij het economisch visserij-onderzoek is het vrijwel ontbreken van de voor een dergelijk onderzoek noodzakelijke gegevens. Met betrekking tot de garnalenvisserij werden echter door het "Bedrijfschap voor Visserijproducten" te 's-Gravenhage welwillend enige gegevens toegezegd, welke in dienst van de vroegere "Nederlandse Visserijcentrale" in 1939 waren verzameld.

Het is om deze reden, dat na de algemene beschouwingen, neergelegd in rapport no. 80 "Onderzoek naar de toestand van de Nederlandse visserij", het eerst advies wordt uitgebracht naar aanleiding van een diepgaand onderzoek ten behoeve van de sanering van de garnalenvisserij.

Doordat vele gegevens van de "Nederlandse Visserijcentrale" en het "Verkoopkantoor van Garnalen" ten gevolge van de oorlogsomstandigheden verloren zijn gegaan, moest er worden volstaan met de gegevens, die nog beschikbaar waren. Ofschoon dit in verschillende opzichten onvoldoende was, bleek het nochtans mogelijk tot gefundeerde conclusies te komen.

Dit onderzoek is beperkt tot de visserij op consumptie-garnalen. De garnalenvisserij op de Waddenzee en het niet afgesloten deel van de vroegere Zuiderzee vereist ten gevolge van de geheel andere omstandigheden een afzonderlijk onderzoek.

Voorts heeft het onderzoek betrekking op de garnalenvisserij van voor de oorlog. Met betrekking tot het prijzen- en kostenniveau der garnalenvisserij in 1947 zal er in begin 1948 een rapport verschijnen op grond van gegevens, verzameld in verband met de per 1 Januari 1947 ingestelde bedrijfsboekhouding voor de visserij.

Alvorens dit rapport werd uitgebracht als advies aan de Minister van Landbouw, Visserij en Voedselvoorziening, werd het getoetst aan het oordeel van een aan het L.E.I. verbonden tijdelijke Commissie van Advies, alsmede aan het oordeel van de aan het L.E.I. verbonden Vaste Commissie van Advies voor de visserij, bestaande uit de Heren:

Tijdelijke Commissie van Advies voor de garnalenvisserij:

H.S.Drost, Inspecteur der Visserijen in het 1e District;
J.Boom, garnalenvisser te Oudeschild (Texel);
A. v.d. Ree, garnalenvisser te IJmuiden;
F. de Geus, garnalenvisser te Stellendam;
J.C. v.d. Heuvel, garnalenvisser te Breskens;
C.Jansen, te Brouwershaven.

Vaste Commissie van Advies voor de visserij:

Ir. G.J.Lienesch, voorzitter, Directeur der Visserijen;
N.Haasnoot, haringreder te Katwijk;
A.Kievit, voorzitter Unie-verkeer te Rotterdam;
Ir. J.P. van Lonkhuyzen, voorzitter van de Hoofdafdeling Zoetwatervisserij van de Nederlandse Heide Maatschappij te Arnhem;
C.Pekaar, oester- en mosselkweker te Yerseke;
J.W.Stevenson, voorzitter van de Nederlandse Vissersbond te Den Helder;
Ir.F.Thiel, trawlreder te IJmuiden;
A.Warnderink Vinke, Directeur Nederlandse Maatschappij voor Walvisvaart;
Drs. D.J. van Dijk, Directeur Bedrijfschap voor Visserijproducten;
Drs. J.Horring, Directeur Landbouw-Economisch Instituut;
Drs. A.G.U.Hildebrandt, secretaris, Chef Afdeling Visserij van het L.E.I.

Den Haag, 1 September 1947.

Hoofdstuk 1. DE BIOLOGIE VAN DE NOORDZEEGARNAAL.

De Noordzeegarnaal, Crangon vulgaris Fabr., is een schaaldier en behoort, evenals de krabben en kreeften, tot de orde der Tienpotigen of Decapoden.

De garnaal wordt in het algemeen aangetroffen in de noordelijk gematigde zône van de Atlantische Oceaan, aan de kust van Noord-Amerika en aan de Europese kust van de Witte Zee tot de Middellandse Zee. Van de Westkust van Noorwegen tot de Noordkust van Frankrijk komt de garnaal zeer veel voor.

De Noordzeegarnaal is een typische bewoner van het kustgebied, welke daar tot 30 m. diepte veelvuldig wordt aangetroffen en zowel op zachte slik als op harde zandgrond kan leven.

Ter bescherming tegen zijn vijanden kruipt de garnaal in de grond. Om deze reden is het in het zeer heldere water op enige afstand van het strand noodzakelijk het net niet te langzaam voort te trekken.

Ten aanzien van temperatuur en zoutgehalte van het water vertoont de garnaal een groot aanpassingsvermogen, ofschoon binnen het gebied van 1 - 35 o/oo zoutgehalte en 3-30° C. er een smalle strook is, waarin de garnaal de beste levensvoorwaarden heeft. Buiten dat gebied wordt de groei belemmerd en treedt de dood sneller in. In het algemeen geeft de garnaal de voorkeur aan het warmere water en trekt in het voorjaar en de zomer naar de vlakkere warme kustgebieden. In de zomermaanden wordt de garnalenvisserij dan ook dicht bij de kust en in de grote zeegaten uitgeoefend.

Zodra in het najaar de temperatuur van het water beneden 6° C. daalt, trekt de garnaal zeewaarts, waardoor in de wintermaanden de garnalenvisserij met zeilvaartuigen en motorvaartuigen met gering motorvermogen niet kan worden uitgeoefend.

De voortplanting.

Het gehele jaar door kan men z.g. zaadgarnalen aantreffen, dat zijn vrouwelijke garnalen, die met eieren bezet zijn. Dr.B.Havinga vond twee hoofdperioden voor het eierenleggen: van midden April tot begin Juni en October/November met toppen in April, Juni en November.

Tot het uitkomen der larven blijven de eieren aan het achterlijf bevestigd, terwijl de tijd, welke verloopt tussen het gelegd worden der eieren en het uitkomen der larven ten nauwste samenhangt met de temperatuur van het water: ruim 4 weken voor zomerbrood en ruim 13 weken voor winterbrood.

Naarmate de garnaal groter wordt, neemt het aantal eieren progressief toe. Tegen de tijd, dat de eieren rijp worden, trekken de vrouwelijke garnalen zeewaarts naar dieper water met een hoog zoutgehalte, omdat alleen daarin de larven het ei kunnen verlaten, waarna de garnalen weer landwaarts trekken. Dit trekken staat dus in dienst van de voortplanting en is oorzaak, dat de gemiddelde lengte van de in de zeegaten gevangen garnalen in de maanden Mei-Juli kleiner wordt.

Van de lengte en het gewicht van vrouwelijke garnalen van verschillende leeftijdsgroepen geeft onderstaande tabel een beeld. De mannelijke garnalen groeien na het eerste levensjaar minder snel dan de vrouwelijke garnalen en blijven daardoor kleiner.

Lengte en gewicht van vrouwelijke garnalen van verschillende leeftijdsgroepen eind Mei 1).

Ouderdom	Lengte	Gewicht	Aantal per kg
11 mnd., zomerlarven	31 mm.	0.20 gram	5.000
16 " , winterlarven	44 "	0.57 "	1.754
23 " , zomerlarven	55 "	1.16 "	862
28 " , winterlarven	64 "	1.90 "	526
35 " , zomerlarven	75 "	3.14 "	318

1) Ontleend aan Dr.B.Havinga "Der Grenat in den holländischen Gewässern", 1930.

In water met het minste zoutgehalte bestaan de vangsten hoofdzakelijk uit garnalen in het tweede levensjaar, welke nog niet aan de voortplanting hebben deelgenomen (binnenvisserij, d.i. de garnalenvisserij op de Zuid-Hollandse en Zeeuwse Stromen en in de zeegaten).

De garnalen in het 3e levensjaar komen vrijwel uitsluitend op meer zeewaarts gelegen visgronden voor (buitenvisserij, d.i. de garnalenvisserij in open zee).

Garnalen in het vierde levensjaar zijn slechts ver uit de kust te vangen en komen betrekkelijk weinig voor.

In het algemeen kan dus alleen de "buitenvisserij" voorzien in de aanvoer van consumptie-garnalen van voldoende grootte. Daarvoor zijn echter zeewaardige vaartuigen nodig, welke het gehele jaar door in open zee kunnen vissen, in tegenstelling tot de vaartuigen voor de "binnenvisserij", welke gedurende de wintermaanden van December tot Maart de garnalenvisserij niet kunnen uitoefenen, doordat de garnaal dan zeewaarts is getrokken. Bovendien geschiedt de binnenvisserij in water met het geringste zoutgehalte, waarin dientengevolge meer bacteriën voorkomen, hetgeen tengevolge heeft, dat de binnengarnaal minder goed houdbaar is.

Voorts beperkt de binnenvisserij zich tot de nog kleine garnalen en is daardoor minder gewenst met betrekking tot de garnalenstand.

Het voedsel van de garnaal.

Het voornaamste voedsel van de garnalen bestaat uit de verschillende soorten borstelwormen, die men in de zeegaten tot in het brakke water overvloedig aantreft en voorts enkele kreeftachtigen, welke evenoons een onuitputtelijke bron van voedsel vormen.

Tot de vijanden van de garnalen behoren de vele vissen uit het kustgebied: aal, spiering, schar, schol, bot, wijting en verschillende strandvogels.

Overzicht van het trekken en van de verblijfplaatsen van de garnaal.

December-Februari:
De grote garnalen bevinden zich ver uit de kust; in de diepe geulen dichter bij de kust en in de zeegaten vindt men slechts kleine garnalen.

Maart en April:
Algemene trek naar binnen; in de zeegaten en dichter bij de kust zijn weer grote garnalen te vangen.

Mei en Juli:
De zaadgarnalen zijn talrijk in de zeegaten en dicht bij de kust. De gemiddelde longte van de garnalen is dan kleiner, omdat de kleine garnalen van het vorig broodjaar in groter getale in de vangsten gaan optreden en bovendien de zaadgarnalen ten behoeve van het uitkomen der larven zeewaarts gaan trekken naar water met een hoger zoutgehalte.

Augustus-October:
De voortplantingsperiode is voorbij en de grote garnalen zijn tamelijk gelijkmatig verdeeld langs de kust en in de zeegaten. De gemiddelde longte is groter.

Eind October en November:
Deze maanden vormen de overgangstijd tot de wintervoortplantingsperiode en het terugtrekken naar de zee.

Overbevissing van de garnaal.

Met betrekking tot een mogelijke overbevissing van de garnalen werd in November 1946 van Dr.B.Havinga, Directeur van het Rijksinstituut voor visserij-onderzoek te Amsterdam, de volgende uiteenzetting ontvangen.

"De vraag, welke invloed de garnalenvisserij op de garnalenstand uitoefent, is zeer moeilijk te beantwoorden en het zal ook vrijwel onmogelijk zijn door een biologisch onderzoek deze kwestie op te lossen. De beste kans om tot een oplossing te komen zou in principe zijn een onderzoek van de statistiek der aanvoeren van garnalenmest en consumptie-garnalen in verband met de intensiteit der visserij.

Dit zou over een lange periode voortgezet moeten worden. Ik heb mij echter aan een onderzoek van de gegevens der statistiek van vóór de oorlog niet gewaagd, daar deze in sterke mate onder invloed staan van wisselingen in de mogelijkheid van afzet en contingentering van de vangsten.

Het lijkt mij toe, dat voor U twee vragen van groot belang zijn:

1e. Heeft het wegvangen van garnalennest een belangrijke verlaging van de aanvoeren van consumptie-garnalen tengevolge?

2e. Kan de garnalenvisserij nog aanzienlijk worden uitgebreid zonder dat overbevissing optreedt?

Wat het eerste punt betreft heb ik mij op het standpunt gesteld, dat zolang wij het antwoord op deze vraag niet weten, het aanbeveling verdient de veiligste weg te kiezen. Ik heb daarom steeds aanbevolen in die districten, waar de visserij op consumptie-garnalen van overwegend belang is, geen garnalennest aan te voeren, maar dit zoveel mogelijk levend overboord te zetten. Er zijn echter districten, waar het nest de belangrijkste bron van inkomsten is (deel van de Waddenzee, Lauwerszee en Dollart). In deze streken gaat het niet aan - en is het blijkbaar ook niet nodig - de nestvisserij stop te zetten en dit is één der redenen, dat ik nimmer goedvisoord heb een algemeen aanvoerverbod van garnalennest in te voeren. Daar komt nog bij, dat vooral in de Waddenzee een zeer belangrijk percentage van het nest uit mannetjes bestaat, (die steeds kleiner blijven dan de wijfjes en nauwelijks consumptie-grootte bereiken) en aangenomen werd, dat de hoeveelheid geproduceerde eieren door het verlies van een relatief groot aantal mannetjes niet wordt beïnvloed.

De tweede vraag of de visserij nog sterk kan worden uitgebreid zonder dat overbevissing optreedt, is naar mijn mening niet te beantwoorden. Het is wel zeker, dat de garnaal aan een zeer grote natuurlijke sterfte bloot staat, vooral doordat zij een zeer gewild prooidier is van tal van grotere dieren. De stand wordt dus o.a. beïnvloed door 2 factoren: het aantal roofdieren en de intensiteit der visserij, wier onderlinge grootte echter niet te bepalen is. Ik vermoed echter, dat de laatstgenoemde het grootst is.

In deze mening word ik versterkt, doordat de intensiteit der visserij in de laatste oorlogs-jaren sterk is verminderd. Toch heeft dit niet tot gevolg gehad, dat na de oorlog de garnalenstand sterk was toegenomen: integendeel allerwege werd geklaagd over zeer slechte vangsten. Ik wijt dit aan de aanwezigheid van grote hoeveelheden vis op onze kust, vooral wijting, voor welke garnaal het meest voorkomende voedsel is.

Het is mogelijk, dat de visstand op onze kust onder invloed van de te nemen maatregelen, voorgeschreven door de Conventie van London van 1946, beter zal blijven dan vóór de oorlog het geval was: vooral de wijting zal profiteren van de voorgestelde vergroting der maaswijdten der trawlnetten. Dit zou dan ongunstig werken op de garnalenstand.

De beantwoording van de vraag, hoever de garnalenvisserij kan worden uitgebreid zonder dat overbevissing optreedt, is dus hoogstwaarschijnlijk ook nog in sterke mate afhankelijk van een verandering van de visstand onder invloed van de maatregelen van de Conventie van London.

Het zal U uit het bovenstaande wel duidelijk zijn, dat thans niet te voorspellen is of de garnalenvloot kan worden uitgebreid zonder dat overbevissing te vrezen is. Het enige wat wij naar mijn mening kunnen doen is de capaciteit der garnalenvloot zeer geleidelijk uit te breiden, indien daaraan ten minste behoefte bestaat en zorgvuldig na te gaan, wat de gevolgen hiervan op de stand zijn.

Het constateren van overbevissing zal ook niet gemakkelijk zijn, daar bekend is, dat de garnalenstand steeds grote natuurlijke fluctuaties heeft, evenals trouwens de meeste vissoorten deze vertonen, welke gewoonlijk veroorzaakt worden door het meer of minder goed gelukken van de teelt.

Het spijt mij, dat ik U geen meer positieve gegevens kan verschaffen; ik geloof echter ook niet, dat dit mogelijk is, ook niet wanneer een bioloog zich met een nieuw onderzoek ging bezighouden, terwijl de gegevens van de statistiek der aanvoeren van vóór de oorlog geen goed beeld geven van de garnalenstand tengevolge van de invloed van de economische invloeden op de intensiteit der visserij."

Conclusie.

Om het gehele jaar consumptie-garnalen te kunnen aanvoeren moet men in de wintermaanden in open zee kunnen vissen, waar ook gedurende de overige maanden van het jaar de beste garnalen zijn te vangen.

Voor overbevissing behoeft niet direct gevreesd te worden, mits in de districten waar de visserij op consumptie-garnalen van overwegend belang is, geen drogerij-garnalen worden aangevoerd, doch deze zoveel mogelijk levend overboord worden gezet.

Bronnen.

Dr. B. Hevinga: Der Granat (Crangon vulgaris Fabr.) in den holländischen Gewässern, 1930.

Dr. E. Fischer: Biologie der Nordseekrabben und deren Umweltsbedingungen als Grundlage der Krabbenfischerei, 1937.

Hoofdstuk 2.

DE ECONOMISCH-GEOGRAFISCHE ONTWIKKELING VAN DE GARNALENVISSERIJ.

De ontwikkeling van de garnalenvisserij kan worden onderscheiden in twee perioden, t.w. de periode van de binnenvisserij, waarin de garnalenvisserij werd uitgeoefend met zeilvaartuigen op de Zuid-Hollandse en Zeeuwse Stromen en zeegaten, de Zuiderzee en de Waddenzee en de periode van de buitenvisserij, waarin de garnalenvisserij wordt uitgeoefend met motorvissersvaartuigen in de zeegaten en buitengaats.

1. De periode van de binnenvisserij.

In deze periode werd de garnalenvisserij uitgeoefend als seizoenbedrijf met kleine ongedekte of halfgedekte zeilvaartuigen op de Zuid-Hollandse en Zeeuwse Stromen en zeegaten, de Waddenzee en de Zuiderzee. Zoals uit het vorige hoofdstuk blijkt, kon de garnalenvisserij in deze periode slechts worden uitgeoefend in de maanden April tot December.

Als nevenbedrijf werd uitgeoefend: steurvissen, mosselvissen en landarbeid, terwijl in het bijzonder de zeilvaartuigen van het type blazer in het najaar en 's winters gebruikt werden voor het vervoer van suikerbieten en steenkolen.

Aan het steurvissen kwam een eind toen langzamerhand de steur uit onze wateren verdween.

De mosselvisserij hield na 1920 op als nevenbedrijf rendabel te zijn. De vrachtvaart was niet langer mogelijk toen de binnenvaart met grotere en snellere vaartuigen begon te concurreren en de laad- en losinrichtingen het gebruik van de blazers niet langer toelieten.

Tenslotte kwam ook aan het verrichten van landarbeid een einde toen de garnalenvisserij tengevolge van de motorisering het karakter van het seizoenbedrijf ging verliezen.

De aanvoer van garnalen vond gedecentraliseerd plaats in verband met de geringe actie-radius van de vaartuigen. Men viste dus in de onmiddellijke nabijheid van de aanvoerplaats.

2. De oorzaken van de opkomst der buitenvisserij.

De belangrijkste structuurverandering in de garnalenvisserij, de ontwikkeling van binnen- tot buitenvisserij, hangt ten nauwste samen met de ontwikkeling van de verkeersmiddelen, hetgeen hieronder nader moge blijken.

In zijn boekje "Onze zeilvissloepen" Gent 1910, schrijft Fr. Bly, dat Antwerpen in het begin van deze eeuw een betrekkelijk groot aantal ongedekte zeilvaartuigjes bezat, welke de garnalenvisserij op de Westerschelde uitoefenden.

Omstreeks 1910 was deze garnalenvissersvloot echter grotendeels verdwenen, waarvan als oorzaak wordt genoemd de dagelijkse aanvoer per spoor van verse garnalen uit plaatsen langs de Noordzeekust. Deze Noordzeegarnalen waren groter dan de garnalen van de Westerschelde, waarbaar tenslotte geen vraag meer was.

De garnalenvissers uit Tholen gingen reeds omstreeks 1890 in het Goereese Gat vissen en te Stellendam en Hellevoetsluis aanvoeren. Dit geschiedde vrijwel uitsluitend voor de uitvoer naar Engeland, hetgeen samenhing met de route Rotterdam-Londen, welke destijds ten dele door het Voorne Kanaal liep.

De opkomst van de buitenvisserij hangt ook samen met de vermindering van de visstand ten Zuiden van IJmuiden, waardoor ook grotere zeilvaartuigen de garnalenvisserij gingen uitoefenen. De garnalen, welke door deze grotere vaartuigen werden aangebracht, waren groter, beter houdbaar en hadden een gunstiger kleur dan de garnalen van de kleinere zeilvaartuigen, welke daardoor genoodzaakt waren eveneens zoveel mogelijk de buitenvisserij te gaan uitoefenen.

Deze aanpassing aan de gewijzigde omstandigheden werd vergemakkelijkt, doordat na 1910 de gas-oliemotor langzamerhand voldoende bedrijfszeker voor de visserij ging worden en de aanschaffing ervan binnen het financieel bereik van de garnalenvissers kwam.

3. De periode der buitenvisserij.

Konden bij gunstig weer de grote zeilvaartuigen reeds de buitenvisserij uitoefenen, nadat de vaartuigen van een motor waren voorzien, werd het voor de grotere vaartuigen met voldoende motorkracht mogelijk gedurende het gehele jaar op garnalen te vissen in open zee.

De motorisering van de garnalenvissersvaartuigen, in die zin, dat mechanische kracht de hoofdbron voor de voortstuwing werd, vond echter pas voornamelijk plaats in de periode van 1929 - 1933.

Naarmate de motorcapaciteit toeneemt, wordt de geografische gebondenheid aan één bepaalde visgrond geringer en wordt in het bijzonder door de grootste vaartuigen ver in zee gevist. Daardoor zijn de bij de aanvoerhavens behorende visgronden, welke vroeger scherp te scheiden waren, ineengevloeid. Er heeft zich daarbij een zekere concentratie en specialisatie van de garnalenvisserij langs de Noordzeekust voltrokken in plaatsen, welke de beste standplaatsfactoren in zich verenigen.

Thans is de garnalenvisserij geconcentreerd in een klein aantal plaatsen, waarvoor de garnalenvisserij een der voornaamste bronnen van inkomsten is en waar voornamelijk voor de export en de binnenlandse markt wordt gevist.

Daarnaast is er een aantal plaatsen, waar de garnalenvisserij slechts door enkele vissers wordt uitgeoefend ter voorziening in de plaatselijke behoefte.

Specialisatie doet zich voor tengevolge van biologische en economische oorzaken.

In Stellendam, Ouddorp en Brouwershaven concentreerde zich de visserij op pellerij-garnalen. De garnalen uit het Goereese Gat kunnen gemakkelijk worden gepeld en hebben een gunstig visgewicht, terwijl er een bevolking aanwezig is, die goed en goedkoop de garnalen pelt.

Te Breskens en Vlissingen worden de in de zeegaten en buitengaats gevangen grote garnalen aangevoerd en verhandeld als ongepeldegezouten garnalen, in het bijzonder voor export naar België.

De Amsterdammers hebben lang de voorkeur gegeven aan het zelf koken en bereiden van levende garnalen.

Vóór de afsluiting van de Zuiderzee voorzag de garnalenvisserij op de Zuiderzee de Amsterdamse markt. Met de totstandkoming van de Afsluitdijk verdween de Zuiderzeegarnaal en na enige tijd ging Den Helder en later voornamelijk IJmuiden, tengevolge van gunstiger ligging het Amsterdamse afzetgebied voorzien.

Op de Waddenzee is de visserij op consumptie-garnalen nimmer van veel betekenis geweest. Daarentegen wel de visserij op drogerij-garnalen.

Er zijn thans dus vier districten te onderscheiden:

1. Het district der handelsgarnalen (ongepeldegezouten garnalen) met als aanvoerhavens Breskens, Vlissingen en Veere.
2. Het district der pellerijgarnalen (gepelde garnalen) met als aanvoerhavens Stellendam, Goedereede, Ouddorp en Brouwershaven.
3. Het district der levende garnalen met als aanvoerhavens Den Helder, Oudeschild en IJmuiden. In dit district is de aanvoer van handels- en pellerij-garnalen echter toegenomen en die van levende garnalen afgenomen.
4. Het district der drogerij-garnalen met als aanvoerhavens Zoutkamp en Termunten. In dit district is slechts een gering deel van de aanvoer bestemd voor menselijke consumptie, doch wordt grotendeels gedroogd en als pluimveevoeder gebruikt.

Conclusie:

Het moderne garnalenvissersvaartuig moet in staat zijn het gehele jaar in open zee garnalen te vangen.

Hoofdstuk 3. DE TECHNISCHE ONTWIKKELING DER GARNALENVISSERIJ.

De binnenvisserij.

a. het vaartuig.

De vaartuigen, waarmede de garnalenvisserij werd uitgeoefend, waren kleine ongedekte of halfgedekte zeilvaartuigen met een platte bodem, waarmede met twee man aan boord gedurende het seizoen ongeveer tien uren achtereen op garnalen werd gevist.

b. het vistuig.

De garnalenvisserij werd uitgeoefend met een of enkele kleine boomkorren, zakvormige netten, welke aan de bovenzijde door middel van een paal worden opengehouden.

c. de behandeling van de garnalen aan boord.

Bij deze methoden van vissen zijn de vangsten per trek niet groot en is een goede behandeling van de garnalen aan boord mogelijk.

Nadat het net met de handen aan boord wordt getrokken heeft de volgende behandeling plaats.

1. Het zeven en uitzoeken.

De vangst wordt onmiddellijk in de buitenboordzeef gestort, zodat de voor consumptie nog te kleine garnalen weer levend in het water terecht komen, waardoor de te kleine garnalen grotendeels worden gespaard.

Tegelijkertijd met het zeven heeft het uitzoeken plaats van de bijvangst: vis, krabben, enz.

Dit is van grote betekenis, omdat moekoken van sommige visjes, enz. een ongunstige invloed heeft op de kleur en de smaak van de garnalen.

2. Het spoelen.

Na het zeven worden de garnalen in een bun gespoeld en daarna in de ketel gestort, waarin de garnalen worden gekookt in vers water, waaraan naar behoefte zout is toegevoegd.

3. Het koken.

Dit is een belangrijk onderdeel van de behandeling van de garnalen aan boord. De garnalen moeten in kokend water levend worden gekookt, omdat ze anders bleek blijven en de koppen afbreken, terwijl om een gemakkelijk te pellen en malse garnaal te verkrijgen het gewenst is, dat de garnalen slechts kort aan een temperatuur van 100° F. mogen worden blootgesteld, opdat de volume-vermindering van het eiwit bij de verhitting (tengevolge van de vochtafscheiding der eiwithoudende stoffen) nog niet geheel haar beslag heeft verkregen.

4. Het afkoelen.

Onmiddelijk na het koken worden de garnalen uit de ketel geschept en afgekoeld. Dit geschiedt door de warme garnalen op een zeef vóór op het schip te plaatsen, zodat de wind in voldoende mate de afkoeling kan bevorderen.

Door goed afkoelen laat het vlees van de schaal los en wordt vaster, hetgeen het pellen gemakkelijker maakt.

Worden de garnalen niet behoorlijk afgekoeld, dan wordt het doel niet bereikt, terwijl onvoldoende afgekoelde garnalen spoedig bederven.

5. Het verpakken.

Na het afkoelen worden de garnalen in manden gedaan en zijn dan voor consumptie gereed.

Uit het bovenstaande moge duidelijk blijken, dat de garnalenvisserij een zeer zorgvuldige behandeling van de garnalen aan boord vereist.

Na 1910 werden de eerste hulpmotoren in de zeilvissersvaartuigen geplaatst. Het karakter van de garnalenvisserij veranderde daardoor nog niet, alleen de afhankelijkheid van het weer werd geringer, doordat bij windstilte de hulpmotor het vissen nog mogelijk maakte. Overigens bleven alle werkzaamheden aan boord handwerk.

II. De buitenvisserij.

Een grote structuur-verandering onderging de garnalenvisserij toen mechanische kracht de voornaamste bron voor de voortstuwing werd en de functie van het zeil beperkt werd tot het stabiel liggen van het vaartuig op het water.

a. het vaartuig.

De gasolie-motor werd na 1910, doch voornamelijk in de periode 1929-1933 algemeen ingevoerd, hetgeen geschiedde door plaatsing van een motor in het oude zeilvaartuig, aangezien de vissers geen middelen bezaten om een nieuw modern motorvissersvaartuig te kopen.

Voor de plaatsing van de motor in het zeilvaartuig waren ingrijpende verbouwingen noodzakelijk. In verband met het gewicht van de motor was een nieuwe fundatie nodig en kwam het vaartuig zoveel dieper te liggen, dat de zijwanden van het schip aanzienlijk moesten worden verhoogd.

Voorts werd het schip geheel gedekt, opdat het voldoende zeewaardig zou zijn om de buitenvisserij, althans een deel van het jaar, te kunnen uitoefenen.

In 1936 heeft de Scheepvaartinspectie deze vaartuigen onder de Schepenwet gebracht en bleek het noodzakelijk, dat de vaartuigen verdere verbouwingen moesten ondergaan om aan de gestelde voorwaarden te voldoen. Met financiele steun uit het Landbouw-Crisisfonds hebben de vissers deze verbeteringen destijds kunnen aanbrengen.

Deze verbouwing van het zeilvaartuig der binnenvisserij tot motorvaartuig voor de buitenvisserij heeft echter geen scheepstype opgeleverd, dat voor de uitoefening van de buitenvisserij geschikt kan worden geacht.

Immers de moderne garnalenvisserij geschiedt thans in open zee op dikwijls grote afstand van de aanvoerhaven, terwijl het net getrokken wordt. Daardoor zijn de eisen, welke aan een voor de garnalenvisserij geschikt vaartuig moeten worden gesteld van andere orde dan vroeger tijdens de binnenvisserij het geval was.

Doelstelling moet zijn het optimale resultaat met minimale kosten te bereiken. Dit maakt, dat men lang genoeg op de visgrond moet kunnen blijven en de heen- en terugreis zo snel mogelijk kunnen maken.

De oude tot motorvaartuig verbouwde zeilbotter kan aan deze eis niet voldoen, doordat het niet is ingesteld op efficiency. Het motorvermogen dient ten dele om de grote weerstand te overwinnen tijdens het varen, terwijl bij enige zee het vaartuig niet snel genoeg vooruit komt, zodat de visserij niet behoorlijk kan worden uitgeoefend.

Voor de bouw van nieuwe garnalenvissersvaartuigen gaat men dan ook over tot het type kotter en waar dit tengevolge van de afhankelijkheid van het tij mogilijkheden zou geven, construeert men een tussenvorm met een platte bodem.

Resumerend kan men dus zeggen, dat het oude type botter, hoogaars, blazer enz. om technische en economische redenen niet meer voldoet en vervangen moet worden door het kottertype.

b. De motor.

Voor de uitoefening van de garnalenvisserij zijn eenvoudige een- en tweecylindermotoren in gebruik; aanvankelijk middeldruk later ook hoogdrukmotoren.

De voornaamste voordelen van de motorkracht zijn:

1. geringere afhankelijkheid van de weersomstandigheden op zee, waardoor het aantal visdagen per jaar toeneemt, zodat de garnalenvisserij het karakter van seizoenvisserij verliest.

2. de buitenvisserij kan het gehele jaar worden uitgeoefend; de buitengarnalen zijn groter en van betere kwaliteit dan de binnengarnalen.

3. het vissen met bordennet wordt mogelijk, waardoor de vangcapaciteit groter is.

4. men kan in dieper water vissen, hetgeen het gebruik van een groter net mogelijk maakt.

Tegenover de voordelen staan geen nadelen, mits de trekken niet te lang worden gemaakt, zodat de garnalen levend aan boord komen en de behandeling aan boord wordt ingesteld op verwerking van grote hoeveelheden per tijdseenheid.

Dat desondanks de motor de vissers teleurstellingen heeft gebracht is enerzijds gevolg van de nog te bespreken economische moeilijkheden, anderzijds van gebrek aan kennis van motoren, waardoor kostbare reparaties voorkwamen.

c. Het vistuig.

De invoering van het mechanisch voortstuwingsvermogen bleef niet zonder invloed op het gebezigde vistuig.

Kan het zeilvaartuig alleen met een boomkor vissen, het motorvaartuig kan evenzeer met het bordennet vissen. Immers het bordennet moet getrokken worden, opdat de borden uitscheren om het net open te houden. Met een zeilvaartuig is zulks niet mogelijk.

De voordelen van het vissen met het bordennet zijn:

1. het bordennet heeft tengevolge van de grotere opening een grotere vangcapaciteit.

2. de buitenvisserij geschiedt veel in dun (d.i. helder) water. Het vissen met een boomkor is dan nadelig, omdat volgens de ervaring van de vissers de garnalen de boom zien en schrikken, waarna ze in de grond kruipen.
De binnenvisserij kent deze moeilijkheid niet, omdat het water in de stromen en zeegaten veelal niet zo helder is.

3. voor de grote motorvissersvaartuigen zou de boom onhandig lang worden, welke moeilijkheid met het bordennet wordt voorkomen.
Voorts bleek, dat wetenschappelijk onderzoek inzake optimale grootte van het net en het verband tussen motorvermogen en lengte van de boom of bovenpees, diepte, waarop wordt gevist, gewenst moet worden geacht. Thans steunt men alleen op ervaring, waarvan de resultaten door wetenschappelijk onderzoek verbeterd of geverifieerd dienen te worden.

d. De behandeling aan boord.

De motorvaartuigen maken, ceteris paribus, per tijdseenheid grotere vangsten dan de zeilvaartuigen. Het is dan ook noodzakelijk bij het binnenhalen van het net gebruik te maken van een lier.

De grote vangsten stellen echter met betrekking tot de verdere verwerking aan boord de visser voor tal van moeilijkheden, welke opgelost moeten worden, indien men een goede kwaliteit garnalen wil aanvoeren.

1. het zeven en uitzoeken.

Geschiedde tijdens de binnenvisserij met de zeilvaartuigen het zeven buitenboord, het geheel gedekte motorvaartuig heeft geen buitenboordzeef, zodat het zeven binnenboord geschiedt.

De grotere vangsten stellen dan de visser voor grote moeilijkheden in verband waarmede het zeven der garnalen mechanisch dient te geschieden. Het uitzoeken van vis, krabben, enz. uit de garnalen levert dan evenmin bezwaren op.

De moeilijkheden bij het niet-mechanisch zeven waren onoverkomelijk, als de vangst van kleine garnalen een relatief grote rol speelde.

De economische moeilijkheden in de garnalenvisserij en de opkomst van de garnalenkrogerij maakten, dat de geringe opbrengsten van de kleine voor consumptie niet geschikte garnaal, door de visser niet kon worden gemist.

Behoorlijk zeven en uitzoeken is dan niet meer mogelijk. Ook het spoelen, koken en afkoelen komt dan in het gedrang, zodat de kwaliteit van de af te leveren consumptie-garnalen achteruitgaat.

Slechts mechanisch zeven kan hierin verbetering brengen.

2. het spoelen.

Het spoelen mag ook bij grote vangsten niet worden nagelaten en behoort te geschieden vóór het koken.

3. het koken.

Het koken van grotere hoeveelheden behoeft geen speciale moeilijkheden met zich mede te brengen, mits de consumptie-garnalen afzonderlijk worden gekookt, dus niet tezamen met de drogerijgarnalen.

4. het afkoelen.

Het in voldoende mate afkoelen der consumptie-garnalen brengt voor de motorvaartuigen grote moeilijkheden met zich mede. Immers bij de op de zeilvaartuigen toegepaste methode, de garnalen op een zeef geplaatst op het voorschip door de wind te laten afkoelen, kunnen geen grote hoeveelheden worden verwerkt.

Afkoelen met water is in verband met de kwaliteit van het af te leveren product ongewenst. Goede resultaten, ook met grote hoeveelheden, kunnen worden bereikt met het mechanisch afkoelen door na het koken de warme garnalen te storten op een zeef, waaronder door middel van een exhauster lucht wordt geblazen.

Conclusie.

Het moderne garnalenvissersvaartuig is van het type motorkotter, terwijl het in het algemeen niet mogelijk is de grote vangsten van consumptie-garnalen op deze grote motorvaartuigen op dezelfde wijze te verwerken als waarop dat geschiedde aan boord van de kleine zeilvaartuigen. Waar mogelijk zal de verwerking mechanisch moeten geschieden, hetgeen in de praktijk mogelijk bleek en tot goede resultaten heeft geleid.

Een verdere bestudering van deze technische behandeling aan boord moet van groot belang voor de garnalenvisserij worden geacht.

Hoofdstuk 4. BEKNOPT OVERZICHT VAN DE ONTWIKKELING DER NEDERLANDSE GARNALENVISSERIJ.

De garnalenvisserij is eeuwenlang uitgeoefend met zeilvaartuigen als seizoenbedrijf vlak langs de kust, op de Zeeuwse en Zuid-Hollandse Stromen, in de Zeegaten en op de Zuiderzee en de Waddenzee. Dit was, zoals in hoofdstuk 2 reeds besproken, de periode van de binnenvisserij.

Daarop is de periode van de buitenvisserij gevolgd met grotere zeilvaartuigen, waarna omstreeks 1929 tot 1932 de motorisering van de garnalenvissersvloot plaats vond.

Deze motorisering vond betrekkelijk laat plaats en bovendien in jaren van crisis en depressie, waardoor men met een grotere aanvoercapaciteit tegenover een dalende koopkracht kwam te staan, tengevolge waarvan zeer ernstige moeilijkheden niet konden uitblijven.

De toeneming van de aanvoer van garnalen was bovendien een internationaal verschijnsel, dat, zoals uit tabel 65 blijkt, ook in België, Frankrijk en Engeland plaats vond om dezelfde redenen als hier te lande, welke in hoofdstuk 2 reeds werden besproken. Daardoor stond de Nederlandse garnalenvisserij niet alleen tegenover een dalende binnenlandse afzet, doch ook tegenover een ernstig afnemende export van garnalen.

België en Frankrijk gingen dan ook in 1934 over tot contingentering van de invoer van garnalen, terwijl Engeland de invoerrechten verhoogde en bovendien door de depreciatie van het Pond Sterling de Nederlandse uitvoer zwaar trof.

Overheidsingrijpen was onvermijdelijk en vond het eerst plaats ten opzichte van de drogerijgarnalen, waardoor in het bijzonder de Waddenzeevisserij binnen de sfeer der Overheidsbemoeiing kwam.

De voor consumptie minder geschikte Waddenzeegarnalen werden door de vissers zelf gedroogd aan boord of aan de wal, hetzij met een droogapparaat of in de zon, dan wel afgeleverd aan speciale garnalendrogerijen.

Ongeveer 75% van de gedroogde garnalen werd uitgevoerd naar Duitsland en de rest hier te lande als eenden- en kippenvoer gebruikt. In 1933 ging Duitsland echter een invoerrecht van RM 20 per 100 kg heffen, waardoor deze uitvoer niet meer lonend was en gestaakt moest worden, hetgeen van Duitse zijde ook de bedoeling was, in verband met de snel tot ontwikkeling gebrachte Duitse garnalenvisserij.

Afzet in Nederland was tengevolge van de lage prijs van het vismeel niet mogelijk.

Onderhandelingen met Duitsland brachten geen resultaat in verband waarmede begin 1934 van Overheidswege de Stichting "Nederlandse Garnalencentrale" werd opgericht, welke met ingang van 1 September 1934 weer werd opgeheven, doch wier werkzaamheden werden voortgezet door de Stichting "Nederlandse Centrale voor Eieren en Pluimvee". Deze crisis-instelling kocht de gedroogde garnalen voor een bepaalde minimum-prijs van de drogerijen, waartegenover de drogers zich verplichtten aan de vissers eveneens een bepaalde minimumprijs te betalen.

De gedroogde garnalen werden door de Centrale aan kippen- en eendenhouders verkocht. Het daarbij geleden verlies kwam ten laste van het Landbouw-Crisisfonds.

Ofschoon de inkomsten van de vissers door deze regeling niet hoog waren, konden zij het bedrijf blijven uitoefenen. Bovendien nam de Centrale de gedroogde garnalen zonder enige beperking af, waardoor, zoals uit tabel 45 blijkt, de aanvoer aanzienlijk toenam, niet alleen van Waddenzee-garnalen, doch ook in de plaatsen, waar in het bijzonder op consumptie-garnalen wordt gevist.

Immers, doordat de aanvoer van consumptie-garnalen per vaartuig zeer beperkt was en onvoldoende opbrengst verschafte, nam de beteekenis van de bijvangst der drogerij-garnalen aanzienlijk toe, temeer omdat de opbrengst meestal uitsluitend over de bemanning werd verdeeld. Reeds spoedig na het ingrijpen met betrekking tot de drogerijgarnalenvisserij bleek ook Overheidsbemoeiing ten aanzien van de consumptiegarnalenvisserij noodzakelijk, waarvan de uitvoering werd opgedragen aan de crisisorganisatie, de Stichting: "Nederlanse Visserijcentrale"..

Krachtens "Consumptie-garnalenbeschikking 1934 - I" werd de uitoefening van de visserij, de groothandel, de export en het doen pellen van consumptie-garnalen slechts toegestaan aan georganiseerden bij de Nederlandse Visserijcentrale, terwijl voor elke groep minimum prijzen werden vastgesteld.

In 1935 ging men ten aanzien van de visserij op consumptie-garnalen nog verder door te bepalen, dat dit slechts mocht worden uitgeoefend door bij de Nederlandse Visserijcentrale georganiseerden met vaartuigen, waarvoor door genoemde Centrale een uitvaarcertificaat was afgegeven, hetgeen uitsluitend plaats vond als in de periode van 1 Januari 1934 tot 1 April 1935 de visserij op consumptie-garnalen inderdaad was uitgeoefend. Daarmede werd het bedrijf dus praktisch gesloten.

Ten aanzien van de uitvoer werd de Nederlandse Visserijcentrale in verband met de contingenteringsmoeilijkheden monopolihoudster, van wie de exporteurs machtiging konden verkrijgen om namens de Centrale te kunnen uitvoeren.

De uitvoer naar Engeland, welk land de invoer niet had gecontingenteerd, werd bevorderd door uit het Landbouw-Crisisfonds f.6000.- te verstrekken, waaruit met ingang van 1 November 1935 f.0.05 per kg steun werd verleend aan garnalenpellerijen ten behoeve van de export van gepelde garnalen. Na het verlaten van de gouden standaard werd deze steun met ingang van 28 September 1936 niet meer verleend.

In 1937 werd f.25.000.- uit het Landbouw-Crisisfonds beschikbaar gesteld ten einde de export van ongepelde garnalen naar Engeland te bevorderen, hetgeen in het bijzonder de Zeeuwse vissers ten goede kwam.

De minimum prijsregeling werd reeds spoedig ontdoken. Teneinde dit te voorkomen werden in 1935 in de aanvoerplaatsen ambtenaren aangesteld onder wier toezicht en bemiddeling de aflevering en betaling der garnalen plaats vond, terwijl de houders van garnalen-pellerijen verplicht werden een minimum pelloon te betalen aan degenen die in huisindustrie garnalen pelden.

Toen bleek, dat de minimumprijsregeling voor de garnalen nog steeds werd ontdoken, werd 1 Juli 1936 het "Verkoopkantoor voor garnalen" ingesteld, waaraan de vissers hun consumptie-garnalen moesten afleveren, terwijl de handelaren uitsluitend van dit Verkoopkantoor garnalen konden betrekken. Hiermede werd de financiële band tussen de vissers en de handelaren verbroken.

Voorts bleek het verlenen van financiële steun noodzakelijk om de vissers de mogelijkheid van een minimum inkomen te doen bereiken. Daartoe werd krachtens Crisis-Steunbeschikking 1936 (Consumptie-garnalen) van 1 Juni 1936 af uit het Landbouw-Crisisfonds steun verleend in de vorm van een toeslag per kg afgeleverde consumptie-garnalen.

Doordat de aanvoercapaciteit van de garnalenvissersvloot groter was dan de afzetmogelijkheden, werd er een tax-regeling ingesteld, krachtens welke de af te leveren hoeveelheid consumptie-garnalen werd beperkt in overeenstemming met de afzetmogelijkheden en gelijkelijk werd verdeeld over alle vissers. Het deel van de aanvoer, dat niet door het Verkoopkantoor werd afgenomen, kon tegen een lage minimum prijs aan de garnalendrogerijen worden verkocht, aangezien de aanvoer van drogerij-garnalen door de Centrale voor Eieren en Pluimvee niet aan beperkingen was onderworpen. Zoals nog nader zal blijken, is daardoor de opbrengst van de drogerijgarnalen voor de vissers van groot belang geworden, hetgeen bij velen de vrees voor overbevissing doed ontstaan.

Intussen werd, tengevolge van de motorisering, de garnalenvisserij ten dele op zee uitgeoefend in verband waarmede de Scheepvaartinspectie met ingang van 1 Januari 1936 eisen van zeewaardigheid aan deze scheepjes ging stellen, zodat zonder een certificaat van deugdelijkheid van de Scheepvaartinspectie de garnalenvisserij niet meer kan worden uitgeoefend.

Om aan de gestelde eisen te kunnen voldoen moesten de garnalenvissers tal van verbeteringen aanbrengen, waarvoor de betrokkenen de middelen niet bezaten. In verband daarmede werd op grond van de Crisis-Steunbeschikking 1937 (herstel vissersvaartuigen) steun verleend tot een totaalbedrag van 65% der noodzakelijke kosten.

Zoals in hoofdstuk 6 nog nader zal blijken was de Nederlandse garnalenvisserij dus zeer noodlijdend.

Gedurende de oorlogsjaren is een deel der garnalenvissersvaartuigen door de bezetter gevorderd en voor oorlogsdoeleinden gebruikt. Zoals bij de verdere bespreking zal blijken, hebben vooral de plaatsen Breskens, Arnemuiden, Goedereede en Ouddorp zware verliezen geleden.

Hoofdstuk 5. BEDRIJFSECONOMISCHE ANALYSE VAN DE GARNALENVISSERIJ.

A. Inleiding.

Er werd reeds gewezen op de structuurverandering in de garnalenvisserij, welke zich voornamelijk in de jaren 1929 - '33 voltrok: de ontwikkeling van binnenvisserij tot buitenvisserij ten gevolge van de motorisering der vloot.
Deze ontwikkeling viel samen met het begin van een zeer ernstige economische crisis en depressie, welke ook de visserij in moeilijkheden bracht, waardoor de garnalenvissersvloot een heterogeen karakter kreeg en motorvaartuigen met zeer verschillend motorvermogen in bedrijf zijn.
Doel van de bedrijfseconomische analyse is uit de verzamelde gegevens der bestaande vloot te concluderen, welk garnalenvissersvaartuig rendabel kan worden geacht, in die zin dat het de visser een redelijk inkomen verschaft, alsmede met behulp van de verkregen uitkomsten na te gaan hoe de economische toestand van het bedrijf was. Wat het type vaartuig betreft zagen wij in hoofdstuk 3 reeds, dat dit een kotter zal moeten zijn, zodat in hoofdzaak nog bepaald zal moeten worden, welk motorvermogen het meest rendabel geacht kan worden.
In dit hoofdstuk zal een analyse gegeven worden van de kosten en opbrengstgegevens over de jaren 1937 en 1938. Van de vissers zelf werden vrijwel geen gegevens verkregen, doordat zij van de bedrijfsresultaten geen aantekening hielden. Het bleek echter mogelijk de gewenste gegevens van de leveranciers en afnemers te verkrijgen.

B. De exploitatiekosten.

De exploitatiekosten verbonden aan de garnalenvisserij kan men onderscheiden in de volgende kostensoorten:

1. afschrijving en interest vaartuig
2. afschrijving en interest motor
3. afschrijving en interest mechanisch zeven en koelen
4. interest van bedrijfskapitaal
5. assurantie vaartuig en motor
6. reparatie en onderhoud vaartuig
7. reparatie en onderhoud motor
8. zeilwerk
9. netten en vistuig
10. gasolie
11. smeerolie
12. kolen
13. zout
14. victualiën
15. diverse kleine kosten
16. afslagkosten en heffing
17. arbeidsloon
18. sociale voorzieningen
19. ondernemersloon en -winst
20. ondernemingsbelasting

1. Afschrijving en interest vaartuig.

De garnalenvissersvloot bestaat voor een belangrijk deel uit houten vaartuigen, welke worden gebouwd op Belgische of Zeeuwse werfjes, welke uitsluitend voor de bouw van houten vaartuigen zijn ingericht. Deze houten vaartuigen waren goedkoper dan ijzeren vaartuigen, welke op grotere werven worden gebouwd, waar men over vakkundige metaalbewerkers beschikt.
Ofschoon de onderhoudskosten van een ijzeren vaartuig lager zijn dan van een houten vaartuig en een ijzeren vaartuig meer geschikt is voor plaatsing van een motor ging men toch tot aanschaffing van houten vaartuigen over vanwege de lagere prijs.

De technische levensduur van vissersvaartuigen, welke behoorlijk worden onderhouden, bedraagt ongeveer 40 jaar. De dynamische ontwikkeling van het visserijbedrijf is echter oorzaak, dat na veel kortere periode het vaartuig veroudord is en men vissersvaartuigen evenals koopvaardijschepen dient af te schrijven in 20 jaar, ofschoon het zeer zeker ook verdedigbaar zou zijn vissersvaartuigen, evenals ten aanzien van tankschepen gebruikelijk, af te schrijven in 15 jaar.

Berekening van de afschrijvingsperiode was niet mogelijk ten gevolge van het ontbreken van gegevens. In verband hiermede zal de afschrijvingsperiode voor het casco gesteld worden op 20 jaar.

De rentevoet zal berekend worden tegen 4%, waarbij dan rekening gehouden is met het streven van Overheidswege de rentevoet niet alleen van vraag en aanbod te doen afhangen.

Met betrekking tot de bouwprijs van houten en ijzeren garnalenvissersvaartuigen werden inlichtingen ontvangen van enige vissers en scheepsbouwers, op grond waarvan onderstaande tabel werd opgesteld. Dit zijn de prijzen per begin 1939, welke min of meer als evenwichtsprijzen zijn te beschouwen.

Tabel 1 Bouwprijs casco garnalenvissersvaartuigen begin 1939.

pk	afmetingen	ijzer	hout
14/22	11 x 3.25 x 1.60	f. 3300.-	f. 2300.-
40	14 x 4.70 x 2.00	f. 4800.-	f. 3500.-
60	15 x 4.80 x 2.10	f. 5900.-	f. 4200.-
80	16 x 5.00 x 2.50	f. 7000.-	f. 5200.-
100	16 x 5.00 x 2.50	f. 7000.-	

De prijzen van houten casco's waren dus niet onbelangrijk lager, mits het werfje voor houtbouw was ingericht.
Ten behoeve van de exploitatie-calculatie zullen de volgende annuïteiten worden gebezigd voor afschrijving in 20 jaar à 4% interest per jaar.

Tabel 2 Annuïteiten voor rente à 4% s'jaars en afschrijving in 20 jaar op garnalenvissersvaartuigen.

pk.	ijzeren casco	houten casco
20	f. 242.82	f. 169.25
40	f. 353.19	f. 257.54
60	f. 434.13	f. 309.04
80	f. 515.07	f. 382.63
100	f. 515.07	

6. Reparatie- en onderhoudskosten van het vaartuig.

Van 36 vaartuigen werden de reparatie- en onderhoudskosten van het schip verkregen over de jaren 1935 t/m 1938. Dit betreft werkzaamheden en leveringen van de werf, smid en timmerman ten behoeve van het vaartuig.

Bij het vaststellen van genormaliseerde reparatie- en onderhoudskosten doen zich echter moeilijkheden voor.

Immers omstreeks 1930 werden vrijwel alle zeilvaartuigen van een motor voorzien. Daartoe moest het vaartuig ingrijpende verbouwingen ondergaan. Een nieuwe fundatie was noodzakelijk, terwijl de wanden moesten worden verhoogd, omdat het vaartuig ongeveer 40 cm dieper kwam te liggen.
Deze verbouwingen vereisten een investering van f. 700.- tot f.1200.-.

Voorts werd in Januari 1936 een aanvang gemaakt met het onder de bepalingen van de Schepenwet brengen van alle kustvissersvaartuigen, welke buitengaats vissen. Dit onder de Schepenwet brengen bracht eveneens aanzienlijke kosten met zich mede; temeer omdat vele vaartuigen ten gevolge van de slechte tijdsomstandigheden onvoldoende waren onderhouden.

Voorts moesten bepaalde uitrustingsstukken worden aangeschaft; lantaarns voor de navigatie; reddings- en verbandmiddelen. De aldus noodzakelijke kosten om de vaartuigen aan de Schepenwet te laten voldoen werden ten dele door de Overheid vergoed krachtens de Crisis-Steunbeschikking 1937 (herstel vissersvaartuigen).

Deze kosten komen uit de aard der zaak ook voor onder de ons verstrekte reparatie- en onderhoudskosten. Zij kunnen echter in niet onbelangrijke mate worden beschouwd als uitgestelde reparatie- en onderhoudskosten, zodat zonder al te grote bezwaren de verkregen gegevens kunnen worden gebruikt als basis voor de bepaling van genormaliseerde reparatie- en onderhoudskosten.

Tabel 3 geeft van 36 houten garnalenvissersvaartuigen de reparatie- en onderhoudskosten over de jaren 1935 t/m 1938 ingedeeld in groepen van 8 jaar. Deze tabel leidt tot de volgende gemiddelden.

Tabel 4. Gemiddelde reparatie- en onderhoudskosten per jaar van houten garnalenvissersvaartuigen in de jaren 1935 t/m 1938.

Ouderdom vaartuig	Gem. rep.- en onderhoudskosten per jaar
t/m 8 jaar	f. 95.-
9 t/m 16 jaar	f. 125.13
17 t/m 24 jaar	f. 217.41
25 t/m 32 jaar	f. 165.74
33 t/m 40 jaar	f. 147.96
ouder dan 40 jaar	f. 161.65

Ten aanzien van de reparatie- en onderhoudskosten in de eerste 8 jaar zijn onvoldoende gegevens beschikbaar. Zij zijn evenwel te stellen op gemiddeld f. 90.- à f.100.- per jaar.

Reeds werd uiteengezet, dat het verloop dezer kosten niet geheel representatief is te achten, nochtans komt de stijging der kosten, welke houten vissersvaartuigen na ± 20 jaar vertonen, nog duidelijk tot uiting. Blijkens mededelingen van enkele scheepsbouwers moet een houten schip, indien het 20 jaar oud is, grondig worden nagezien, hetgeen aanzienlijke kosten met zich mede brengt.

Sinds de kustvissersvaartuigen onder de bepalingen van de Schepenwet zijn gebracht, zal het verloop der reparatie- en onderhoudskosten meer in overeenstemming komen met dat van de overige vissersvaartuigen, aangezien het Certificaat van Deugdelijkheid door de Scheepvaartinspectie slechts voor de tijd van een jaar wordt verstrekt, zodat het schip ten minste eenmaal per jaar moet worden droeggezet.

Bij een afschrijvingsperiode van 20 jaar bedragen de gemiddelde reparatie- en onderhoudskosten (8 x 95.- + 8 x 125.13 + 4 x 217.41) : 20 = f. 131.50 per jaar.

Van de beschouwde vaartuigen hadden er 25 een motorvermogen van 24 - 30 pk, 8 van 40 - 45 pk en 3 van 60 pk, zodat f. 131.50 per jaar aan reparatie- en onderhoudskosten representatief is te achten voor garnalenvissersvaartuigen met een motorcapaciteit van 30 pk.

Met betrekking tot de reparatie- en onderhoudskosten van vaartuigen met groter motorvermogen kan men verondersteller, dat de gemiddelde kosten per visdag toenemen in verhouding tot de grotere motorkracht, omdat de schepen verder in zee vissen en in het bijzonder tijdens minder gunstige weersomstandigheden doorvissen.

Voor de grotere motorkracht zal deze toeneming der reparatie- en onderhoudskosten van het casco worden gesteld op 5% per bedrijfsdag per 10 pk toeneming motorvermogen.

Neemt men voorts het in § C berekend aantal visdagen per jaar in aanmerking dan verkrijgt men de volgende gemiddelde reparatie- en onderhoudskosten voor garnalenvissersvaartuigen.

Tabel 5 Berekende gemiddelde reparatie- en onderhoudskosten voor garnalenvissersvaartuigen per 100 visdagen.

pk	per 100 visdagen
20	0.95 x 61.45 = f. 58.38
30	1.00 x 61.45 = f. 61.45
40	1.05 x 61.45 = f. 64.52
50	1.10 x 61.45 = f. 67.60
60	1.15 x 61.45 = f. 70.67
80	1.25 x 61.45 = f. 76.81
100	1.35 x 61.45 = f. 82.96

2. Afschrijving en interest motor.

Aan de motor van vissersvaartuigen worden zeer zware eisen gesteld, hetgeen een nadelige invloed op de levensduur van de motor heeft.

Het verloop der reparatie- en onderhoudskosten over de levensduur van de motoren kon bepaald worden uit de van motorherstellers verkregen kostenopgaven over de jaren 1934 t/m 1938. Daartoe zijn in tabel 6 de motoren ingedeeld enerzijds naar motorvermogen, anderzijds naar de ouderdom van de motor.

In totaal konden de opgaven voor 39 middelzware motoren, vrijwel uitsluitend goedkope motoren, worden verwerkt en wel 6 van 24 pk, 22 van 30 pk, 3 van 35 pk en 8 van 40 pk. De verkregen uitkomst kan dus representatief worden geacht voor motoren van 30 pk (tabel 7).

Ten aanzien van de reparatie- en onderhoudskosten in het eerste en tweede jaar waren onvoldoende gegevens beschikbaar, doch deze kunnen worden gesteld op f. 50.- per jaar. Dit in aanmerking nemend worden de volgende gemiddelde reparatie- en onderhoudskosten verkregen voor een middeldrukmotor van 30 pk.

Tabel 7 Gemiddelde reparatie- en onderhoudskosten van een motor van 30 pk

1e jaar	f. 50.-
2e jaar	f. 50.-
3e jaar	f. 82.30
4e jaar	f. 79.50
5e jaar	f. 76.14
6e jaar	f. 80.03
7e jaar	f. 106.30
8e jaar	f. 124.87
9e jaar	f. 150.43
10e jaar	f. 162.71

De stijging der reparatie- en onderhoudskosten in het 3e en 4e jaar is te verklaren uit de vernieuwing van schroefas en keerkoppeling. Na het 3e en 4e jaar komen de vernieuwingen van onderdelen niet meer afzonderlijk tot uitdrukking in de gemiddelde kosten.

Beschouwt men de afzonderlijke kosten per motor, dan blijkt het verloop der kosten zeer onregelmatig te zijn. Beziet men echter het gemiddelde van vele motoren dan blijkt een duidelijke onderliggende tendenz: Een snelle stijging na het 6e jaar.

Deze snelle stijging van het kostenverloop komt tot uitdrukking in de parabool $Y' = 53.87 + 1.10 X^2$, (X = ouderdom van de motor; Y' = berekende kosten). (Zie grafiek I). Op grond van dit verloop der kostencurve kan de afschrijvingsperiode voor motoren worden gesteld op 8 jaar. (A.W. Schippers Jzn.: De Standplaatsfactoren der grote Haringvisserij 1927 p. 70 stelde de afschrijving op een motor voor de haringdrijfnetvisserij op 7,5 jaar.). Voor dure motoren verloopt de kostencurve aanvankelijk vlakker en kan de afschrijving in verband daarmede in 10 jaar geschieden.

In de kustvisserij zijn nog vele oude middeldrukmotoren in gebruik. Behalve de zeer hoge reparatie- en onderhoudskosten hebben deze middeldrukmotoren ook een hoog olieverbruik, zoals uit onderstaande gegevens blijkt.

Volgens in 1938 verkregen gegevens bedroeg het olieverbruik van bepaalde motoren per e.p.k. - uur bij volle belasting:

I. middeldrukmotor van 40 pk : 245 gram gasolie en 10 gram smeerolie,
hoogdrukmotor van 40 pk : 190 " " " 5 " " ,
II. middeldrukmotor van 60 pk : 255 " " " 10 " " ,
hoogdrukmotor van 60 pk : 185 " " " 4 " " .

Aangezien smeerolie ongeveer zes maal duurder was dan gasolie bereikte men door aanschaffing van een hoogdrukmotor een financiël voordeel van ongeveer 30% ten opzichte van het olieverbruik van een middeldrukmotor, welk voordeel geenszins werd teniet gedaan door hogere aanschaffingskosten van deze hoogdrukmotor.

De aanschaffingskosten van omstreeks 1930 geplaatste middeldrukmotoren is op grond van verzamelde gegevens in onderstaande tabel weergegeven.

Tabel 8 Aanschaffingskosten der omstreeks 1930 gekochte motoren voor kustvissersvaartuigen.

pk	middeldrukmotor in 1930	hoogdrukmotor in 1938
20	f. 2600.-	f. 2180.-
30	" 3300.-	
40	" 4000.-	" 3700.-
50	" 4600.-	
60	" 5500.-	" 5220.-
80	" 6700.-	" 6200.-
100		" 7500.-

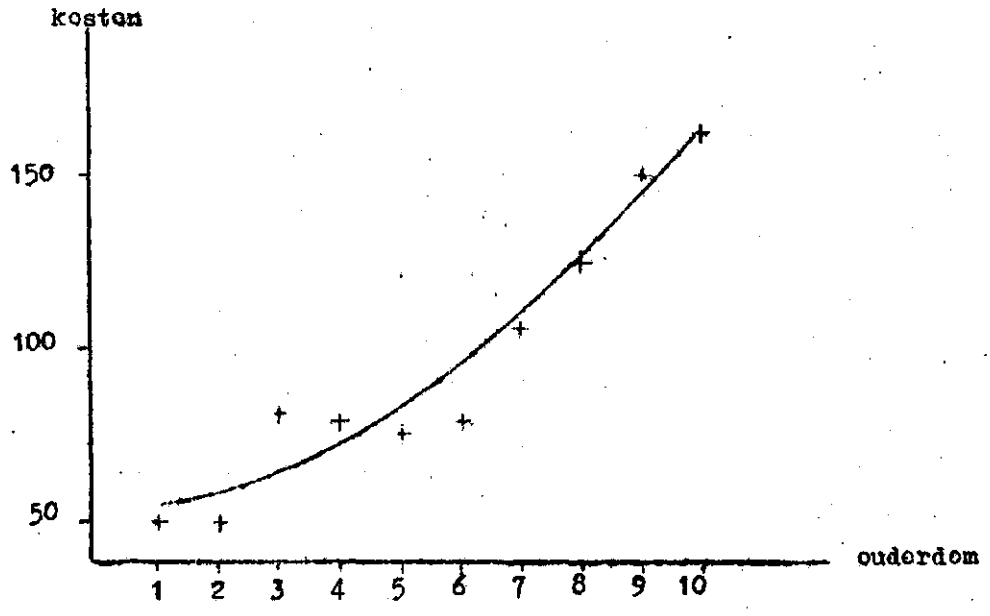
Ten behoeve van de afschrijving en interest zullen annuïteiten worden gecalculeerd bij afschrijving in 8 jaar à 4% interest.

Tabel 9 Annuïteiten voor rente à 4% en afschrijving in 8 jaar op motoren van garnalenvissersvaartuigen.

pk	middeldruk-motor	hoogdrukmotor
20	f. 386.17	f. 323.79
30	" 490.14	
40	" 594.11	" 549.55
50	" 683.23	
60	" 816.90	" 775.32
80	" 995.14	" 920.87
100		" 1113.95

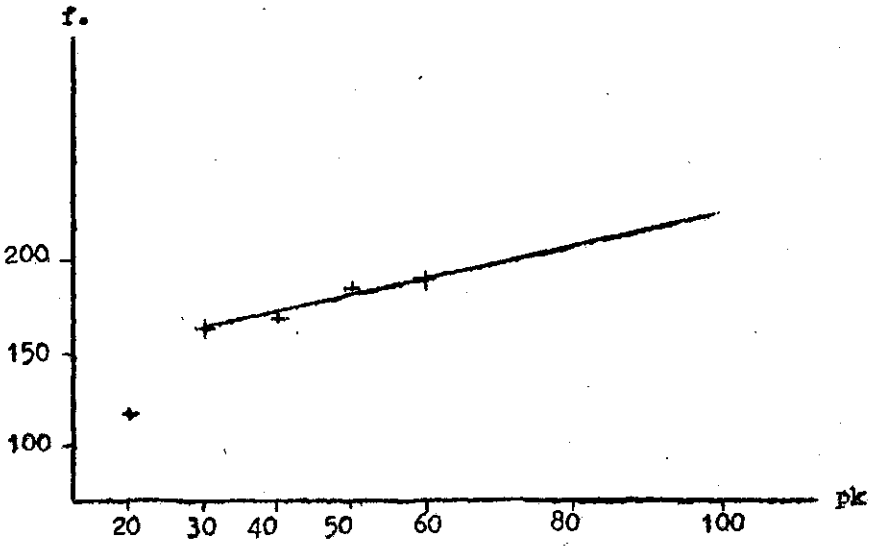
1 Het verband tussen de ouderdom van de motor en de reparatie- en onderhoudskosten.

$$Y' = 53{,}87 + 1{,}10\ X^2$$



2 Het verband tussen het motorvermogen van garnalenvissersvaartuigen en het verbruik van netten en vistuig.

$$Y' = 139{,}75 + 0{,}849\ X$$



3. Afschrijving en interest mechanisch zeven en koelen.

Aan boord van vaartuigen met een motorvermogen van 60 pk en meer is het, zoals in hoofdstuk 3 reeds besproken, niet mogelijk de garnalen op de juiste wijze te behandelen, tenzij een deel van het handwerk wordt vervangen door apparaten om de handeling mechanisch te verrichten.

Aan boord van garnalenvissersvaartuigen is het daartoe nodig, het zeven en afkoelen mechanisch te doen geschieden, waarvoor een zeef en een motor van 5 pk moeten worden aangeschaft. De kosten van de zeef waren voor de oorlog op f.250.- en voor een motor van 5 pk op f.300.- te ramen, terwijl afschrijving in 10 jaar nodig is.

Voor vaartuigen van 60 pk en meer zullen dus annuïteiten voor afschrijving in 10 jaar en interest à 4% worden gecalculeerd, hetgeen een jaarlijkse annuïteit van f.67.81 met zich mede brengt, over een hoofdsom van f. 550.-.

4. Interest van bedrijfskapitaal.

Bij de uitoefening van de garnalenvisserij staat er tegenover de kosten vrijwel onmiddellijk een opbrengst, doordat dagelijks de vangst wordt aangevoerd en verkocht. De schippers-eigenaar maken dan ook slechts van een zeer kort leveranciersrediet gebruik, zodat de interest van het bedrijfskapitaal een te verwaarlozen factor is.

5. Assurantie vaartuig en motor.

De kustvissersvaartuigen worden slechts zelden verzekerd, omdat de bedrijfsresultaten te gering waren. Ten behoeve van het economisch onderzoek zal er echter van worden uitgegaan, dat de vaartuigen behoren te zijn verzekerd. Als premie zal daartoe 2% van de aanschaffingskosten van schip en motor worden gecalculeerd.

Tabel 10 Assurantie schip en motor à 2% 's jaars van de aanschaffingskosten.

pk	houten vaartuig met middeldrukmotor	ijzeren vaartuig met hoogdrukmotor
20	f. 98.-	f. 109.60
40	" 150.-	" 170.-
60	" 194.-	" 222.40
80	" 238.-	" 264.-
100		" 290.-

7. Reparatie- en onderhoudskosten motor.

Thans kan worden overgegaan tot de bepaling van de gemiddelde reparatie- en onderhoudskosten voor motoren van verschillend vermogen.

De gemiddelde reparatie- en onderhoudskosten per jaar voor een middeldrukmotor van 30 pk werden reeds bepaald. Deze bedragen over de eerste 8 jaar f. 649.14, dit is gemiddeld per jaar f. 81.14.

Voorts bedroeg van 22 der 39 onderzochte vaartuigen het aantal visdagen in 1937: 4722 en in 1938: 4193, hetgeen gemiddeld per jaar per vaartuig 202,6 visdagen was. De gemiddelde kosten van reparatie en onderhoud van een motor van 30 pk zijn dus te stellen op f. 40.05 per 100 visdagen. Op basis hiervan moesten de gemiddelde reparatie- en onderhoudskosten van motoren met ander motorvermogen worden geraamd. Naar van deskundige zijde werd medegedeeld nemen de reparatie- en onderhoudskosten slechts langzaam toe bij toenemend motorvermogen, omdat een belangrijk deel dier kosten wordt gevormd door arbeidsloon. Voorts blijkt dat de prijs van een motor steeg met ongeveer 72% als het motorvermogen met 100% toenam. De reparatie- en onderhoudskosten zullen echter aanzienlijk minder toenemen, hetgeen gesteld zal worden op 25%.

Men verkrijgt dan onderstaande gemiddelde reparatie- en onderhoudskosten van motoren.

Tabel 11. Berekende gemiddelde reparatie- en onderhoudskosten per jaar voor motoren van garnalenvissersvaartuigen.

pk	per 100 visdagen
20	f. 36.70
30	" 40.05
40	" 43.40
50	" 46.73
60	" 50.06
80	" 56.74
100	" 63.33

8. Verbruik van zeilwerk.

Motorkustvissersvaartuigen gebruiken ter bevordering van de stabiliteit van het vaartuig een grootzeil, waarvan de levensduur ongeveer 3 jaar bedraagt. Naarmate het motorvermogen geringer is wordt er meer gebruik gemaakt van windkracht als bron van voortstuwingsvermogen en is het zeil groter. Eenvoudigheidshalve kan worden volstaan met afschrijving op een grootzeil voor een vaartuig met een motor van 40 à 50 pk, welk zeil in 1937/'38 ongeveer f.120.- kostte. Voorts bevat de Schepenwet de bepaling, dat er een fok aan boord dient te zijn. Deze fok wordt echter alleen gebruikt in geval van nood als de motor weigert. Een fok kostte in 1937/'38 ongeveer f.85.- en kan in 10 jaar worden afgeschreven.

Voor het zeilverbruik dient dus de exploitatierekening te worden belast voor f.48.50 per jaar, welk bedrag geacht kan worden te variëren met het aantal visdagen per jaar, aangezien de levensduur vrijwel uitsluitend door de technische slijtage wordt bepaald.

9. Het verbruik van netten en vistuig en het verband daarvan met het motorvermogen.

Van 39 vaartuigen werden de totale kosten van het verbruik van netten en vistuig over de jaren 1937 en 1938 verzameld, te weten van 9 vaartuigen met een motorvermogen van 20 - 24 pk; 10 van 30 - 35 pk; 9 van 40 - 45 pk, 5 van 50 pk en 6 van 60 pk.

Tabel 12 geeft een overzicht van de kosten van het verbruik van netten en vistuig in de jaren 1937 en 1938, waarbij tevens het gemiddelde verbruik per 100 visdagen is vermeld.

Aangezien de dispersie groot blijkt te zijn, doet zich de vraag voor of een algemeen gemiddelde per homogene groep wel bruikbaar is voor verdere berekeningen. Inderdaad is dit het geval, omdat bij nader onderzoek bleek, dat in het algemeen de afwijkingen worden veroorzaakt door toevallige oorzaken (netten-verlies door blijven haken in wrakken, enz.).

Ten gevolge van het "gelukkig" of "ongelukkig" vissen vertonen de kosten van het nettenverbruik van jaar op jaar groote verschillen. Over een reeks van jaren schommelt het verbruik echter om een gemiddelde, hetwelk representatief kan worden geacht voor het verbruik van netten en vistuig. Het gemiddelde verbruik van netten en vistuig voor de verschillende groepen garnalenvissersvaartuigen wordt door de volgende tabel weergegeven.

Tabel 13 Gemiddeld verbruik van netten en vistuig van garnalenvissersvaartuigen in 1937 en 1938

pk	per 100 visdagen
20	f. 118.44
30	" 166.52
40	" 170.49
50	" 184.71
60	" 190.08

Hieruit blijkt, dat er correlatie bestaat tussen het motorvermogen en het verbruik van netten en vistuig. Dit is begrijpelijk, want naar mate het motorvermogen groter wordt zal ook de slijtage en eventueel nettenverlies groter zijn, temeer omdat bij groter motorvermogen met een groter net wordt gevist.

Wel valt het op, dat de kosten van het nettenverbruik der vaartuigen met gering motorvermogen aanzienlijk lager zijn. De oorzaak daarvan moet worden gezocht in het karakter van hulpmotor, hetwelk deze lichte motoren van deze garnalenvissersvaartuigen hebben. Deze categorie vist dan ook uitsluitend met een boomkor en kan de garnalenvisserij buitengaats niet uitoefenen. In het hierna volgende zullen de vaartuigen met een gering motorvermogen dan ook als een afzonderlijke groep worden beschouwd.

Voor vaartuigen met een motorvermogen van 30 t/m 60 pk kan het verbruik van netten en vistuig per 100 visdagen met de volgende vergelijking worden weergegeven.

$$Y' = 139{,}75 + 0{,}849\ X$$ (zie grafiek 2.)

waarin: Y' = het berekend nettenverbruik per 100 visdagen
X = het motorvermogen

De elasticiteit van het verband tussen het motorvermogen en het nettenverbruik = 0,218, d.w.z. indien het motorvermogen met 100% toeneemt, stijgt het nettenverbruik met slechts 21,8%.

Bij toenemend motorvermogen neemt het nettenverbruik slechts langzaam toe, hetgeen dus ten gunste van de grote vaartuigen is.

Voor de opstelling der exploitatierekening zullen als gemiddelde kosten worden gebruikt de volgens bovenstaande formule weergegeven berekende kosten van het verbruik van netten en vistuig.

Voor de groep vaartuigen met een motorvermogen van 20 - 24 pk zal echter het gemiddelde van f.118.44 worden aangehouden.

Tabel 14 Berekende gemiddelde kosten voor het verbruik van netten en vistuig.

pk	per 100 visdagen
20	f. 118.44
30	" 165.22
40	" 173.71
50	" 182.20
60	" 190.69
80	" 207.67
100	" 224.65

10 en 11. Het verbruik van gas- en smeerolie en het verband daarvan met het motorvermogen.

Van 21 vaartuigen werden gegevens verkregen ten aanzien van de verbruikte hoeveelheden gasolie in de jaren 1937 en 1938, welke gegevens in tabel 15 zijn verwerkt.

Van het gemiddelde verbruik per 100 visdagen geeft onderstaande tabel een beeld.

Tabel 16 Gemiddeld verbruik van gasolie per 100 visdagen in 1937 en 1938.

pk	liters	aantal motoren
30	5.679	4 van 30 pk + 2 van 35 pk
40	7.486	4 van 40 pk + 2 van 45 pk
50	8.597	5 van 50 pk
60	9.496	4 van 60 pk

Van deze motoren waren er 19 middeldrukmotoren en 2 hoogdrukmotoren. Het gasolieverbruik dezer laatste 2 motoren werd op grond van technische gegevens omgerekend tot het verbruik van middeldrukmotoren.

Van motoren met een motorvermogen kleiner dan 30 pk waren slechts enkele gegevens beschikbaar:

26 pk BR	21.800	1 in 416 visdagen
22 pk ARM	9.740	1 in 163 visdagen

Het gemiddelde gasolieverbruik dezer motoren bedroeg dus 5.445 l per 100 visdagen, hetgeen voor het motorvermogen van schepen met een motor van 20 pk zal worden aangehouden.

Uit vergelijking met tabel 16 blijkt duidelijk, dat de vaartuigen met een gering motorvermogen in een ongunstige positie verkeren.

1. een motor met gering motor-vermogen verbruikt per pk - uur meer gasolie dan een motor met groter motorvermogen.
2. de motoren met een gering motorvermogen moeten voortdurend overbelast worden om niet te ver achter te blijven bij schepen met een groter motorvermogen.

Voor schepen met een motorvermogen van 80 pk en meer waren geen gegevens beschikbaar, omdat dergelijke schepen op een enkele uitzondering na nog niet in bedrijf waren.

Om te bepalen in hoeverre zwaardere motoren in de garnalenvisserij rendabel kunnen zijn is dus extrapolatie nodig.

Voor de lichtere motoren is om de bovenaangegeven redenen extrapolatie echter niet mogelijk.

Voor motoren van 60 pk en meer is berekening van het gasolieverbruik mogelijk, doordat het gasolieverbruik van motoren van 30 pk en 60 pk, volgens Tabel 16 voldoet aan de volgende regressievergelijking:

$Y' = - 12.916{,}93 + 12.648{,}25 \log X$ (zie grafiek 3.), waarin

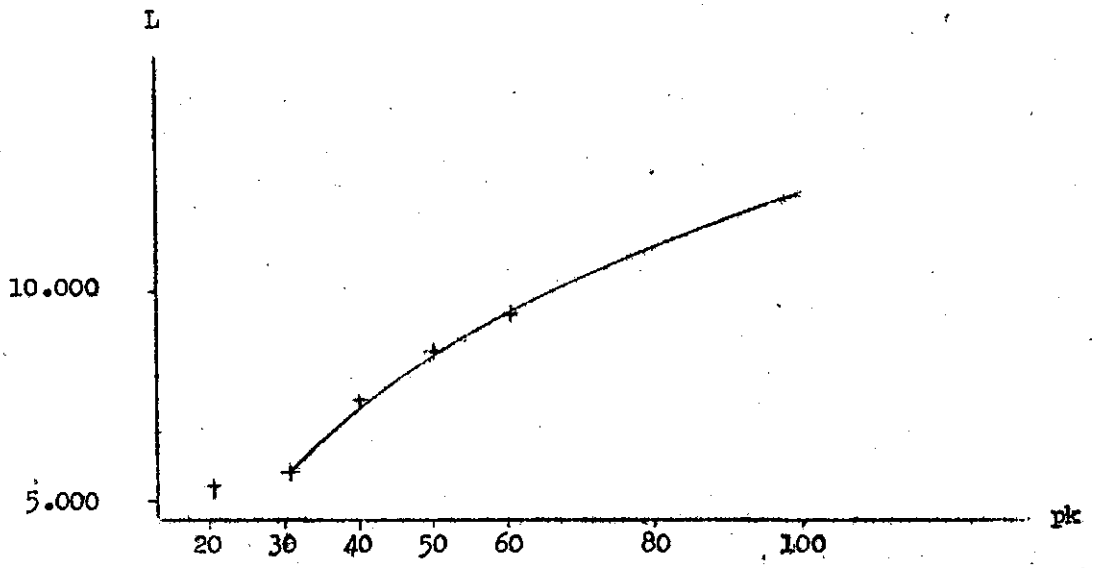
X = het motorvermogen, Y' = het berekende gasolieverbruik.

In grafiek 3 komt duidelijk tot uitdrukking, dat aanvankelijk het olieverbruik snel toeneemt, doch daarna voor de zwaardere motoren spoedig gaat dalen.

Voor de opstelling van de exploitatierekeningen zal gebruik gemaakt worden van het, volgens bovenstaande vergelijking, berekend gasolieverbruik per 100 visdagen.

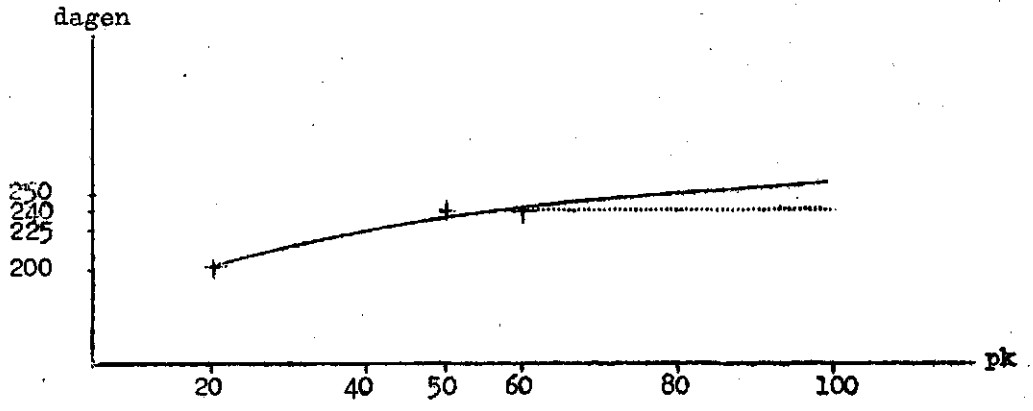
3 Het verband tussen het motorvermogen van garnalenvissersvaartuigen en het verbruik van gasolie.

$$Y' = - 12.916,93 + 12.648,25 \log X$$



4 Het verband tussen het motorvermogen van garnalenvissersvaartuigen en het aantal visdagen per jaar.

$$Y' = 105,2 + 76,0 \log X$$



Tabel 17 Berekend verbruik van gasolie per 100 visdagen

pk		liters
30		5.766
40		7.346
50		8.572
60		9.573
80		11.154
100		12.380

Uit bovenstaande tabel is tevens het verbruik van smeerolie af te leiden, hetwelk voor de hier beschouwde categorie van motoren 1 : 25 bedraagt, d.w.z. 1 liter smeerolie op 25 liter gasolie. Voorts was smeerolie in 1937 en 1938 zesmaal duurder dan gasolie, zodat het verbruik van smeerolie ongeveer 24% bedroeg van de waarde van de verbruikte gasolie.

Het olieverbruik van hoogdrukmotoren is uit de verkregen normen, op grond van technische gegevens, eveneens te berekenen. Voor hoogdrukmotoren bedroeg de besparing ten opzichte van middeldrukmotoren 20.76% bij 20 pk, 22.45% bij 40 pk, 27.46% bij 60 pk en 26.54% bij 80 en 100 pk.

Het smeerolieverbruik bedroeg voor hoogdrukmotoren ongeveer 1 : 37 d.w.z. ongeveer 16.21% van de waarde van het gasolieverbruik.

Op grond van de verkregen gegevens komt men tot het volgende resultaat:

Tabel 18 Berekend olieverbruik per 100 visdagen in 1938

pk	middeldrukmotoren		hoogdrukmotoren	
	gasolie 1)	smeerolie	gasolie 1)	smeerolie
20 2)	f. 220.03	f. 52.81	f. 174.35	f. 28.26
30	" 233.-	" 55.92		
40	" 296.85	" 71.24	" 230.21	" 37.32
50	" 346.39	" 83.13		
60	" 386.84	" 92.84	" 280.61	" 45.49
80	" 450.73	" 108.17	" 331.11	" 53.67
100	" 500.28	" 120.06	" 367.51	" 58.57

1) de gasolie werd berekend tegen f. 4,041 per 100 l zijnde de gemiddelde prijs in 1938.
2) voor deze motoren is aangehouden het werkelijk verbruik van gasolie n.l. 5.445 l.

Met behulp van de verkregen gegevens kan men bepalen met hoeveel uur werken bij volle belasting van de motor het olie-verbruik der motoren met verschillend motorvermogen overeenkomt.

Daartoe moet dan gebruik gemaakt worden van de volgende technische gegevens, welke van een der motorfabrikanten worden verkregen.

Tabel 19 Gasolieverbruik van motoren per uur bij volle belasting.

motor	middeldruk	hoogdruk
20 pk 2 cyl.		4.000 gram = 4.678 l.
22 " 1 "	5.830 gram = 6.818 l 1)	
30 " 1 "	7.650 " = 8.947 "	
30 " 2 "	8.250 " = 9.649 "	
40 " 1 "	9.800 " = 11.461 "	
40 " 2 "		7.600 " = 8.888 "
44 " 2 "	11.660 " = 13.637 "	
50 " 1 "	11.750 " = 13.742 "	
60 " 2 "	15.300 " = 17.894 "	11.100 " =12.982 "
80 " 2 "	19.600 " = 22.923 "	14.400 " =16.842 "
100 " 2 "	23.500 " = 27.485 "	18.000 " =21.053 "

1) 1 l = 855 gram.

Met behulp van vorenstaande gegevens verkrijgt men dan onderstaande tabel, welke aangeeft met hoeveel uur werken bij volle belasting der motor de verbruikte gasolie volgens tabel 17 overeenkomt.

Tabel 20. Berekend aantal uren werken bij volle belasting.

pk	uren
20	8.0
30	6.5
40	6.4
50	6.2
60	5.3
80	4.8
100	4.5

Neemt men hierbij in aanmerking, dat de garnalenvissers ongeveer 8 à 10 uur uit zijn, dan blijkt uit bovenstaande tabel duidelijk, dat vaartuigen met een gering motorvermogen steeds op volle of overbelaste kracht moeten werken. Vaartuigen met een groter motorvermogen werken alleen op volle kracht op heen- en terugreis naar de haven en bij ruw weer.
Op grond van bovenstaande gegevens moeten motoren met een vermogen geringer dan 60 pk voor de garnalenvisserij te zwak worden geacht.

12. Kolenverbruik.

Kolen worden gebruikt om de ketel te verwarmen, waarin de garnalen aan boord worden gekookt, alsmede voor verwarming van het logies der bemanning.

De kleine garnalenvissersvaartuigen verbruikten in 1937 en 1938 ongeveer 100 kg kolen en de grote vaartuigen 150 kg kolen per week van gemiddeld 5.5 visdag. De prijs der kolen bedroeg f.0.80 per 50 kg.

Op grond van deze gegevens werd onderstaande tabel opgesteld:

Tabel 21. Berekend kolenverbruik per 100 visdagen.

pk	Bedrag
20	f.28.-
30	" 32.-
40	" 36.-
50	" 40.-
60	" 44.-
80	" 52.-
100	" 60.-

13. Zoutverbruik.

De mate van het zoutverbruik hangt af van de soort garnalen, welke worden aangevoerd.

Voor de aanvoer van pellerijgarnalen wordt slechts weinig of geen zout gebruikt, daarentegen meer voor de handelsgarnalen.

Kleine vaartuigen gebruikten in 1938 ongeveer 1 zakje zout van 50 kg en grote vaartuigen 1.5 zakje per week van 5.5 visdag.

Het zout voor de visserij is vrij van accijns en de prijs bedroeg f.1.- per 50 kg.

Op grond van deze gegevens verkrijgt men de volgende normen voor het zoutverbruik:

Tabel 22. Berekend zoutverbruik per 100 visdagen.

pk	Bedrag.
20	f.17.-
30	" 19.50
40	" 22.-
50	" 24.50
60	" 27.-
80	" 32.-
100	" 37.-

14. Victualiën.

Dit betreft het verbruik van koffie, thee, suiker en melk aan boord, hetgeen op f.0.05 per man per visdag is te stellen.

15. Diverse kleine kosten.

Dit betreft kleine kosten als verf, vismanden, enz., welke op f.0.50 per visdag worden gesteld.

16. Afslagkosten en heffing van het Aan- en Verkoopkantoor van Garnalen.

Ten behoeve van de afslagkosten, welke doorgaans 3% en de heffing van het Aan- en Verkoopkantoor van Garnalen, welke 2% van de besomming bedragen zal 5% van de totale kosten worden ingecalculeerd.

17. Arbeidsloon.

Het loon van de bemanning bestaat uit een deel van de besomming, na aftrek van de wekelijkse kosten van gasolie, smeerolie, kolen, zout en enkele diversen.

Elk lid van de bemanning draagt dus, evenals de eigenaar van het vaartuig ten volle mede in het risico van het bedrijf.

Bestaat de bemanning uit 3 koppen, dan ontvangt als regel elk lid der bemanning 1/6 deel van het hiervoor bedoelde deel der besomming, terwijl 3/6 deel bestemd is voor het vaartuig (ten behoeve van netwerk, afschrijving, enz.).

Er is van uitgegaan, dat met 3 volwassenen aan boord der vaartuigen met een motorvermogen geringer dan 60 pk kan worden volstaan, terwijl aan boord van de grotere vaartuigen behalve 3 volwassenen nog behoefte is aan een jongen, die als leerling beschouwd kan worden.

Als minimaal loon, dat voor de oorlog met de garnalenvisserij verdiend had behoren te worden, zal een gemiddeld loon ad f.17.50 per week over het gehele jaar voor een volwassene en f.8.75 voor een jongen worden gecalculeerd. Het loon van een volwassene zou daardoor komen op het peil van het loon van een landarbeider voor de oorlog.

18. Sociale voorzieningen.

De kust- en garnalenvisserij valt buiten de wettelijke regelingen op het gebied der sociale voorzieningen, doordat de bemanning ten volle in het ondernemersrisico deelt. Ten behoeve van de calculatie zal er echter van worden uitgegaan, dat er gereserveerd dient te worden voor voorzieningen bij ongevallen, ziekte, kinderbijslag, verlet wegens slecht weer, doorbetaalde vacantie, enz. Evenals in de landbouw zal het percentage van het loon ten behoeve van sociale voorzieningen worden gesteld op 26% van het loon.

19. Ondernemersloon en -winst.

De beloning van de schipper-eigenaar voor leiding en toezicht, alsmede voor het aanvaarden van het risico van het bedrijf is buiten beschouwing gelaten, daar dit heden ten dage te zeer een kwestie van Overheidsbeleid is geworden, terwijl het resultaat der beschouwingen er niet door beïnvloed wordt.

20. Ondernemingsbelasting.

Deze bedraagt 4.8 o/oo van het geïnvesteerd kapitaal.
Als geïnvesteerd kapitaal zal beschouwd worden de investering in schip en motor. Van de helft dezer waarde zal ondernemingsbelasting worden gecalculeerd.

Tabel 23 Ondernemingsbelasting.

pk.	houten schip met middeldrukmotor.	ijzeren schip met hoogdrukmotor.
20	4.8 o/oo v.f.2300.- + f.2600.- = f.23.52	4.8 o/oo v.f.3300.- + f.2180.-=f.26.30
40	4.8 o/oo v.f.3500.- + f.4000.- = f.36.-	4.8 o/oo v.f.4800.- + f.3700.-=f.40.80
60	4.8 o/oo v.f.4200.- + f.5500.- = f.46.56	4.8 o/oo v.f.5900.- + f.5220.-=f.53.38
80	4.8 o/oo v.f.5200.- + f.6700.- = f.57.12	4.8 o/oo v.f.7000.- + f.6200.-=f.63.36
100		4.8 o/oo v.f.7000.- + f.7500.-=f.69.60

C. Het aantal visdagen per jaar van garnalenvissersvaartuigen.

Ter bepaling van het aantal visdagen per jaar zal uitsluitend gebruik worden gemaakt van de beschikbare gegevens van de garnalenvissersvloot te Breskens, waarvan zo goed mogelijke gegevens ter beschikking waren.

Tabel 24 vermeldt deze gegevens, waaruit blijkt, dat in 1937 de weersomstandigheden niet onbelangrijk gunstiger waren dan in 1938, hetgeen is af te leiden uit het iets grotere aantal visdagen en het geringer aantal dagen slecht weer en mist in 1937. Ook het aantal dagen, dat er niet gevist kon worden wegens "geen bestelling" wijst op gunstiger weersomstandigheden in 1937.
Dagen van "geen bestelling" wil zeggen dagen, waarop wel gevist kon worden, doch waarop dit wegens gebrek aan afzet niet geschiedde.

Het gemiddeld aantal visdagen over 1937, een jaar met gunstige weersomstandigheden en 1938, een jaar met minder gunstige omstandigheden kan gebruikt worden om een inzicht te krijgen in het verband tussen het motorvermogen en het aantal mogelijke visdagen per jaar.

Hierbij blijkt, dat de vaartuigen met een motorvermogen van 60 pk in 1937 en 1938 gemiddeld een iets geringer aantal visdagen hadden dan de vaartuigen met een motorvermogen van 50 pk. De oorzaak daarvan moet in toevallige afwijkingen worden gezocht.

Met behulp van de gegevens, ontleend aan tabel 24, word het volgende verband berekend tussen het motorvermogen en het aantal visdagen:

$$Y^1 = 105.2 + 76.0 \log X \qquad \text{(zie grafiek 4)}$$

waarin: Y^1 = het berekend aantal visdagen per jaar.
X = het motorvermogen.

Aldus verkrijgt men voor 1937 en 1938, gemiddeld per jaar het aantal visdagen als weergegeven in onderstaande tabel.

Tabel 25. Berekend aantal visdagen per jaar bij verschillend motorvermogen.

pk	Berekend aantal visdagen per jaar in 1937 en 1938	Berekend aantal mogelijke visdagen per jaar
20	204	204
30	217	217
40	227	227
50	234	234
60	240	240
80	250	240
100	257	240

Uit tabel 24 blijkt, dat er in 1937 en 1938 nog een aantal dagen was, gemiddeld over beide jaren 31, waarop niet gevist kon worden, omdat er "geen bestelling" was, dat wil zeggen, omdat er geen afzetmogelijkheid was. Het aantal mogelijke visdagen had dus 31 dagen hoger kunnen zijn. Dit hoge aantal visdagen te Breskens was echter slechts mogelijk, doordat er ook des Zaterdags word gevist. In het algemeen wordt er door de garnalenvissers op Zaterdag niet gevist, omdat de handel de Zaterdagmiddag of -avond aangevoerde garnalen niet meer kan verwerken en omdat na 5 dagen vissen meestal des Zaterdags het vaartuig wordt verzorgd.

Voor het verkrijgen van een inzicht in de rentabiliteit in het bedrijf zal er alleen rekening worden gehouden met de dagen, dat er werkelijk word gevist. Daarbij moet er echter om technische redenen een grens worden gesteld aan het maximaal te behalen aantal visdagen door de grotere vaartuigen. Dit zal op 240 worden gesteld, waarbij er dan van wordt uitgegaan, dat er gedurende 9 maanden gemiddeld 5 dagen per week wordt gevist en gedurende de overige 3 maanden in totaal slechts 40 dagen.

Vaartuigen met een motorvermogen groter dan 60 pk bieden dan geen voordelen meer ten aanzien van het te behalen aantal visdagen, doch wel met betrekking tot de grotere vangcapaciteit.

Voorts blijkt de grotere afhankelijkheid der kleine vaartuigen van de weersomstandigheden duidelijk uit de tabellen 26 en 27.

D. De vangcapaciteit van garnalenvissersvaartuigen.

Bij de bepaling van de vangcapaciteit van garnalenvissersvaartuigen doden zich enige moeilijkheden voor, doordat de garnalenvissers "op tax" visten, dat wil zeggen de vissers kregen van het "Verkoopkantoor voor Garnalen" een bestelling op van de hoeveelheid consumptie-garnalen voor welker aanvoer afzet zou zijn te vinden. Bij de vaststelling der "tax" werd rekening gehouden met het motorvermogen der vaartuigen, in die zin, dat vaartuigen met een grotor motorvermogen meer mochten aanvoeren dan vaartuigen met een geringer motorvermogen.

Behalve consumptie-garnalen worden, voornamelijk in de zomermaanden, drogerijgarnalen aangevoerd, welke aanvoer geheel vrij was. Dit heeft er toe geleid, dat er op drogerijgarnalen intensief werd gevist, temeer omdat de opbrengst ervan meestal alleen over de bemanning werd verdeeld.

De vangcapaciteit kan dientengevolge bepaald worden uit den aanvoer van consumptie- èn drogerijgarnalen tezamen.

Teneinde de invloed van het motorvermogen op de vangcapaciteit te bepalen zal het verband tussen aanvoer en motorvermogen in de periode Juli tot en met October 1938 worden vastgesteld.

Uit de gegevens volgens tabel 28 werd de volgende vergelijking berekend:

$Y^1 = 24.384 + 318{,}23\ X$ (zie grafiek 5). $E = 0.34$

waarin: Y^1 = de berekende vangst in kg
X = het motorvermogen.
E = elasticiteit van het verband tussen motorvermogen en vangcapaciteit.

Ofschoon een vergelijking van de 2e graad een iets hogere correlatie oplevert ($Y^1 = 29.750 + 3{,}98\ X^2$) zal voorzichtigheidshalve een lineair verband worden aangehouden.

Uit deze vergelijking is de berekende vangcapaciteit in onderstaande tabel weergegeven.

Tabel 29. Berekende vangcapaciteit van garnalenvissersvaartuigen in de periode Juli tot en met October 1938.

pk	aantal kg. per 100 visdagen
20	30.749
30	33.931
40	37.113
50	40.296
60	43.478
80	49.842
100	56.207

Onder overigens gelijke voorwaarden neemt de vangcapaciteit van garnalen vissersvaartuigen dus niet onaanzienlijk toe.

Voorts blijkt uit tabellen 30 en 31, dat in de maanden Januari en Februari 1938 en 1939 de vaartuigen met gering motorvermogen ver achterblijven bij de andere vaartuigen.

De elasticiteit van het gevonden verband tussen motorvermogen en vangcapaciteit bedraagt 0.34, d.w.z. dat bij toeneming van het motorvermogen met 100% de vangcapaciteit met 34% toeneemt.

Beschouwen we in verband met deze uitkomst de z.g. tax-regeling nader, welke werd ingesteld met het doel te voorkomen, dat er teveel garnalen zouden worden aangevoerd. Om deze reden krijgen de vaartuigen een "bestelling" van de hoeveelheid consumptie-garnalen, welke het "Verkoopkantoor van Garnalen" verwacht te kunnen verkopen aan de handelaren. Deze tax-regeling kwam daardoor neer op een aanbodbeperking van consumptie-garnalen. Hetgeen de vissers meer aflevorden werd tegen lage prijs afgeleverd aan de garnalendrogerijen.

De tax-regeling houdt rekening met de grootte van het vaartuig, in die zin, dat bij toeneming van het motorvermogen een grotere bestelling wordt gedaan, volgens tabel 32.

Tabel 32. Tax-regeling voor de aflevering van consumptie-garnalen.

zeilvaartuig	1
benzinemotor	$1\frac{1}{4}$
gasoliemotor t/m 19 pk	$1\frac{1}{4}$
" 20 " 29 "	$1\frac{1}{2}$
" 30 " 39 "	$1\frac{3}{4}$
" 40 " 54 "	2
" 55 " 69 "	$2\frac{1}{4}$
" meer dan 69 pk	$2\frac{1}{2}$

Bij toeneming van het motorvermogen van 10 tot 20 pk neemt de bestelling toe met 20%
" " " " " " 20 " 40 " " " " " " 33"
" " " " " " 30 " 60 " " " " " " 29"
" " " " " " 40 " 80 " " " " " " 25"
" " " " " " 50 " 100 " " " " " " 25"

Hieruit blijkt, dat met uitzondering van de toeneming tot 40 pk de bestelling steeds met een kleiner percentage toeneemt dan volgens de bovenberekende vangcapaciteit. Ten onrechte beschouwen daardoor velen het vaartuig met een motor van 40 pk als het meest geschikt voor de garnalenvisserij. Dit is slechts het geval bij de bestaande tax-regeling, welke enigermate ten gunste van vaartuigen met een motorvermogen van ongeveer 40 pk werkt.

Thans moet nog worden onderzocht in hoeverre vaartuigen met een groter motorvermogen rendabeler zijn dan vaartuigen met een geringer motorvermogen, hetgeen afhangt van de mate, waarmede de exploitatiekosten hoger worden bij toeneming van het motorvermogen.

E. De kostenstructuur in de garnalenvisserij.

Met behulp van de berekende exploitatiekosten is het thans mogelijk een voor het jaar 1938 genormaliseerde kostenrekening voor een garnalenvissersvaartuig op te stellen.

Tabel 33 geeft een dergelijke kostenopstelling voor houten garnalenvissersvaartuigen met een middeldrukmotor van 20 tot 80 pk, terwijl tabel 35 een dergelijke opstelling geeft voor ijzeren garnalenvissersvaartuigen met een hoogdrukmotor van 20 tot 100 pk, waarbij ook de kosten van de thans in de visserij nog niet voorkomende sociale voorzieningen zijn opgenomen.
Uit de tabellen 34 en 36 blijkt, dat de garnalenvisserij een arbeidsintensief bedrijf is. Naarmate echter het motorvermogen toeneemt, wordt de factor arbeidsloon van relatief minder betekenis en wordt afschrijving en rente op het vaste kapitaal van relatief groter belang.

F. Rentabiliteitsberekening van garnalenvissersvaartuigen.

Met de beschikbare gegevens zal thans bepaald kunnen worden welk vaartuigtype, d.w.z. welk motorvermogen, voor een garnalenkotter het meest geschikt is. Daartoe is het verband tussen motorvermogen, vangcapaciteit en exploitatiekosten bepaald, hetgeen de volgende uitkomsten gaf:

$Y^{1} = 24{,}384 + 318{,}23\ X$ Ev = 0.34
$Y^{11} = 2415{,}8 + 13{,}15\ X$ Ek = 0.24

Y1 = berekende vangcapaciteit.
Y11 = berekende exploitatiekosten. (zie grafiek 6).
Ev = elasticiteit ten opzichte van de vangcapaciteit.
Ek = " " " " " exploitatiekosten.

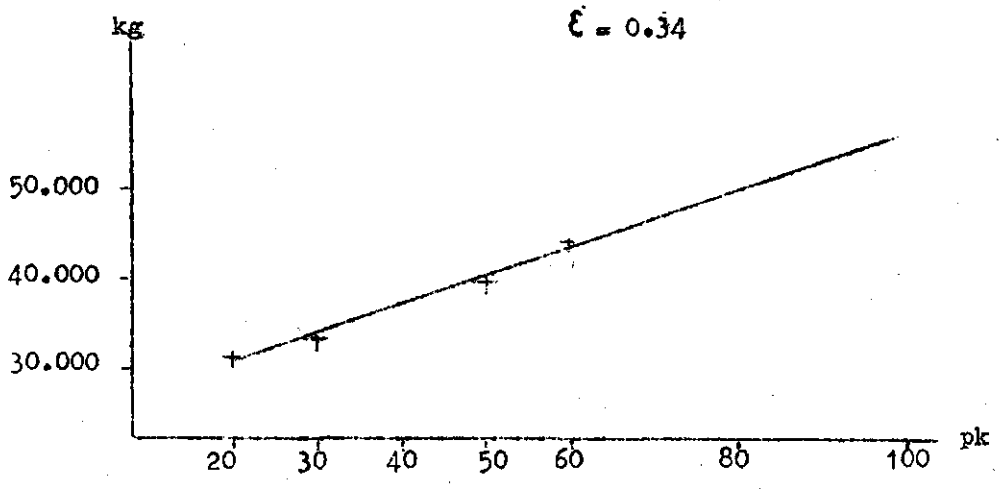
Hieruit blijkt, dat bij toeneming van het motorvermogen met 100% de vangcapaciteit met 34% toeneemt, doch de kosten met slechts 24%, d.w.z. bij toenemend motorvermogen ontwikkelen de exploitatiekosten zich in voor de grotere vaartuigen gunstige zin.

Hieruit kan dus worden geconcludeerd, dat de garnalenvisserij met vaartuigen, voorzien van een zo sterk mogelijke motor, voor zover visserijtechnisch mogelijk, dient te worden uitgeoefend.
Aan het motorvermogen wordt zowel een visserij-technische als een economische grens gesteld. Wat het eerste betreft wordt de garnalenvisserij in de zomermaanden in de zeegaten en dichter op de kust uitgeoefend, doch in de wintermaanden kan de garnalenvisserij verder in zee worden uitgeoefend. Het garnalenvissersvaartuig moet daardoor zodanig gebouwd zijn, dat in de zomermaanden op de minder diepe

5 Het verband tussen het motorvermogen en de vangcapaciteit van garnalenvissersvaartuigen per 100 visdagen in de periode Juli t/m Oct.

$Y' = 24.384 + 318.23\ X$

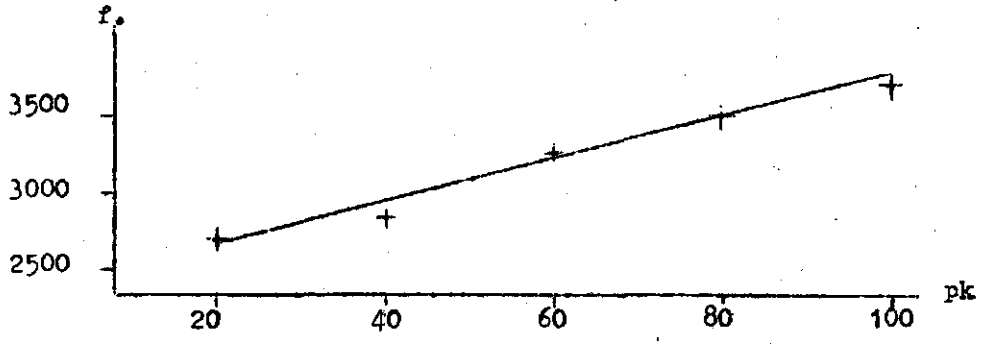
$\varepsilon = 0.34$



6 Het verband tussen het motorvermogen en de exploitatiekosten van garnalenvissersvaartuigen per 100 visdagen in de periode Juli t/m Oct. '38.

$Y' = 2415,8 + 13,15\ X$

$\varepsilon = 0,24$



gronden in de zeegaten en langs de kust kan worden gevist, terwijl het vaartuig tevens voldoende zeewaardig moet zijn om gedurende de wintermaanden de visserij verder in zee te kunnen uitoefenen. Het motorvermogen mag dientengevolge niet te groot worden, want dan wordt het vaartuig te groot en komt te diep te liggen om de garnalenvisserij nog te kunnen uitoefenen.

Ook economisch is er een grens. Immers er bleek reeds, dat bij toenemend motorvermogen het aantal visdagen per jaar snel toeneemt om bij verdere toeneming constant te blijven, in verband waarmede economisch een grens wordt gesteld.

Voorts blijkt uit het economisch onderzoek, dat vaartuigen met een motorvermogen geringer dan 60 pk niet het hoogste rendement kunnen bereiken, doordat met een motorvermogen kleiner dan 60 pk de motor voortdurend op hoge belasting moet werken. Bij een motorvermogen van 80 en 100 pk bleek er een gunstiger belasting van de motor mogelijk te zijn.

Het gunstigste motorvermogen voor vissersvaartuigen, waarmede uitsluitend de garnalenvisserij wordt uitgeoefend, kan dan ook geacht worden te liggen tussen 60 en 100 pk. Het hangt af van de aanvoerplaats en de daarbij behorende visgronden welk motorvermogen het meest gewenst is. Voor de aanvoer te Stellendam zal men om visserij-technische redenen met een geringer motorvermogen willen volstaan dan b.v. voor de aanvoer te IJmuiden. Wordt de garnalenvisserij slechts als seizoenvisserij uitgeoefend gedurende het najaar en de winterperiode, dan is een groter motorvermogen nodig, indien gedurende de zomermaanden de kleine trawlvisserij wordt uitgeoefend.

Met behulp van de thans verkregen gegevens is het mogelijk na te gaan in hoeverre grote vaartuigen in 1938 goedkoper produceerden dan kleine vaartuigen. Tabel 37 geeft hiervoor de resultaten met betrekking tot de aanvoer van consumptie- en drogerijgarnalen te Breskens in de periode Juli tot en met October 1938.

Tabel 37. Kosten van garnalen aangevoerd te Breskens in de periode Juli t/m October 1938.

Motor	Bemanning	Cons.- en drog.-garnalen per 100 visdagen	Kosten: per visdag	Kosten: per 100 kg.
20 pk	3	30.749 kg	f.24.07	7.78 cts.
40 "	3	37.113 "	" 25.79	6.94 "
60 "	3.5	43.478 "	" 29.94	6.88 "
80 "	3.5	49.842 "	" 32.57	6.53 "

Uit bovenstaande tabel blijkt, dat in de voor de grote vaartuigen ten opzichte van de kleine vaartuigen ongunstigste periode de grote vaartuigen goedkoper produceren dan de kleine vaartuigen. Over het gehele jaar genomen is dit voor de grote vaartuigen nog gunstiger, omdat in het voor de garnalenvisserij minder gunstige seizoen de kleine vaartuigen zeer weinig garnalen vangen of zelfs de visserij niet kunnen uitoefenen en daardoor niet van de gunstige prijs in de wintermaanden kunnen profiteren, hetgeen uit tabel 31 blijkt.

Een rentabiliteitsberekening voor het gehele jaar 1938 is tengevolge van het ontbreken van voldoende gegevens niet goed mogelijk. Daarentegen is zulks wel mogelijk voor een periode van 100 visdagen gedurende de maanden Juli tot en met October 1938.

Tabel 38. Genormaliseerde rentabiliteitsberekening per 100 visdagen voor garnalenvissersvaartuigen te Breskens in de periode Juli t/m October 1938.

Motorvermogen	20 pk	40 pk	60 pk	80 pk
Exploitatiekosten	f.2.407.-	f.2.579.-	f.2.994.-	f.3.257.-
Opbrengst	2.295.-	2.781.-	3.246.-	3.721.-
Verlies/winst	- 112.-	+ 202.-	+ 252.-	+ 464.-
Gem.aanvoer per visdag van:				
consumptiegarnalen	92.5 kg	111.3 kg	130.4 kg	149.5 kg
drogerij-garnalen	215.0 kg	259.7 "	304.3 "	348.9 "

In bovenstaande berekening is er van uitgegaan, dat van de in § D berekende totale vangst van consumptie-garnalen 30% als consumptie-garnalen (handelsgarnalen) konden worden aangevoerd. In 1938 werd in verband met de geringe afzetmogelijkheden in de zomermaanden gemiddeld slechts 15.7% als consumptie-garnalen en f. 1.75 per 100 kg drogerij-garnalen.

Met behulp van de verzamelde gegevens is eveneens mogelijk het inkomen te bepalen van de bemanning der vaartuigen. De tabellen 39 en 40 geven hiervoor een overzicht van de schepen van Breskens en Arnemuiden, terwijl tabel 41 het gemiddelde geeft voor de vissers van Breskens.

Tabel 41. Gemiddelde exploitatie-resultaten in 1938 te Breskens.

Motor-vermogen	Gem. aantal leden der bemanning	Gem. aantal visdagen	Deel van elk lid der bemanning	Deel schip	Kosten deel schip 1)	Verlies
20 pk	3	204.5	f. 534.17	f. 681.45	f. 1066.85	f. 385.40
50 "	3	229.6	f. 800.94	f.1340.30	f. 1747.80	f. 433.50
60 "	3.5	235.7	f. 842.77	f.1548.71	f. 1955.17	f. 406.46

In de bovengenoemde tabellen zijn verwerkt de berekende exploitatiekosten en de werkelijke opbrengst van de aangevoerde consumptie-garnalen (inclusief de financiële steun uit het Landbouw-Crisisfonds, verleend door het Verkoopkantoor voor Garnalen).

De opbrengst der aangevoerde drogerij-garnalen in de maanden Juli tot en met October 1938 was bekend, terwijl de opbrengst der aangevoerde drogerij-garnalen voor de overige maanden van 1938, op grond van verzamelde statistische gegevens, werd begroot op 63.3% van de opbrengst in de maanden Juli tot en met October 1938, waarbij zij opgemerkt, dat de opbrengst der drogerij-garnalen alleen ten goede kwam aan de leden der bemanning.

De waarde van de bijvangst van vis is buiten beschouwing gelaten wegens gebrek aan gegevens. De bijvangst was echter niet van grote betekenis.

Uit het voorafgaande blijkt duidelijk, dat vaartuigen met een gering motor-vermogen geen basis als bron van inkomsten kunnen vormen. Alleen de grote vaartuigen, waarvan er slechts weinige in bedrijf zijn, konden, dank zij de steun uit het Landbouw-Crisisfonds, enigszins redelijke bedrijfsresultaten bereiken.

Hierbij valt voorts op te merken, dat de resultaten van de vaartuigen te Breskens aanzienlijk gunstiger waren dan van de vaartuigen te Arnemuiden. De oorzaak hiervan us gelegen in het officienter uitoefenen van de visserij door de vissers van Breskens, die met een kleinere bemanning het bedrijf uitoefenden en meer visdagen per jaar maakten.

Uit het voorafgaande bleek, dat een modern garnalenvissersvaartuig met voldoende groot motorvermogen de volgende technische en economische voordelen heeft:

1. tengevolge van de grotere zeewaardigheid kan de garnalenvisserij op zee worden uitgeoefend, waar de beste en langst-houdbare garnalen worden gevangen.
2. de motor behoeft als regel niet overbelast te worden, waardoor een gunstig gas-olieverbruik per pk-uur en lagere onderhoudskosten worden bereikt;
3. de grote moderne garnalenvissersvaartuigen kunnen, zeer strenge winters uitgezonderd, de garnalenvisserij het gehele jaar door uitoefenen;
4. de grote garnalenvissersvaartuigen kunnen daardoor van gunstige marktsituaties profiteren;
5. de grotere vaartuigen hebben een grotere bijvangst en kunnen bij ongunstige afzetmogelijkheden de kleine trawlvisserij uitoefenen.

1) Dit betreft de kosten, welke met het "deel schip" bestreden moeten worden.

De conclusie kan dus zijn:

In het algemeen kunnen van garnalenvissersvaartuigen met een motorvermogen van minder dan 60 pk geen gunstige bedrijfsresultaten worden verwacht. Indien het gehele jaar de garnalenvisserij wordt uitgeoefend, verdienen motoren van 80 tot 100 pk de voorkeur.

Tenslotte nog enkele opmerkingen over de nadelige invloed van vangstbeperking op de kostprijs van consumptie-garnalen. Daartoe wordt uitgegaan van de aanvoer te Breskens in de periode Juli tot en met October 1938, waarvan tabel 42 een beeld geeft, waarvoor de gegevens worden ontleend aan tabel 28.

Tabel 42. Samenstelling van de garnalenvangst in de maanden Juli tot en met October 1938 te Breskens.

Motor-vermogen	cons. garnalen	drogerij-garnalen	aantal visdagen	per 100 visdagen			
				cons.garn.	drog.garn.	cons.garn.	drog.garn.
20 pk	4.304 kg	24.626 kg	92,28	4.664 kg	26.682 kg	14.8 %	85.2 %
30 "	5.274 "	25.230 "	91,50	5.764 "	27.574 "	17.2 "	82.8 "
50 "	6.430 "	32.160 "	97,25	6.612 "	33.069 "	16.6 "	83.4 "
60 "	6.174 "	35.820 "	95,25	6.482 "	37.291 "	14.8 "	85.2 "

Van alle volgens bovenstaande tabel afgeleverde garnalen in de maanden Juli tot en met October 1938 bestond de vangst dus gemiddeld uit 15.7% consumptie-garnalen en 84.3% drogerijgarnalen.

De gemiddelde productiekosten van 100 kg consumptie-garnalen in de genoemde periode wordt weergegeven in onderstaande tabel voor wisselende percentages consumptie- en drogerijgarnalen, welke laatste f.1.75 per 100 kg netto opbrachten.

Tabel 43. Kostprijs per 100 kg consumptie-garnalen in 1938 bij wisselende samenstelling der vangst van consumptie- en drogerijgarnalen.

Motor-vermogen	15.7 %	20 %	25 %	30 %
20 pk	f. 40.85	f. 32.30	f. 26.84	f. 22.01
40 "	" 34.84	" 27.74	" 22.54	" 19.08
60 "	" 34.46	" 27.45	" 22.29	" 18.87
80 "	" 32.24	" 25.67	" 20.89	" 17.69

Uit de berekeningen volgens tabel 43 blijkt wel duidelijk, dat beperking van de vangst de kostprijs aanzienlijk verhoogt.

Voor een gesaneerde garnalenvisserij is het dus niet alleen noodzakelijk, dat het bedrijf met moderne garnalenvissersvaartuigen wordt uitgeoefend, doch is het evenzeer nodig, dat aan de aanvoer per vaartuig zo weinig mogelijk beperkingen worden gesteld.

Hoofdstuk 6. DE ECONOMISCHE TOESTAND VAN DE NEDERLANDSE GARNALENVISSERIJ VÓÓR 1940.

A. De algemene toestand.

Met behulp van de verkregen gegevens wordt het thans mogelijk een inzicht te verkrijgen in de economische toestand van de garnalenvisserij in de jaren vóór 1940, waarvan de gegevens van een aantal garnalenvissersvaartuigen van Breskens en Arnemuiden een beeld geven in de tabellen 39 en 40.

Hierbij is uitgegaan van de exploitatiekosten volgens tabel 33 voor houten vaartuigen met een middeldrukmotor. Met uitgaven voor sociale voorzieningen werd geen rekening gehouden, aangezien dergelijke uitgaven er niet waren.

Loon is niet ingecalculeerd, doch de besomming is op de gebruikelijke wijze verdeeld. Immers de bemanning vaart "op deel", dat wil zeggen, dat het inkomen van elk lid der bemanning geheel afhankelijk is van de opbrengst van de vangst.

Elk lid van de bemanning deelt dus geheel mede in het ondernemersrisico en heeft alleen inkomsten als er een opbrengst is.

Gebruikelijk is, dat van de netto-besomming der consumptie-garnalen (d.i. de bruto-besomming vermindert met de afleveringskosten) na aftrek van de directe exploitatiekosten (gas- en smeerolie, kolen, zout, victualiën en diverse kleine kosten) elk lid der bemanning (schipper-eigenaar inbegrepen) een deel krijgt in die zin, dat bij een bemanning van 3 koppen, elk 1/6 deel krijgt en 3/6 deel bestemd is voor het schip ter dekking van de overige kosten (afschrijving, interest, netten, enz.).

Bestaat de bemanning uit 4 volwassenen, dan krijgt elk 1/7 en is 3/7 voor het schip bestemd. Zijn er 3 volwassenen en één jongen aan boord, dan ontvangt de jongen 4 of 5% van de netto-besomming alvorens er gedeeld wordt. Soms wordt van deze wijze van verdeling afgeweken.

De opbrengst van de drogerij-garnalen wordt uitsluitend over de bemanning gelijkelijk verdeeld. Daarin deelt het schip dus niet mede. Bij de totale opbrengst der consumptie-garnalen is de uit het Landbouw-Crisisfonds verstrekte steun inbegrepen.

De opbrengst van de overige bijvangst is verwaarloosd, aangezien deze van betrekkelijk geringe betekenis was en nauwkeurige gegevens ontbreken.

De tabellen 39 en 40 geven een inzicht in de exploitatie-resultaten van enkele vaartuigen in Breskens en Arnemuiden. Hieruit blijkt Arnemuiden ongunstiger resultaten te bereiken dan Breskens. De oorzaak daarvan is, dat de Arnemuider vaartuigen meestal met 4 volwassenen varen en de vaartuigen van Breskens doorgaans met 3 volwassenen en de grote schepen met 3 volwassenen en 1 jongen. Bovendien bereiken de vaartuigen van Breskens een groter aantal visdagen. De vloot van Arnemuiden werkte dus minder efficient.

Voorts zij erop gewezen, dat ongeveer 20% van de opbrengst der consumptie-garnalen bestond uit een toeslag uit het Landbouw-Crisisfonds. De toestand was dus nog aanzienlijk ongunstiger dan alleen uit het inkomen van de bemanning is af te leiden.

Beschouwt men de resultaten van de garnalenvisserij van Breskens dan blijkt, dat het uit deze tak van visserij verkregen inkomen zeer laag was. Alleen de bemanning van de grotere schepen bereikte ten dele een minimum inkomen. Over het algemeen werd slechts een zeer laag inkomen uit de visserij verkregen en was men gedurende de wintermaanden op de gemeenschap aangewezen.

Voorts blijkt, dat uit het voor het schip bestemde deel der besomming slechts een deel van afschrijving en interest kon worden gedekt. Mede in verband met het zeer lage inkomen van de schipper-eigenaar kon er dan ook niets worden gereserveerd voor de vernieuwing van de vloot.

De vissers waren dus gedwongen te blijven vissen met oude, meestal als motorvaartuig ongeschikte scheepstypen; terwijl men ook geen moderne hoogdrukmotoren kon aanschaffen, doch gedwongen was met te veel olieverbruikende middeldrukmotoren te blijven vissen.

Bovendien had men slechts goedkope motoren kunnen aanschaffen, hetgeen tot betrekkelijk hoge reparatie- en onderhoudskosten heeft geleid.

Na dit overzicht van de algemene toestand zal thans worden overgegaan tot bespreking van de economische situatie der verschillende districten.

B. De economische situatie van de aanvoerhavens van consumptie-garnalen.

Voor het bepalen van de economische situatie van de verschillende aanvoerhavens zal worden uitgegaan van de toestand voor de oorlog, omdat thans de situatie nog te zeer wordt bepaald door de bijzondere na-oorlogse omstandigheden, welke geen basis kunnen vormen voor het trekken van conclusies.

1. Het district der handelsgarnalen.

Van de ongunstige toestand, waarin de garnalenvisserij te Breskens verkeerde, geeft onderstaande tabel een duidelijk beeld:

Tabel 44. Aanvoer en opbrengst van handelsgarnalen te Breskens.

	Aanvoer	Besomming	Crisissteun	Totale opbrengst	Opbrengst per kg excl. steun	Opbrengst per kg incl. steun
1938	680.835 kg	f.133.889.74	f.32.202.57	f.166.092.31	19.6 ct	24.3 ct
1937	761.083 kg	f.108.289.53	f.28.128.05	f.136.417.58	14.2 "	17.9 "

Voor de garnalenvisser te Breskens bestond de opbrengst der consumptie-garnalen dus voor ongeveer 20% uit bedrijfssteun uit het Landbouw-Crisisfonds.

a. De aanvoer en de uitvoer.

In hoofdstuk 3 werd reeds uiteengezet, dat met de opkomst van de buitenvisserij de aanvoer van garnalen zich verplaatste naar de havens aan de kust. In Zeeland heeft de garnalenvisserij zich geconcentreerd in de havenplaatsen Breskens, Vlissingen en Veere. Een deel van de vissers woont nog in Arnemuiden, een plaats, welke tengevolge van de verzanding van de Arne niet meer aan zee ligt.

Tabel 45 geeft een beeld van de aanvoer van consumptie-garnalen in Zeeland. Meer gedetailleerde gegevens zijn slechts over de jaren na 1935 beschikbaar en zijn verwerkt in de tabellen 46 en 47. Teneinde vergelijkbare cijfers te verkrijgen, werd in tabel 46c de hoeveelheid der gepelde garnalen vermenigvuldigd met 3, waardoor de hoeveelheid ongepelde pellerijgarnalen wordt verkregen.

Uit de tabellen 45, 46 en 47 zijn de volgende conclusies te trekken.

1. Ofschoon onvoldoende gegevens van de periode vóór 1930 beschikbaar zijn, blijkt wel, dat, tengevolge van de in de jaren kort voor 1930 plaats gevonden hebbende motorisering van de garnalenvloot, de aanvoer na 1928 aanzienlijk is gestegen. Na 1930 is de aanvoer van consumptie-garnalen belangrijk achteruitgegaan, tengevolge van de in hoofdstuk 4 reeds besproken contingentering van de invoer door België en Frankrijk, alsmede door de bemoeilijking van de invoer in Engeland, welke nog slechts met financiële steun uit het Landbouw-Crisisfonds mogelijk was.

   Tegenover de daling van de aanvoer van consumptie-garnalen staat echter een stijging van de aanvoer van drogerijgarnalen, welke gedroogd tot garnalenmeel tegen een vaste lage prijs onbeperkt werd opgenomen door de Centrale voor Eieren en Pluimvee. De opbrengst van de drogerijgarnalen (voor consumptie te kleine garnalen en consumptie-garnalen waarvoor geen afzet was) was daardoor een niet onbelangrijke bron van inkomsten geworden.

2. De aanvoer van consumptie-garnalen is voornamelijk geconcentreerd te Breskens. Vlissingen en Veere zijn secundaire aanvoerplaatsen.

3. De aanvoer in dit district bestaat hoofdzakelijk uit handelsgarnalen; de aanvoer van pellerijgarnalen is van geringe betekenis.

4. Van de totale aanvoer van handelsgarnalen in Nederland is 70 à 80% in dit district geconcentreerd.

5. De Nederlandse export van handelsgarnalen wordt grotendeels door dit district verzorgd.
6. België, Frankrijk en Engeland zijn de voornaamste afzetgebieden voor handelsgarnalen.
7. In het bijzonder Breskens is geheel op de uitvoer aangewezen, waarvoor België en Frankrijk het natuurlijke achterland vormen.
8. Voor de afzet van gepelde garnalen is het binnenland primair.
9. Arnemuiden en Veere zijn daardoor op het binnenland aangewezen.
10. De uitbreiding van de Belgische garnalenvisserij heeft er toe geleid, dat in de voor de garnalenvangst gunstigste periode van het jaar (September tot December) de aanvoer en de uitvoer geringer waren dan in de er aan voorafgaande maanden (zie tabel 47).

Voor de voorziening van de Nederlandse markt ligt dit district in verband met het bederfelijke karakter van ongepelde garnalen in het algemeen ongunstig. Het is economisch aangewezen op het Belgische achterland.

3. De vloot.

Tabel 48 geeft een beeld van de samenstelling van de Zeeuwse garnalenvissersvloot per 1 Januari 1940.

Tabel 48. Samenstelling van de Zeeuwse garnalenvissersvloot per 1 Januari 1940.

	v a a r t u i g .									
	Totaal aantal schepen	Zeilschepen	Motorschepen	Houten schepen	IJzeren schepen	Aantal botters	Aantal kotters	Gem. bruto inhoud	Gem. lengte	Gem. ouderdom schip
Breskens	33	-	33	30	3	16	17	21.15 t.	15.10 m.	17.5 j.
Vlissingen	15	-	15	15	-	15	-	16.61 t.	13.68 m.	27.5 j.
Arnemuiden en Veere	42	-	42	39	3	42	-	15.94 t.	13.79 m.	25.9 j.

	m o t o r .					
	Jaar der motorisering	Gem. motorvermogen	Aantal hoogdrukmotoren	Aantal middeldrukmotoren	Gem. ouderdom motor	Aantal motoren v. 60 Pk en meer
Breskens	1931	38.1	7	83	9.7 j.	4
Vlissingen	1931	34.7	-	15	10.0 j.	-
Arnemuiden en Veere	1931	35.5	3	39	9.3 j.	6

Van de vloot te Breskens zijn 16 schepen verloren. De vloot van Vlissingen verloor 7 schepen. Van de vloot van Arnemuiden gingen 17 schepen verloren.

De Zeeuwse garnalenvissersvloot heeft dus ernstige verliezen geleden, waarin per 1 Juli 1947 nog vrijwel niet voorzien was.

Tengevolge van de tijdsomstandigheden ontbreken thans de nauwkeurige gegevens om van de thans in bedrijf zijnde schepen een tabel te kunnen opzetten als hierboven gegeven.

Tabel 48 geeft echter nog onverminderd de samenstelling weer van de Zeeuwse garnalenvissersvloot, zij het dat het aantal schepen geringer is.

Op grond van deze gegevens kan het volgende geconcludeerd worden:

1. De garnalenvissersvloot van Zeeland bestaat hoofdzakelijk uit omgebouwde houten zeilbotters, welke als motorvissersvaartuig ongeschikt moeten worden geacht. Alleen te Breskens treft men het moderne kottertype aan.
2. Het aantal ijzeren schepen is nog gering.
3. De gemiddelde ouderdom van de schepen is abnormaal hoog; deze zou niet meer dan 15 jaar mogen bedragen.
4. De motorisering van de vloot vond hoofdzakelijk in 1931 plaats met het gevolg dat tengevolge van de toen reeds ingetreden conjunctuursomslag ernstige moeilijkheden niet konden uitblijven, doordat enerzijds de vangcapaciteit veel groter werd en anderzijds de afzet geringer werd.
5. De gemiddelde ouderdom van de motoren is abnormaal hoog; deze zou niet meer dan ongeveer 6 jaar mogen bedragen.
6. Het aantal hoogdruk-motoren is gering, waardoor het gasolieverbruik hoger is dan noodzakelijk.
7. Het gemiddelde motorvermogen is te gering.
8. Modernisering van de Zeeuwse garnalenvissersvloot is dringend noodzakelijk.

c. Samenvatting.

Tengevolge van de motorisering van de Zeeuwse vloot omstreeks 1931 werd de vangcapaciteit aanzienlijk vergroot. De daardoor veroorzaakte grote aanvoer van handelsgarnalen kon aanvankelijk geheel naar België, Frankrijk en Engeland worden uitgevoerd. Doch toen Frankrijk en vervolgens België in 1934 door drastische contingentering en tenslotte Engeland door aanzienlijke verhoging der invoerrechten de exportmogelijkheden zeer beperkten, kwam de Zeeuwse garnalenvisserij in ernstige moeilijkheden.

De export van ongepelde garnalen naar Engeland, welke door de vissers zelf plaats vond, door verzending in consignatie, werd gestaakt toen het niet meer rendabel was.

De export van ongepelde garnalen naar België en Frankrijk geschiedde voornamelijk door enige te Breskens gevestigde handelaren, die meer de positie van commissionair innamen, doordat zij zelf geen prijsrisico droegen, doch een opslag op de over de afslag gekochte garnalen doorberekenden aan hun afnemer.

Bovendien vond de export naar Frankrijk hoofdzakelijk plaats door bemiddeling van Belgische handelaren. Dientengevolge kregen de Nederlandse exporteurs, toen Frankrijk de invoer van garnalen contingenteerde, kleine contingenten toegewezen en de Belgische exporteurs dienovereenkomstig grotere contingenten.

Afzet van ongepelde garnalen op de Nederlandse markt werd belemmerd door de ook hier te lande gedaalde koopkracht, alsmede door de ongunstige ligging in verband met de snelle bederfelijkheid van het product.

De afhankelijkheid van de export blijkt ook duidelijk uit de aan- en uitvoercijfers van Breskens. Immers in de periode, waarin ook de Belgische en Franse garnalenvissers overvloedig vangen, is de uitvoer en daardoor de aanvoer het geringst.

In de overige maanden van het jaar, van Januari tot Juni, waarin ook elders de vangsten schraal zijn is de exportpositie gunstiger. Zolang de uitvoer naar België dan ook wordt belemmerd, zal het aanbeveling verdienen, dat een deel van de garnalenvissersvaartuigen in Breskens en Vlissingen gedurende de zomer- en de najaarsmaanden de visserij op platvis gaan uitoefenen.

De positie in Breskens als aanvoerplaats ten behoeve van de afzet in het binnenland zou aanzienlijk verbeteren, indien het mogelijk ware, de garnalen ter plaatse te pellen. Daartoe ontbreekt echter de daarvoor noodzakelijke bevolking.

Indien mechanisch pellen mogelijk ware, zou dit de positie in de Zeeuwse aanvoerhavens verbeteren. Een deugdelijke machine voor garnalen pellen is echter noch hier te lande noch elders geconstrueerd kunnen worden.

In tegenstelling tot Breskens is de aanvoer te Veere in belangrijke mate bestemd voor afzet in het binnenland, waarvan de handel loopt over Arnemuiden, waar de garnalen in huisindustrie worden gepeld. De afzet geschiedt ten dele door leurders op Walcheren en Zuid-Beveland, ten dele door verzending per spoor en auto naar verder afgelegen plaatsen.

d. Slotconclusie.

Het district der handelsgarnalen is in hoofdzaak aangewezen op export van handelsgarnalen. Zolang in de export geen verbetering komt, blijft een verdere uitbreiding van de vloot ongewenst.

Afzet in het binnenland der ongepelde garnalen is bezwaarlijk ten gevolge van de snelle bederfelijkheid van het product. Afzet in het binnenland van gepelde garnalen zou slechts mogelijk zijn, indien de garnalen mechanisch gepeld zouden kunnen worden. Hierop is vooreerst nog geen uitzicht. Men blijft dus in hoofdzaak aangewezen op de beperkte exportmogelijkheden, welke er zijn.

Met betrekking tot de sanering van de vloot moge het volgende opgemerkt worden:

Volgens tabel 48 waren voor 1940 in dit district ongeveer 90 garnalenvissersvaartuigen in bedrijf. Bijna al deze vaartuigen kwamen voor vernieuwing in aanmerking. Zou men daartoe de vissers in de gelegenheid stellen nieuwe vaartuigen aan te schaffen met motoren van ongeveer 80 tot 100 pk, dan zou het motorvermogen van gemiddeld 35 tot 90 pk, dus met 160% toenemen. Volgens onze berekeningen in hoofdstuk 5, par. D zou de vangstcapaciteit dan met ruim 54% toenemen. Met 58 moderne schepen zou men dan evenveel kunnen aanvoeren als met de 90 oude vaartuigen.

Neemt men voorts nog in aanmerking, dat voor 1940 de garnalenvissersvaartuigen in het bijzonder gedurende de zomer- en de najaarsmaanden slechts beperkt consumptie-garnalen konden aanvoeren, dan mag men veronderstellen, dat met 50 moderne schepen in de behoefte had kunnen worden voorzien.

Er zullen tengevolge van sanering der Zeeuwse garnalenvisserij dus ongeveer 40 schippers-eigenaar en 140 deelvissers zijn, waarvoor geen emplooi meer in de garnalenvisserij zal zijn.

Van de 90 vaartuigen zijn er echter 40 door de oorlogsomstandigheden verloren gegaan. Een deel van de eigenaren en deelvissers dezer schepen zal vermoedelijk om verschillende redenen niet terugkeren in het bedrijf. Er blijft dan een aantal vissers over, die in de visserij zullen willen blijven. Aan een deel van de vissers zal de gelegenheid moeten worden verschaft de kleine trawl- of snurrovaadvisserij te gaan uitoefenen met een moderne kotter van 150 tot 200 pk, terwijl met de te oude vissers een andere regeling zal moeten worden getroffen.

Zou op de duur door de tot standkoming van een economische Unie tussen Nederland en België, het natuurlijke achterland van Breskens, niet meer kunstmatig worden afgesloten, dan zouden er meer schepen uitsluitend in de garnalenvisserij emplooi kunnen vinden.

Het district der pellerij-garnalen.

a. De aan- en uitvoer.

Van de ongunstige toestand, waarin de garnalenvisserij te Stellendam vóór 1940 verkeerde, geeft onderstaande tabel een duidelijk beeld.

Tabel 49. Aanvoer en opbrengst van pellerij-garnalen te Stellendam.

Aanvoer	Besomming	Crisissteun	Totale opbrengst	Opbrengst per kg excl. steun	Opbrengst per kg incl. steun
1938 887.519 kg	f.119.244.26	f.18.250.15	f.137.494.41	13.4 ct	15.4 ct
1937 714.682 kg	f. 89.930.08	f.17.008.76	f.106.938.84	12.5 ct	14.9 ct.

Voor de garnalenvissers te Stellendam bestond de opbrengst van de consumptie garnalen dus voor ongeveer 15% uit bedrijfssteun uit het Landbouw-Crisisfonds.

De voornaamste aanvoerhavens in dit district zijn Stellendam, Goedereede, Ouddorp en Brouwershaven. De aldaar aangevoerde garnalen worden in belangrijke mate in huisindustrie gepeld en als verpakte gepelde garnalen, welke enige weken houdbaar zijn, in de handel gebracht.

Van de aan- en uitvoer van dit district geven de tabellen 50, 51 en 52 een beeld. De meer gedetailleerde gegevens der laatste jaren zijn afkomstig van het "Verkoopkantoor voor Garnalen".

Uit de tabellen 50, 51 en 52 is het volgende af te leiden.

1. De totale aanvoer van consumptie-garnalen is in dit district in de loop der jaren enigermate op peil gebleven, na 1935 groter geworden.
2. De grotere vangcapaciteit tengevolge van de motorisering van de vloot komt in het bijzonder tot uitdrukking in de toeneming van de hoeveelheid aangevoerde drogerijgarnalen.
3. De aanvoer van consumptie-garnalen is hoofdzakelijk geconcentreerd in de aanvoerhavens, Stellendam en Brouwershaven, waar de garnalen in huisindustrie worden gepeld.
4. De aanvoer in dit district bestaat hoofdzakelijk uit pellerijgarnalen, waarvan ongeveer 80% van de totale Nederlandse aanvoer in dit district geconcentreerd is.
5. De Nederlandse uitvoer van gepelde garnalen wordt vrijwel geheel door dit district verzorgd.
6. België en Engeland zijn de voornaamste afzetgebieden voor gepelde garnalen.
7. Voor Stellendam is de binnenlandse afzet van gepelde garnalen van grote betekenis. Voor Brouwershaven is de uitvoer naar België van groot belang.
8. Aan- en uitvoer van gepelde garnalen zijn het grootst in de voor de garnalenvisserij gunstigste perioden van het jaar.

In verband met de houdbaarheid van gepelde garnalen ligt dit district niet ongunstig met betrekking tot afzet op de Nederlandse markt.

b. De vloot.

Tabel 53 geeft een beeld van de samenstelling van de vloot per 1 Januari 1940.

Tabel 53. De garnalenvissersvloot van Stellendam, Goedereede, Ouddorp en Brouwershaven per 1 Januari 1940.

	v a a r t u i g .									
	Totaal aantal vaar-tuigen	Aantal zeil-vaar-tuigen	Aantal motor-vaar-tuigen	Aantal houten vaar-tuigen	Aantal ijzeren vaar-tuigen	Aantal bot-ters	Aantal kot-ters	Gem. bruto inhoud	Gem. lengte	Gem. ouder-dom
Stellendam	52	3	49	46	6	51	1	16.77 t.	13.16m.	40.6 j.
Goedereede	10	4	6	10	-	10	-	24.59 t.	15.13m.	40.8 j.
Ouddorp	21	2	19	21	-	19	2	19.67 t.	14.11m.	37.4 j.
Brouwers-haven	7	1	6	5	2	7	-	21.36 t.	12.98 m.	20.2 j.

	m o t o r .						
	Jaar der motori-sering	Gem. motor-vermogen	Aantal middel-druk-motoren	Aantal hoogdruk-motoren	Aantal benzine-motoren	Gem. ouderdom	Aantal motoren v. 60 pk en meer.
Stellendam	1931	25.0 pk	19	9	21	7.4 j.	3
Goedereede	1931	45.0 "	6	-	-	8.5 j.	-
Ouddorp	1935	34.5 "	19	-	-	9.0 j.	-
Brouwers-haven	1934	41.4 "	6	1	-	9.8 j.	2

Uit bovenstaande tabel blijkt:

1. de garnalenvissersvloot uit het pellerijdistrict bestaat voornamelijk uit verbouwde zeilbotters.
2. het aantal ijzeren vaartuigen is gering.
3. de gemiddelde ouderdom der vaartuigen is abnormaal hoog.
4. de motorisering vond te Stellendam en Goedereede plaats in 1931, in Brouwershaven en Ouddorp enige jaren later.
5. het gemiddelde motorvermogen te Stellendam is zeer laag.
6. het aantal hoogdrukmotoren is gering, waardoor het verbruik van gasolie groter is dan gewenst.
7. de gemiddelde ouderdom der motoren is te hoog, waardoor ook de onderhoudskosten hoog zijn.

Samenvatting.

Een gunstige factor voor de garnalenvisserij in dit district vormt, zolang machinaal pellen nog niet mogelijk is, de mogelijkheid de garnalen in huisindustrie te pellen, waardoor een houdbaar product wordt verkregen, dat in belangrijke mate in het binnenland kan worden afgezet.

De geringe kapitaalkracht van de garnalenvissers heeft er toe geleid, dat men bij de motorisering volstond met de plaatsing van motoren met een gering motorvermogen. In vele gevallen volstond men met de plaatsing van goedkope oude automobiel-benzinemotoren, welke destijds ook wat het bezine-verbruik betrof, goedkoop waren.

Nadat in 1931 de benzine met een heffing van f.8.-- per 100 l. werd belast, kwamen de vaartuigen met bezinemotoren in moeilijkheden. Men ging toen ten dele petroleum gebruiken in plaats van benzine, doch dit had een ongunstige invloed op de levensduur van de motor.

Slechts zij die daartoe financieel in staat waren hebben de benzinemotor vervangen door een dieselmotor, meestal van gering motorvermogen in verband met de geringe financiële draagkracht.

Doordat men in het Goereese Gat en de Grevelingen vist en tengevolge van de houdbaarheid der gepelde garnalen gedurende de wintermaanden in het koelhuis, waardoor 's winters ook zonder dat er wordt gevist gepelde garnalen te verkrijgen zijn, is er minder neiging tot krachtige motoren voor garnalenvisserij.

Gedurende de wintermaanden is er echter een tekort aan ongepelde garnalen, waarin ten dele zou kunnen worden voorzien, doch waarvoor dan sterkere motoren nodig zijn, zodat ook in dit district een groot motorvermogen gewenst moet worden geacht.

d. Slotconclusie.

Het pellerijdistrict is in het bijzonder geschikt voor de aflevering van gepelde garnalen, zowel ten behoeve van de afzet in het binnenland als met betrekking tot de export.

De vloot in dit district moet geheel gesaneerd worden. Vóór 1940 waren er 90 schepen met een gemiddeld motorvermogen van 25 pk. Tengevolge van sanering zal het motorvermogen toenemen tot ongeveer 80 pk, dit is met 220%. Volgens de berekeningen in hoofdstuk 5, par. D, zal de vangcapaciteit dan met 75% toenemen. Met 51 moderne garnalenkotters met een gemiddeld motorvermogen van 80 pk zal dan evenveel kunnen worden aangevoerd als met de 90 oude vaartuigen voor de oorlog plaats vond. Neemt men echter nog in aanmerking, dat de visserij op consumptie-garnalen voor de oorlog slechts beperkt mocht worden uitgeoefend, dan zal met 40 moderne garnalenkotters kunnen worden volstaan.

De garnalenvisserij zou in het bijzonder in Stellendam en Brouwershaven geconcentreerd kunnen worden. Goedereede en Ouddorp zullen zich dan meer op de moderne kleine trawl- en snurrevaadvisserij gaan toeleggen met moderne kotters.

3. Het district der levende garnalen.

a. De aan- en uitvoer.

Kenmerk van dit district is, dat Amsterdam een belangrijk afzetgebied voor consumptie-garnalen is. Voor de oorlog was voor Amsterdam typerend, dat de Amsterdamse consument de garnalen levend kocht en zelf kookte en verder bereidde Gedurende en na de oorlog is hierin wijziging gekomen en zijn de Amsterdammers meer en meer overgegaan tot het kopen van gepelde en ongepelde gekookte garnalen.

Voor het tot standkomen van de Afsluitdijk werd Amsterdam voorzien van consumptie-garnalen door de Zuiderzeevissers. Zoals uit tabel 54 blijkt, is na de tot standkoming van de Afsluitdijk de garnaal in het IJsselmeer niet meer voorgekomen.

De voorziening van Amsterdam geschiedde daarna aanvankelijk vanuit Den Helder en Oudeschild, doch langzamerhand is IJmuiden als aanvoerplaats van consumptie-garnalen van steeds grotere betekenis geworden.

Van de jaren voor 1936 zijn geen gegevens beschikbaar van de aanvoer van consumptie-garnalen te IJmuiden, Zandvoort, Katwijk en Scheveningen. IJmuiden speelde echter voor 1932 geen rol van enige betekenis voor de aanvoer van garnalen, terwijl de aanvoer van garnalen te Scheveningen, Katwijk en Zandvoort bestemd is ter voorziening in de plaatselijke behoeften.

De tabellen 55 en 56 tonen de aan- en uitvoer van consumptie-garnalen in dit district en geven aanleiding tot de volgende conclusies:

1. Na 1931 is de Zuiderzee-visserij op garnalen tengevolge van de afsluiting verdwenen.
2. De garnalenvisserij op het niet-afgesloten Noordelijke deel van de Zuiderzee is na 1930 sterk achteruitgegaan, in het bijzonder betreft dat de garnalenvisserij van Texel en Den Helder.
3. Na 1932 is IJmuiden als aanvoerhaven van consumptie-garnalen van toenemende betekenis geworden, zonder nochtans de vroegere aanvoer van Zuiderzee-garnalen te hebben vervangen.

4. IJmuiden is na 1932 de voornaamste aanvoerhaven voor consumptie-garnalen in dit district geworden.

5. De uitvoer van IJmuiden was vóór 1940 van toenemende betekenis, doordat de consumptie-garnalen in toenemende mate tezamen met vis werden geëxporteerd.

6. De aanvoer is het grootst in de herfstmaanden.

b. De vloot.

Van de garnalenvissersvloot in dit district zijn de gegevens slechts ten dele beschikbaar doordat vele vaartuigen niet onder de Schepenwet vallen.

Onderstaande tabel geeft echter een indruk van de algemene toestand der vloot.

Tabel 57. De garnalenvissersvloot per 1 Januari 1940 van enkele plaatsen langs de kust.

	Vaartuig.									
	Totaal aantal schepen	Aantal zeilschepen	Aantal motorschepen	Aantal houten schepen	Aantal ijzeren schepen	Aantal botters	Aantal kotters	Gem. brut. inhoud	Gem. longte	Gem. ouderdom
IJmuiden	9	-	9	5	3	5	3	23.54 t.	14.30 m.	19.7
Urk	10	-	10	7	3	10	-	25.68 "	14.22"	22.8
Volendam	4	-	4	-	4	2	2	38.31 "	13.61 "	4.2
Den Helder	40	1	39	21	8	27	1	26.72 "	14.90"	38.9
Texel	23	5	18	-	-	-	-	---	---	---
Scheveningen	14	-	14	7	2	11	3	8.81 "	11.51"	14.2
Katwijk	9	-	9	-	-	-	-	---	---	---
Zandvoort	3	-	3	-	-	-	-	---	---	---

	motor						
	Jaar der motorisering	Gem. motorvermogen	Hoofddruk-motor	Middeldruk-motoren	Benzine-motoren	Gem. ouderdom	Aantal motoren v 60 pk en meer
IJmuiden	-	36.7	-	-	-	-	1
Urk	-	38.0	-	-	-	-	-
Volendam	-	63.7	-	-	-	4.2	2
Den Helder	-	32.7	-	-	-	-	3
Texel	-	13.9	-	-	9	-	-
Scheveningen	-	17.2	-	-	2	-	1
Katwijk	-	15.2	-	-	2	-	-
Zandvoort	-	22.6	-	-	3	-	-

In vorenstaande tabel zijn niet opgenomen de garnalen-vissersvaartuigen van Wieringen. Dit zijn voornamelijk oude botters met een motorvermogen van 10 en 20 pk, waarmede zowel op het IJsselmeer op paling als op de Waddenzee op garnalen wordt gevist.

Uit bovenstaande tabel blijkt:

1. Het aantal motorvaartuigen ten behoeve van de garnalenvisserij is vrij groot.

2. De gemiddelde ouderdom is in enkele plaatsen gunstiger dan in andere districten.

3. Ofschoon gegevens ontbreken kan aangenomen worden, dat de motorisering omstreeks 1930 plaats vond.

4. Het gemiddeld motorvermogen is te laag.

c. Samenvatting.

Voor de afsluiting in 1932 was er een belangrijke garnalenvisserij op de Zuiderzee, welke een seizoenkarakter had en van Juli tot December werd uitgeoefend. In het voorjaar werd met dezelfde vaartuigen op de Zuiderzee op haring en ansjovis gevist.

Amsterdam was een belangrijk afzetgebied voor levende garnalen. Volendam had een belangrijke huisindustrie voor het pellen van garnalen. Na de afsluiting van de Zuiderzee scheen het, alsof Den Helder, Oudeschild en Den Oever wellicht in de behoefte van de Amsterdamse markt en de garnalenpellerijen zouden gaan voorzien. Doch reeds spoedig ging een deel van de vroegere Zuiderzeevissers zich op de garnalenvisserij op de Noordzee, vanuit IJmuiden, toeleggen, terwijl zich te IJmuiden ook enkele garnalenvissers uit Breskens en Stellendam vestigden.

Langzamerhand is IJmuiden zich gaan ontwikkelen tot een centrum voor de aanvoer van consumptie-garnalen, waartoe twee factoren medewerkten.

1. de gunstige ligging ten opzichte van de afzet, zowel met betrekking tot Amsterdam als de pellerijplaats Volendam, waardoor een besparing aan transportkosten wordt bereikt.

2. te IJmuiden worden uitsluitend Noordzee-garnalen aangevoerd, welke van zeer goede kwaliteit zijn.

Uit de gegevens van tabel 54 blijkt dan ook, dat de aanvoer van consumptiegarnalen op Texel zeer veel verminderd en de aanvoer in Den Helder achteruitgegaan is.

De kleine oude schepen met gering motorvermogen van Oudeschild zijn zich gaan toeleggen op de aanvoer van nest (drogerijgarnalen en kleine vis) ten behoeve van de garnalendrogerij. De grotere vaartuigen van Den Helder gingen de kleine trawlvisserij uitoefenen.

Met betrekking tot de aanvoer van de zeer snel bederfende levende en ongepelde handelsgarnalen liggen Oudeschild en Den Helder, tengevolge van de opkomst van IJmuiden als aanvoerhaven van garnalen, ongunstig en is het niet te verwachten, dat hierin verbetering kan komen.

De afzet van gepelde garnalen zou tengevolge van de langere houdbaarheid van dit product meer mogelijkheden bieden, indien er in genoemde plaatsen een bevolking zou zijn die de garnalen in huisindustrie zou pellen. Dit is niet het geval.

Zouden de garnalen mechanisch gepeld kunnen worden, dan biedt dit voor een gesaneerde vloot van Den Helder, Oudeschild en Den Oever nieuwe mogelijkheden voor de garnalenvisserij, doordat er voor gepelde garnalen in het Noorden en Oosten van het land nog voldoende afzetmogelijkheden voor de langer houdbare gepelde garnalen zijn.

De garnalenvisserij te Scheveningen, Katwijk en Zandvoort geschiedt uitsluitend ter voorziening in de locale behoeften. De garnalenvisserij geschiedt daar met kleine vaartuigen, welke als hoofdbedrijf geen redelijke bestaansmogelijkheid kunnen opleveren.

Te Zandvoort en Katwijk is de aanvoer gering en heeft voornamelijk in het najaar plaats. In de zomermaanden vist men op platvis of gaat men met de badgasten pleziervaren, in de wintermaanden gaat men haringpakken en wachthouden op de loggers.

Te Scheveningen wordt de garnalenvisserij het gehele jaar uitgeoefend met kleine gebrekkige vaartuigen, welke geen rendabele uitoefening van de visserij mogelijk maken.

De aanvoer van garnalen te Scheveningen is aanzienlijk groter dan te Katwijk en Zandvoort en zou voor enkele grotere vaartuigen met voldoende motorvermogen een behoorlijke bron van inkomsten kunnen zijn.

Van grotere betekenis voor de aanvoer van garnalen zal IJmuiden worden. Zoals hierboven uiteengezet, werd IJmuiden als aanvoerhaven van consumptie-garnalen pas van betekenis na de afsluiting van de Zuiderzee.

Reeds spoedig gingen enige Zuiderzeevissers op de Noordzee garnalen vissen en in IJmuiden aanvoeren.

IJmuiden biedt dan ook voor een verdere ontwikkeling van de garnalenvisserij gunstige voorwaarden:

1. Te IJmuiden worden uitsluitend Noordzeegarnalen, welke van zeer goede kwaliteit zijn, aangevoerd;
2. IJmuiden ligt dicht bij grote centra als Amsterdam, Haarlem en de oude pellerijplaats Volendam;
3. IJmuiden is centraal gelegen ten opzichte van het gehele land;
4. Van belang was, dat de groothandel in zeevis te IJmuiden garnalen ging kopen en deze tegelijk met de verse zeevis verzonden, hetgeen de transportkosten aanzienlijk drukt.

Zowel voor de ontwikkeling van de binnenlandse afzet als voor de export van garnalen biedt IJmuiden aanzienlijke mogelijkheden, welke zoveel mogelijk dienen te worden bevorderd.

d. Slotconclusie.

In het district der levende garnalen is de afzet van levende garnalen langzamerhand van geringere betekenis geworden door overgang op de afzet van ongepelde gekookte garnalen en te Volendam in de huisindustrie gepelde garnalen.

Van betekenis is de opkomst van IJmuiden als centrum voor de aanvoer van garnalen, zowel ten behoeve van het binnenland als voor de export.

In 1939 voerden 24 vaartuigen te IJmuiden garnalen aan. Sanering van deze vloot zal tot een grotere aanvoer leiden,/ aangezien voor een grotere aanvoer de afzet verder ontwikkeld en bevorderd kan worden.

Den Helder en Texel bieden slechts geringe mogelijkheden voor de garnalenvisserij. Voor Den Helder, alsook voor Oudeschild op Texel, moet een overgang naar de kleine trawl- en snurrevaadvisserij van meer belang worden geacht, hetgeen een totale sanering van de vloot van deze plaatsen gewenst maakt.

Overigens hangt de betekenis van deze vissersplaatsen zo nauw samen met de visserij op de Waddenzee en het IJsselmeer, dat sanering van de vissersvloot in deze plaatsen niet los kan worden behandeld van de sanering der IJsselmeer- en Waddenzeevisserij, zeer moeilijke onderwerpen, waarvoor t.z.t. een diepgaand economisch onderzoek noodzakelijk zal zijn.

4. Het district der drogerijgarnalen.

De in de Lauwerszee, Dollart en Waddenzee gevangen garnalen zijn van mindere kwaliteit dan Noordzeegarnalen. Zij worden dan ook slechts in beperkte mate voor consumptie bestemd, doch gedroogd en als pluimveevoer tot 1933 voornamelijk naar Duitsland uitgevoerd.

Toen Duitsland in verband met het streven naar autarkie en de opkomst van de Duitse garnalenvisserij in 1933 een invoerrecht van R.M. 20.- per 100 kg ging heffen, was deze uitvoer niet meer rendabel en daalde aanzienlijk.

In de loop van 1934 ging de Nederlandse Centrale voor Eieren en Pluimvee de gedroogde garnalen van de garnalendrogerijen overnemen tegen een bepaalde minimumprijs, waartegenover de drogerijen verplicht waren aan de vissers eveneens een bepaalde minimum-prijs te betalen.

Ofschoon de Centrale voor Eieren en Pluimvee de gedroogde garnalen onbeperkt afnem, waren de inkomsten voor de vissers niet hoog, doch zij konden het bedrijf blijven uitoefenen.

De gedroogde garnalen werden door de genoemde Centrale aan eenden- en kippenbedrijven verkocht, terwijl het verlies ten laste van het Landbouw-Crisisfonds kwam.

/ welke echter niet tot een inkrimping van het aantal vaartuigen behoeft te leiden,

Zoals uit de tabellen 58 en 59 blijkt, is ondanks de achteruitgang van de uitvoer naar Duitsland de aanvoer van drogerijgarnalen in de jaren voor 1940 aanzienlijk toegenomen.

De aanvoer van consumptie-garnalen, voornamelijk ten behoeve van de stad en de provincie Groningen was steeds gering.

De garnalenvisserij langs de Waddenzee verkeerde evenals andere takken van visserij, tengevolge van de afsluiting van de Zuiderzee, in moeilijke omstandigheden. Deze Waddenzeevisserij is een onderwerp op zichzelf, waartoe ook de problemen der visserplaatsen Den Oever, Oudeschild en Harlingen moeten worden gerekend. Het vereist een afzonderlijk diepgaand economisch en sociografisch onderzoek, waarvoor bij het opstellen in dit rapport geen gegevens beschikbaar waren.

In verband met de totaal andere eisen, welke een sanering van de Waddenzeevisserij stelt, zal dan ook in dit rapport geen verdere aandacht aan deze visserij kunnen worden besteed.

Hoofdstuk 7.

AFZET EN VERBRUIK VAN CONSUMPTIEGARNALEN.

Consumptie-garnalen worden levend, gekookt en gepeld of gekookt en ongepeld verkocht.

De levende garnalen zijn zeer spoedig aan bederf onderhevig en moeten daardoor op de dag van aanvoer worden verkocht en door de consument bereid. Het waren in het bijzonder de Amsterdammers, die de garnalen levend kochten en zelf kookten en pelden. Ook in Amsterdam gaat men echter in toenemende mate over tot het kopen van de aan boord gekookte garnalen.

De ongepelde aan boord gekookte garnalen worden hoofdzakelijk naar België en Frankrijk geëxporteerd. De binnenlandse afzet van ongepelde garnalen is betrekkelijk gering, doordat het Nederlandse publiek het zelf pellen te bezwaarlijk vindt. De in huisindustrie gepelde aan boord gekookte garnalen vinden speciaal op de binnenlandse markt afzet, temeer omdat gepelde garnalen korte tijd houdbaar zijn.

A. Het binnenlandse verbruik van consumptie-garnalen.

Het binnenlandse verbruik is slechts ruw te ramen. Daartoe is in tabel 60 de uitvoer naar Duitsland geëlimineerd, omdat de in- uit- en doorvoerstatistiek de uitvoer van consumptie-garnalen en gedroogde garnalen in één post geeft en de uitvoer naar Duitsland vrijwel uitsluitend uitvoer van gedroogde garnalen betrof.

In verband hiermede is ook de aanvoer van Waddenzeegarnalen buiten beschouwing gelaten.

Van de aanvoer vóór 1936 te IJmuiden, Zandvoort, Katwijk en Scheveningen zijn geen gegevens beschikbaar. Deze aanvoer is echter pas na 1932 door de opkomst van IJmuiden van betekenis geworden.

Voorts werd voor ongepelde garnalen het netto-gewicht van de uitvoer gesteld op 70% van het bruto-uitvoergewicht en voor gepelde garnalen op 80% van driemaal het bruto-uitvoergewicht van gepelde garnalen.

Tabel 60 geeft een raming van het binnenlands verbruik, dat na 1930 met ongeveer 30% blijkt te zijn gedaald.

In belangrijke mate zal deze daling zijn veroorzaakt door de afsluiting van de Zuiderzee, waardoor de gehele aanvoer van Zuiderzeegarnalen plotseling uitviel.

Langzamerhand is echter de aanvoer van consumptiegarnalen te IJmuiden groter geworden en werden te Volendam de te IJmuiden aangevoerde garnalen in huisindustrie gepeld in plaats van vroegere Zuiderzeegarnalen.

De vrij aanzienlijke daling van het binnenlands verbruik wijst er vermoedelijk op, dat door het wegvallen van de Zuiderzeegarnalen een deel van de binnenlandse vraag onbeantwoord is gebleven. Mede in verband met de toegenomen bevolking moeten er dus op de binnenlandse markt nog belangrijke afzetmogelijkheden zijn.

Tabel 61. Aanvoer, uitvoer en verbruik van consumptie-garnalen in de jaren 1936-1939 in kg netto 1).

	1939	1938	1937	1936
Pellerijgarnalen				
aanvoer	1.748.000 kg	1.609.000 kg.	1.352.000 kg.	1.334.000 kg.
uitvoer	801.000 "	750.000 "	495.000 "	510.000 "
binnenland	947.000 "	859.000 "	857.000 "	824.000 "
Handelsgarnalen				
aanvoer	1.174.000 "	1.229.000 "	1.331.000 "	1.459.000 "
uitvoer	831.000 "	903.000 "	985.000 "	1.112.000 "
binnenland	343.000 "	326.000 "	346.000 "	347.000 "
Levende garnalen				
aanvoer	802.000 "	793.000 "	1.061.900 "	1.033.000 "
uitvoer	—	—	—	—
binnenland	802.000 "	793.000 "	1.061.000 "	1.033.000 "

1) Volgens gegevens van het Verkoopkantoor voor Garnalen.

Uit bovenstaande tabel blijkt, dat de laatste jaren voor 1940 de aanvoer verbeterde als de uitvoer toenam, de binnenlandse afzet ging relatief achteruit.

De afzet van levende garnalen is voornamelijk op Amsterdam aangewezen, waar echter een overgang op ongepelde gekookte garnalen plaats heeft gevonden.

Voor de verkoop van handelsgarnalen (ongepelde gekookte garnalen) is men vrijwel geheel op export aangewezen.

De pellerijgarnalen worden in huisindustrie gepeld, vervolgens gewassen, gezouten en een geringe hoeveelheid boorzuur toegevoegd, waardoor een korte tijd houdbaar product verkregen wordt, dat gemakkelijk geconsumeerd kan worden. De afzet van gepelde garnalen is daardoor in belangrijke mate op het binnenland aangewezen.

B. De uitvoer van consumptie-garnalen.

Uit tabel 62 blijkt, dat consumptie-garnalen vrijwel uitsluitend naar België, Frankrijk en Engeland worden uitgevoerd.
Na 1931 is deze uitvoer gaan dalen tengevolge van invoer contingentering door België en Frankrijk, verhoging van invoerrechten door Engeland, en tengevolge van depreciaties der valuta's.

Een der voornaamste oorzaken van de belemmeringen was de toegenomen aanvoer van garnalen langs de gehele Noordzeekust, hetgeen een gevolg was van de achteruitgang van de visstand, waardoor ook grotere vaartuigen de garnalenvisserij gingen uitoefenen, terwijl de motorisering van de vissersvloot de aanvoercapaciteit aanzienlijk deed toenemen.

Beschermende maatregelen ten gunste van de eigen vissersvloot der betreffende landen kwamen zodoende ten laste van de Nederlandse uitvoer.

De laatste jaren voor 1940 gingen verschillende exportours van verse zeevis te IJmuiden er toe over tegelijk met de verse zeevis ook ongepelde garnalen te verzenden, hetgeen de export van garnalen ten goede kwam.

In het algemeen zijn de uitvoermogelijkheden van consumptie-garnalen door natuurlijke oorzaken achteruitgegaan. Naarmate de koopkracht meer gaat toenemen zal ook de uitvoer van garnalen weer kunnen toenemen, mits de vissersvloot gesaneerd wordt om alsdan zo goedkoop mogelijk te kunnen aanvoeren.

Zonder dat in dit rapport op de afzet van consumptie-garnalen kan worden ingegaan kan er geconcludeerd worden, dat er nog voldoende afzetmogelijkheden aanwezig zijn voor een gesaneerd bedrijf, terwijl een eventueel mechanisch pellen van consumptie-garnalen eveneens zeer ten gunste van de afzet zal werken.

Hoofdstuk 8.

DE GARNALENVISSERIJ NA DE BEVRIJDING.

Na de bevrijding in Mei 1945 werd de garnalenvisserij geleidelijk hervat. In verband met de zeer gunstige visstand vlak langs de kust gingen echter vele vroegere garnalenvissers de kleine trawlvisserij uitoefenen, waartoe ook de gunstige prijzen van de platvis aanleiding gaven, zodat alleen vaartuigen met een gering motorvermogen voor de garnalenvisserij beschikbaar bleven.

Van de aanvoer van consumptie- en drogerij-garnalen in 1946 geeft tabel 64. een beeld, terwijl het prijsverloop wordt weergegeven door tabel 63.

Tabel 63. Prijsverloop van garnalen in 1946.

	tot 12 October 1946	na 12 October 1946
Pellerijgarnalen	34 cts per kg netto	44 cts per kg netto
Handelsgarnalen	37 " " " "	50 " " " "
Levende garnalen	34 " " " "	34 " " " "
Exportgarnalen	55 " " " "	55 " " " "
	tot 5 October 1946	na 5 October 1946.
Ongekookte drogerijgarnalen	f.2.15 per 100 kg.netto	f.2.75
Gekookte " "	" 2.60 " " " "	" 3.20

Financiële steun werd in 1946 niet verleend.

De uitvoer bedroeg in 1946 274.984 kg ongepelde garnalen ter waarde van f.162.300.- en 2413 kg gepelde garnalen ter waarde van f.12.916.-.

Verwacht mag worden, dat naar mate, zoals in een na-oorlogse periode is te verwachten, de visstand ongunstiger wordt en bovendien de prijs van de vis gaat dalen er weer meer vissersvaartuigen met gering motorvermogen aan de garnalenvisserij zullen moeten gaan deelnemen, waardoor zich weer dezelfde moeilijkheden zullen gaan voordoen als voor de oorlog: te veel verouderde schepen met een te gering motorvermogen, welke zonder financiële steun het bedrijf niet zullen kunnen uitoefenen.

Hoofdstuk 9. DE ONTWIKKELING DER GARNALENVISSERIJ IN HET BUITENLAND.

Van de ontwikkeling der garnalenvisserij in het buitenland is slechts weinig bekend.

In het (Belgische)"Visserijblad"van 20 Januari 1940 wordt met betrekking tot de garnalenvisserij opgemerkt:

"Het behoeft gezegd, dat de kleine kustvissers-reders zelf dagelijks in zee "moeten om voor een hongerloon te werken, want het ontgaat ten andere niemand, "dat ervoor een onze kustvissersvaartuigen van minder dan 60 pk moeten verdwijnen!

In "Die Deutsche Fischwirtschaft" van 14 April 1940 treft men ten aanzien van de Duitse garnalenvisserij langs de Noordzeekust de volgende passage aan:

"Früher konnte man in der Krabbenfischerei allen möglichen Fahrzeugen begegnen. "Alte Rettungsboote, Jollen, kleiner Ewer neben modernen Kutter. Die alten zum "Krabbenfang umgebauten Fahrzeuge waren meistens sehr primitiv eingerichtet mit "denen gewöhnlich nicht viel zu verdienen war. Sie sind aber immer mehr zurück- "gedrängt worden und der moderne Kutter herrscht heute vor. Die erfahrenen Krab- "benfischer haben längst erkannt, dasz sie eine wirklich lohnend Fischerei nur mit "guten leistungsfähigen Fahrzeugen betreiben können, mit denen sich am rationell- "sten wirtschaften lässt.

In de "Fishing News" van 7 October 1939, jrg. 9 wordt vermeld, dat in Louisiana (U.S.A.) een modern garnalenvissersvaartuig van 50 x 15 x 45 voet, met een diesel_ motor van 100 pk in gebruik was gesteld. Hierbij werd aangetekend, dat men ook daar vroeger op de banken dicht bij de haven viste. Verder uit de kust bleken echter meer garnalen,welke groter zijn, voor te komen, terwijl men bovendien om het vele vissen vlak langs de kust voor het behoud van de garnalenstand vreesde.

Tenslotte volgt hieronder een overzicht van de aanvoer van garnalen van enkele West-Europese landen.

Tabel 65. Aanvoer van consumptie-garnalen in 1000 kg netto 1)

	Nederland	België	Frankrijk		Engeland			Duits-
			Noordkust	Westkust	Oostkust	Zuidkust	Westkust	land
1937	2.692	4.030	1.650	929	1.864	23	871	40.438
1936	3.041	3.495	1.506	521	1.262	22	681	33.842
1935	2.597	2.671	1.092	499	1.418	10	592	19.901
1934	3.250	-	1.120	704	1.775	7	599	24.726
1933	3.834	-	749	826	1.560	8	669	22.273
1932	4.878	-	96	193	1.017	9	653	19.846
1931	6.016	-	658	875	1.622	11	771	20.582
1930	7.361	-	823	741	1.946	10	716	14.131
1929	6.281	-	761	604	1.839	5	768	12.464
1928	5.770	-	221	1.838	1.951	3	736	7.529
1927	5.811	-	188	1.316	1.711	2	782	5.626
1926	4.849	-	182	1.161	2.160	4	930	5.179
1925	6.168	-	195	984	1.892	9	869	4.458

1) Gegevens ontleend aan het "Bulletin Statistique des pêches maritimes".

Uit deze gegevens blijkt, dat de aanvoer van garnalen in België, Frankrijk en Duitsland aanzienlijk is toegenomen, hetgeen aanleiding was om de invoer uit Nederland te beperken.

Hoofdstuk 10.

DE SANERING VAN DE NEDERLANDSE GARNALENVISSERIJ.

In hoofdstuk 6 zijn de verschillende districten en aanvoerplaatsen uitvoerig besproken. Hierbij bleek, dat de garnalenvissersvloot voor de oorlog en ook thans nog bestaat uit totaal verouderde, veelal houten tot motorvaartuig verbouwde zeilschepen met een te gering motorvermogen, waarmede geen rendabele exploitatie mogelijk is. Dientengevolge moet de gehele vloot worden gemoderniseerd door middel van het bouwen van nieuwe schepen.

Onderstaand tabel geeft een recapitulatie van het aantal nieuw te bouwen garnalenvissersvaartuigen, zoals dit in het voorafgaande hoofdstuk is bepaald.

Tabel 66. Recapitulatie sanering garnalenvissersvloot (excl.Waddenzeevisserij).

Aantal vaartuigen	nodig	beschikbaar 1 Jan.1940	beschikbaar 1 Juli 1947	verloren gegaan
Breskens, Vlissingen, Veere, Arnemuiden	50	90	46	44
Stellendam, Goedereede, Ouddorp, Brouwershaven	40	90	63	27
IJmuiden, Urk, Volendam, Den Helder, Scheveningen.	30	77	63	14
Totaal:	120	257	172	85

Per 1 Januari 1940 waren er 257 vaartuigen in bedrijf, waarvan er ongeveer 230 de garnalenvisserij het gehele jaar uitoefenden. De overige alleen in de wintermaanden.

Per 1 Juli 1947 zijn beschikbaar 172 vaartuigen, waarvan in verband met de thans gunstige visstand een groter deel dan voor de oorlog ook de kleine trawlvisserij uitoefent. Daarentegen is een aantal kleine vissersvaartuigen thans ingeschakeld in de garnalenvisserij.

Beperken wij ons uitsluitend tot de eigenlijke garnalenvissersvloot dan zal dus met 120 moderne garnalenkotters kunnen worden volstaan om evenveel garnalen aan te voeren als voor de oorlog, waarop wij ons ook voor de komende jaren kunnen baseren.

De regeling en financiering der sanering dient in het algemeen verband der sanering van de gehele Nederlandse vissersvloot te worden beschouwd, waarvoor verwezen moge worden naar rapport no. 80 "Onderzoek naar de toestand van de Nederlandse Visserij."

Deel II. DE SOCIALE POSITIE DER KUSTVISSERS IN HET BIJZONDER DER GARNALENVISSERS.

Inleiding:

Dit hoofdstuk wil vooral een beeld geven van de maatschappelijke toestand, waarin zich thans de Zeeuwse garnalenvissers en die van het eiland Goeree en Overflakkee bevinden.

Het is dus niet de bedoeling een volledige sociografie van deze deelgroep in dit rapport op te nemen. Enerzijds ontbraken hiervoor de werkkrachten en de tijd, anderzijds zou dit onderdeel een te grote plaats ingeruimd krijgen.

Vandaar dan ook, dat slechts een korte sociale en in verband daarmede economische beschouwing van deze bevolking gegeven werd. Meer aandacht is besteed aan de demografische verhoudingen en aan de sociale voorzieningen.

Hoofdstuk I. ENKELE SOCIALE EN ECONOMISCHE ASPECTEN VAN DE KUSTVISSERIJ.

Op ons verzoek heeft de "Stichting Maatschappelijk Werk ten Plattelande" haar landbouwhuishoudconsulenten verzocht om een vluchtig onderzoek in te stellen naar de sociale positie van de kustvissersbevolking o.m. ook van Arnemuiden, Vlissingen, Breskens, Stellendam, Goedereede en Ouddorp.

De rapporten zijn in ons bezit gekomen, waarvoor aan het Bestuur veel dank gezegd wordt.

De feiten, in dit hoofdstuk vermeld van de zes bovengenoemde centra, zijn voor een deel ontleend aan deze rapporten.

Hoewel de sociale en economische omstandigheden van de vissersbevolkingsgroep in Arnemuiden, Vlissingen, Breskens, Stellendam, Goedereede en Ouddorp, in grote trekken vrijwel parallel lopen, komt men hiernaast met zulke typische plaatselijke verschillen in aanraking, dat het noodzakelijk is de omstandigheden der vissers in deze plaatsen afzonderlijk te beschrijven.

ARNEMUIDEN.

Arnemuiden is een typisch vissersdorp, gelegen in de Oosthoek van Walcheren. Eens was het een bloeiende havenstad, voordat het Sloe verzandde en de haven dichtslibde; de ligging aan open zee ging verloren.

Nu vindt men er slechts een kleine vissershaven, die d.m.v. een speciaal daarvoor aangelegd kanaal, in verbinding staat met het kanaal door Walcheren, waarlangs de vissersvloot, hetzij via Vlissingen, hetzij via Veere, haar weg naar zee kiest.

Er zijn momenteel 900 inwoners, die direct of indirect van de visvangst bestaan, dat is 30% van de totale bevolking.

De overige bevolking bestaat uit de middenstandsgroep en de ambachtslieden, enkele ambtenaren en de agrarische bevolking; kleine en grote boeren en landarbeiders. Ook zijn er enkele industrie-arbeiders, die in Middelburg of Vlissingen werkzaam zijn.

De vissersvloot bestond voor de oorlog uit 37 vaartuigen, waarvan er in de oorlog 5 door mijnen en bombardement geheel verloren gingen. 16 vaartuigen werden door de Duitsers weggehaald, waarvan er nu 12 zijn teruggekeerd; de overige 4 moeten als verloren beschouwd worden. Behalve deze 9 vaartuigen, gingen er nog 9 verloren, welke onbruikbaar werden gemaakt, of tot zinken werden gebracht; 4 vaartuigen zijn op het ogenblik in reparatie en komen in de toekomst weer in de vaart. Op het ogenblik varen 14 schuiten regelmatig uit. Door de mijn-explosie en bombardementen kwamen 17 vissers om het leven, waarvan er 15 gehuwd waren, die tezamen 31 kinderen achterlieten. Er varen meestal 4 man op een schuit, de schipper en 3 knechts. Er zijn op het ogenblik ongeveer 60 gezinnen, waarvan de man ter visvangst gaat. En er is nog steeds een groep, welke door het ontbreken van een vaartuig, noodgedwongen op andere werkzaamheden aangewezen i

Deze hebben in de afgelopen jaren gewerkt bij de Dienst Droogmaking Walcheren, bij Landbouwherstel, Wederopbouw, enz. Zodra er echter een kans is, om weer naar zee te gaan, keren zij onmiddelijk terug naar hun oorspronkelijk beroep, want de trek naar zee is wel heel sterk bij deze vissers; wie eenmaal visser geweest is, zal niet licht voor altijd de spa ter hand nemen!

In het algemeen is het meest gangbare type boot, waarmee men vaart, de z.g. "hoogaars", oorspronkelijk een houten zeilboot, welke tegenwoordig altijd een ingebouwde motor heeft.

De garnalenvisserij is de belangrijkste bron van inkomsten.
Daarnaast worden alle soorten plat- en rondvis, welke de Noordzee biedt, aan de markt gebracht.

Deze vissers blijven meestal dicht bij honk. Voor het grootste deel - 75% -, vissen zij via Vlissingen als basishaven. De rest vist vanuit Veere. Zij vertrekken in de regel 's Maandagsmorgens in alle vroegte en blijven de gehele week weg tot Zaterdag of Vrijdagavond. Zij blijven echter nooit langer dan een etmaal op zee en keren in de regel elke avond terug naar de Vlissingse of Veerse haven.

Wat de verhouding van de schipper tot de knecht betreft, deze is meestal zeer goed; er is geen sprake van enig standsverschil; men gaat als gelijke met elkaar om. Schippers en knechts zitten eendrachtig samen in dezelfde plaatselijke vereniging, zelfs is een knecht dit jaar voorzitter.

Evenmin is er sprake van een normale arbeidsverhouding: werkgever-werknemer. Men verdeelt de opbrengst gezamenlijk. Ook hier vinden wij de z.g. "deelvisserij". Alle opvarenden ontvangen 1/7 van de opbrengst als beloning, de schipper ontvangt 4/7, want 3/7 wordt gereserveerd voor afschrijving netwerk en onderhoud van de schuit.

De Arnemuidense visser is honkvast en sterk aan zijn eigen dorp, zijn familie en zijn eigen sfeer gehecht. Zelfs in afgelopen jaren zijn er, ondanks het verlies der schuiten enz., weinigen verderop getrokken om bij andere vissers in Holland of elders te gaan varen.

Naast deze "echte vissersgezinnen" telde dit dorp voor de oorlog nog 110 gezinnen, welke bestonden van een belangrijke kleinhandel in vis en garnalen. Na de oorlog is dit aantal teruggelopen tot 60 gezinnen. Men koopt de vis of garnalen van de vissers op en vooral de vrouwen van deze gezinnen trekken leurende met de verse vis en garnalen, welke ze in twee kleurige korven aan een schouderjuk dragen, stad en land af. In het voorjaar verkopen ze bovendien de zgn. "schorrengroenten" de "jonge lamsoren" en de "zeekraal", welke ze 's morgens in alle vroegte op de verafgelegen wijde schorren van het Sloe, meer dan een uur gaans, buiten het dorp gaan snijden.

Deze vrouwen zijn praktisch de gehele week, hele dagen op stap. Vooral vroeger deden ze alles te voet af en kon men ze over het gehele eiland op de schilderachtige landweggetjes ontmoeten in hun kleurige kleederdracht.

Tegenwoordig maken ze meer en meer gebruik van het locaaltreintje naar Middelburg of Vlissingen, of van de bussen naar de naburige dorpen, maar nog steeds zijn ze het grootste gedeelte van de week niet thuis. Een oude moeder, ongetrouwde zuster, buurvrouw of vaak ook het oudste meisje, past op de kinderen en zorgt voor het eten. Gedurende de enkele dagen, dat ze thuis zijn, doen zij de kleine primitieve woningen "aan kant" en verder kijken ze niet zo nauw.

Er zijn ook gezinnen bij deze vishandelaren, waarvan de man alleen met vis vent, maar in de meeste gevallen zijn het de vrouwen, die de handel drijven, met het funeste gevolg, dat zij hun gezin de meeste dagen in de steek moeten laten.

Deze groep van vishandelaren is nauw verbonden met de vissers; niet zelden zijn zij met deze door familiebanden verbonden en bestaat er een sterk gevoel van saamhorigheid tussen deze mensen; hierover straks meer.

Er bestaat sedert jaren in Arnemuiden een kleine garnalenpellerij. Aan dit fabriekje werken slechts weinig arbeiders. Het pellen der garnalen, wat uitsluitend met de hand gebeurt, geschiedt nog voor het grootste gedeelte bij de mensen thuis als "huisarbeid". Door het garnalenpellen genieten ongeveer 150 gezinnen een niet geringe bijverdienste.

Door de zgn. "deelvisserij" genieten de vissers nooit een vast inkomen. Er zijn weken, wanneer er veel gevangen wordt, dat er honderden guldens per week per schuit verdiend worden. Maar er zijn ook weken, zoals in de afgelopen winter, dat de inkomsten nihil zijn.

In de wintermaanden waren de meeste vissers dan ook in de "overbruggingssteun".

Daar hier geen sprake is van een normale arbeidsovereenkomst, was geen enkele der vissers in de sociale verzekering opgenomen. Hierop komen wij uitvoerig terug.

Het algemene welvaartspeil der vissers en van de aanverwante groep der vishandelaren was voor de oorlog door de lage prijzen en de geringe vangsten zeer slecht. Thans is hun toestand gunstiger geworden.

Er werd b.v. slechts in één geval consumentenkrediet toegezegd. Er waren meerdere vissersgezinnen, welke het consumentenkrediet aanvroegen, maar welke bij nader onderzoek bleken hierover niet in aanmerking te komen.

Hoe lang de tijd van hogere besommingen zal duren, is vanzelfsprekend onbekend. Alleen kan gezegd worden, dat er weer een tijd zal aanbreken, dat de uitkomsten der visserij minder gunstig zullen zijn.

Het algemeen ontwikkelingspeil is laag. De kinderen genieten ook nu, op enkele uitzonderingen na, geen voortgezet onderwijs. De jongens gaan al vroeg mee naar zee. De meisjes gaan, als zij niet thuis voor de huishouding moeten zorgen, omdat moeder uit werken gaat of met vis leurt, als ze 14 of 15 jaar zijn naar Middelburg in betrekking, eerst als dagmeisje, als ze wat ouder zijn als werkster. Nooit voor dag en nacht, want 's avonds willen zij thuis zijn. De gebondenheid aan het eigen dorp en milieu is zeer sterk en dominerend.

Door bemiddeling van één der hoofdonderwijzers, die bij de vissers zeer gezien is, gaat een enkele jongen wel eens naar de ambachtschool, M.U.L.O. of H.B.S., om voor een ander beroep te worden opgeleid, maar het zijn uitzonderingen.

In dit opzicht is er zeker sprake van achterstand in vergelijking met de agrarische bevolkingsgroep van deze gemeente.

Dit hangt sterk samen met het isolement, waarin deze vissersbevolking jarenlang leefde ten opzichte van de overige bevolkingsgroepen. Onderling was er een sterk ontwikkeld gevoel van saamhorigheid, zowel in tijden van welvaart en vreugde, als in tijden van nood, armoede en leed.

Er was vóór 1935 weinig contact tussen de vissers en de andere dorpsbewoners. Het zou b.v. ongepast geoordeeld worden, wanneer een boerenzoon of een zoon van een timmerman met een dochter van een visser zou willen trouwen, en omgekeerd. Dit had tot gevolg, dat er onder de vissers veel familie-huwelijken voorkwamen en dat men vaak bij familie "introuwde". Men huisde dicht opeen in de kleine, slecht geoutilleerde woningen, met onvoldoende slaapplaatsen en zeer gebrekkige watervoorzieningen en vuilverwijdering.

Mede door de vermaterialisering, de grote geestelijke armoede, was het zedelijk en geestelijk peil zeer laag; de gedwongen huwelijken waren talrijk.

Door de ongezonde leefwijze, de slechte behuizing en de inteelt, kwamen tot voor kort ziekten als tuberculose, geslachtsziekten, enz. veelvuldig voor en was het sterftecijfer, zowel van zuigelingen als van volwassenen, zeer hoog.

In de laatste tien jaren zijn er echter ingrijpende veranderingen opgetreden in bovengenoemde wantoestanden en begint het isolement van de vissersbevolking ten opzichte van de andere bevolkingsgroepen te verminderen.

De verbetering van de toestanden op het gebied der hygiëne en huisvesting is reeds vanaf het einde van de eerste wereldoorlog 1918 in stijgende lijn. Toen was het geen uitzondering, dat in de toch reeds kleine woningen, welke zeer primitief waren ingericht, drie of vier gezinnen huisden van gemiddeld zes personen. Tussen 1918 en 1928 werden een 125 nieuwe woningen aangebouwd, waardoor bovengenoemde overbevolking der huizen sterk verbeterde.

Over het algemeen bezitten de vissers geen eigen woningen. Zij wonen praktisch allen in huurwoningen. Men heeft liever een eigen boot, dan een eigen woning.

Ook op hygiënisch gebied is de laatste dertig jaar een sterke vooruitgang merkbaar. Enerzijds is dit te danken aan het feit, dat de watervoorziening en vuilverwijdering verbeterden. Het gehele dorp heeft waterleiding en met een doelmatige riolering is men bezig.

Anderzijds is deze vooruitgang vooral te danken aan het baanbrekende werk, dat door Kruisvereniging, wijkverpleegsters en dokters op dit terrein is gebeurd.

Uit het feit, dat bij een na de oorlog ingesteld tuberculose-onderzoek over de gehele bevolking ook de vissers vrijwillig opkwamen en zich met hun gezinnen lieten doorlichten, blijkt de verandering welke hier heeft plaats gegrepen ten opzichte van hun inzichten, conservatisme en wantrouwen.

Deze geleidelijke verandering en het doorbreken van hun isolement vindt ook zijn oorzaak hierin, dat de meisjes en jonge vrouwen door hun werken bij de gegoede burgers en notabelen van Middelburg in aanraking kwamen met andere milieu's. Zij zijn vertrouwd geworden met de moderne huishouding en hebben vaak later in eigen gezin, van wat zij in de stad gezien en geleerd hadden, toegepast.

Van nature nemen zij aan het verenigingsleven niet deel, maar de laatste jaren worden zij door de energieke zelf uit Arnemuiden afkomstige burgemeester meer en meer hierin betrokken en als het ware er met de haren bijgesleept, zodat zij hoe langer hoe meer in de gehele dorpsgemeenschap worden opgenomen.

Zo hebben zij zitting in het gemeentebestuur en één der wethouders is altijd een van de vooraanstaande vissers, hoewel deze de meeste vergaderingen van B en W in de steek laat om ter visvangst te gaan.

De vissers hebben ook zitting in het bestuur van de woningbouwvereniging, waarv verschillende vissers lid zijn.

VLISSINGEN.

De vissersbevolking is hier naar verhouding van de totale bevolking van ruim 20.000 inwoners een kleine groep van ongeveer 80 vissers, die bijna allen uit Arnemuiden afkomstig zijn.

Zij hebben zich uit praktische, hoofdzakelijk economische overwegingen in Vlissingen gevestigd, om het tijdrovende heen en weer varen naar Arnemuiden te voorkomen en om elke avond naar hun gezin te kunnen terugkeren.

Binnen de stadsbevolking van Vlissingen vormen zij een vrijwel geïsoleerde groep, welke behalve met de in de havenbuurt wonende bevolking - zij wonen n.l. praktisch allen in de onmiddellijke nabijheid der vissershaven-geen contact hebben met de Vlissingers.

Zij blijven onderling sterk gebonden en daar zij veel familierelaties in Arnemuiden hebben, keren zij met feestdagen en andere bijzondere gelegenheden altijd weer naar Arnemuiden terug.

In de oorlogsjaren hebben verschillende van deze gezinnen, door de in Vlissingen aangerichte verwoestingen, weer in Arnemuiden gewoond en enkelen hebben zich hier weer blijvend gevestigd.

In het algemeen geldt voor hen hetzelfde als voor de te Arnemuiden woonachtige vissers, wat betreft, welstand, mentaliteit, godsdienst en ontwikkeling.

Bij deze groep merkt men alleen in versneld tempo een doorbreking van het isolement op. Typische kenmerken in levensstijl en gewoonten, klederdracht, taal, enz. zullen in de toekomst bij deze groep eerder verloren gaan door de ook hier toenemende vermenging door huwelijk enz. met de in hun omgeving wonende stadsbevolking.

BRESKENS.

Op een bevolking van ongeveer 1.200 inwoners bevinden zich hier gemiddeld 90 vissers. De vloot bestaat uit een 20-tal vaartuigen.

Vóór de oorlog voer men geregeld met 33 schepen uit. Ook hier zijn er door de oorlogshandelingen en het weghalen door de Duitsers een tiental verloren gegaan. Door de oorlogshandelingen zijn er ongeveer 18 vissers om het leven gekomen. De meesten door het zware bombardement op Breskens in September 1944. Momenteel zijn er nog steeds enkele vissers zonder schuit, terwijl ook nog enkele weer uit Duitsland teruggekeerde boten, gereparéerd moeten worden. Toen Breskens in het begin van de maand Mei werd bezocht, lagen er 8 schepen in de haven en enkele op de werf. De overige waren naar Umuiden om vandaar uit te vissen.

De Breskense vissers hebben over het algemeen meer zeewaardige schuiten dan de Arnemuidense vissers, vandaar dat zij ook verder wegtrekken en langer uit kunnen blijven. Zij varen hoofdzakelijk met z.g. kotters en botters, flinke ijzeren schepen met gas-olie-motoren.

De vissers klaagden niet over materiaalgebrek al vraagt het veel financiële offers om hun uit Duitsland teruggekeerde schuiten weer helemaal op te laten knappen. Met de schadevergoedingen, welke zij hiervoor ontvangen, komen zij niet toe en daar deze vissers voor het grootste deel ook hun woonhuis met inboedel bij de bombardementen verloren hebben, zitten zij veelal weer zware financiële lasten.

De vissersbevolking van Breskens is een gemoedelijk slag mensen, echte Zeeuws-Vlamingen. Ze nemen het leven niet zwaar op en weten zich in allerlei omstandigheden te schikken.

Er is bij deze groep geen sprake van standsverschil t.o.v. de andere bevolkingsgroepen. De vissers zijn geheel in de dorpsgemeenschap opgenomen, zij nemen deel aan het verenigingsleven en hebben zitting in de verschillende besturen, ook in de gemeente-raad.

Van achterstand t.o.v. de andere bevolkingsgroepen is geen sprake. Het komt ons voor, dat er met de werkelijk agrarische bevolking om Breskens heen weinig contact is. Men heeft hier hoofdzakelijk enkele grote boeren en landarbeiders.

Vooral de landbouwers begeven zich weinig in het dorpsleven van Breskens. Zij wonen buiten het dorp, dat vanouds een haven-, vissers- en industrieplaatsje is geweest.

Verder is iedereen in Breskens sinds najaar 1944 door de oorlog gedupeerd, ook de vissers. Zij wonen voor het grootste deel, evenals hun medeburgers, in noodwoningen of opgelapte huizen. Verschillende van hen bezaten voor de oorlog een eigen woning, de noodwoningen hebben zij in huur van de gemeente.

De vissers zijn hoofdzakelijk Ned. Hervormd; de vrijzinnigen overheersen in tegenstelling met Arnemuiden, waar bijna allen orthodox (Ger. Bond) zijn.
Er komen geen R.K. vissersgezinnen voor.

Wat hun inkomsten en sociale verzekering betreft, geldt hetzelfde als bij de Arnemuidense vissers. In Breskens hebben vele vissers echter vrijwillige verzekeringen gesloten. Zij zijn verenigd in een Vissersvereniging, welke zeer actief bezig is betere voorwaarden ten aanzien van de sociale voorzieningen te verkrijgen.

Meer dan in Arnemuiden komt het in de Breskense vissersgezinnen voor, dat jongens en meisjes na de lagere school voortgezet onderwijs ontvangen, ambachtsschool, M.U.L.O. of H.B.S. en de meisjes de Landbouwhuishoudschool.

De conclusie, welke men uit het bovenstaande kan trekken is: dat de Breskense vissers zowel in sociaal als in cultureel opzicht hoger staan dan de vissers van het eiland Walcheren. Zij zijn vooruitstrevender, welvarender en cosmopolitischer dan deze.

Hun grotere welvaart spruit vnl. voort uit het feit, dat zij over betere schuiten beschikken dan de Arnemuidense vissers en niet in het minst, omdat zij door hun grotere vooruitstrevendheid, meerdere ontwikkeling en ondernemingsdurf, hun geld op een betere wijze hebben gebruikt dan de Arnemuidense vissers. De laatsten hebben eerst later hun zeilen voor een motor verwisseld en zijn er nooit aan toe gekomen om betere schuiten aan te schaffen, waarmee zij meer hadden kunnen bereiken.

GOEREE-OVERFLAKKEE.

Op het eiland Goeree-Overflakkee bestaat de bevolking hoofdzakelijk uit landbouwers. Daarnaast zijn er 3 plaatsen n.l.: Ouddorp, Goedereede en Stellendam met een kleine groep vissers, die nog overgebleven zijn van de vroegere vissersbevolking van het eiland.

Naast veel overeenkomst zijn er ook grote verschillen tussen de vissers in deze plaatsen. Het welvaartspeil van de zeevissers is hoger dan van de garnalenvissers. De oorlogsschade speelt in alle plaatsen een rol maar ligt voor iedere plaats anders.

De arbeidsvoorwaarden zijn in de drie dorpen gelijk. De schipper is de eigenaar van de boot en heeft 3 tot 5 knechts in dienst. De vissers vangen op deel, d.w.z. de knechts ontvangen 10 tot 13% van de opbrengst, naar gelang het aantal knechts, dat in dienst is. Een deel van de winst wordt gebruikt tot dekking van de onkosten aan het schuitje, netwerk, enz., de rest is voor de schipper.

De visserij is in hoge mate afhankelijk van het weer; wanneer ze niet uitvaren zijn er geen verdiensten.

De meeste vissers hebben een eigen huisje met een stukje grond. Vrijwel allen zijn vrijwillig aangesloten bij een ziekenfonds, alleen de allerarmsten kunnen dit niet betalen.

De garnalenvissers komen iedere dag aan wal, de garnalen worden aan boord gekookt en moeten vers gepeld worden. De volgende dag moeten zij reeds vervoerd en als het kan, verhandeld worden. Het is een product dat snel bederft.

De zeevissers blijven enkele dagen op zee, meestal van Maandag tot Zaterdag; in die tussentijd gaan ze in Scheveningen, Rotterdam of Vlaardingen markten. 's Zondags zijn ze altijd thuis. Dit is een oude gewoonte en spruit voort uit hun godsdienstige overtuiging.

Alle vissers zijn orthodox Ned. Hervormd. De kinderen bezoeken allen de Christelijke school. De vissers vormen een aparte groep, die steeds hetzelfde beroep hebben uitgeoefend van vader op zoon. De liefde voor het vak is ingeboren; alleen uit hoge noodzaak gaan ze over tot de landarbeid of een ander beroep. De kinderen moeten vaak uit armoede in een ander beroep; dit gebeurt meestal tegen hun zin.

Zeer weinig jongens gaan naar de ambachtschool, daar de ouders hen, na het behalen van het diploma, niet buiten het eiland willen laten werken. Op het eiland zelf is er voor deze jongens, door gebrek aan industrie, geen werk, zodat zij geen bestaansmogelijkheid hebben. Door de grote gehechtheid aan het dorp en het eiland ziet men veel familie-huwelijken met de bekende gevolgen (t.b.c., achterlijkheid, enz.). Het cultuurpeil van de zeevissers is hoger dan dat van de garnalenvissers, daar zij meer met de buitenwereld in aanraking komen. In de gemeenteraden zijn de vissers niet of slecht vertegenwoordigd, zodat hun belangen niet voldoende worden behartigd.

OUDDORP.

Dit dorp heeft 3.850 inwoners, waarvan 25 tot 30 vissersgezinnen. Er zijn ongeveer 100 personen die hoofdzakelijk van de garnalenvisserij leven. Enkele vissers vangen zeevis en garnalen.

Er is hier een filiaal van de garnalenpellerij van Stellendam gevestigd, waar een deel van de garnalen wordt gepeld. In de gezinnen wordt niet gepeld. Vroeger waren hier 25 à 30 schepen, nu maar 13. Ze zijn gedeeltelijk door de Duitsers weggevoerd; enkelen zijn door bommen vernield. De vaartuigen, welke zijn terug gekomen, zijn voor een deel opgeknapt, enkele liggen nog op de werf, de overige zijn zoek geraakt.

Er lopen nu nog schippers rond, die geen schip meer hebben en werkloos zijn. Zij worden wel financieel gesteund als oorlogsslachtoffers maar mogen niet werken. Wanneer zij maar één dag met een schipper meevaren en verdienen, wordt hun steun ingetrokken. Op deze manier gaat de werklust eruit. Jonge jongens van 15 jaar, die anders mee gingen als knecht, zien er nu geen toekomst in en blijven liever aan de wal. Zo komt het nu vaak voor, dat zelfs de schippers, die over zijn, geen personeel kunnen krijgen.

De mensen willen wel, want hun hart trekt naar zee, maar de omstandigheden (financieel en het risico dat ze moeten nemen) dwingen hen aan wal te blijven.

De verhouding tussen schipper en knecht is in dit dorp niet zo goed; de knecht ziet niet het grote risico van de schipper, als eigenaar van het schip.

In de inleiding is reeds aangegeven, dat men in de drie plaatsen veel familiehuwelijken ziet, met als gevolg, dat het intelligentiepeil laag is. Gedwongen huwelijken komen veel voor. Niettegenstaande al deze bezwaren, zien de huizen er van binnen en van buiten goed verzorgd uit. De vrouwen moeten zuinig zijn en gooien het geld niet over de balk. Men ziet hier duidelijk de traditie van geslachten, welke steeds in zorgen hebben geleefd; zij hebben zich aan de omstandigheden aangepast.

De burgemeester toonde begrip voor de moeilijkheden van de vissers. De invloed van de boeren is hier zeer groot en wanneer de burgemeester alleen staat met zijn mening zal het voor hem niet meevallen enige verbeteringen in de sociale toestand aan te brengen.

GOEDEREEDE.

Dit oude stadje dateert van ± 1300; vroeger was het een zeer welvarende plaats, wat men nog duidelijk kan zien aan de grote oude burgerwoningen (woningen van de notabelen en rijke boeren) en de grote oude toren, overblijfsel van de Rooms-Katholieke kerk. Thans is het een zeer stil plaatsje, waar vele oude geslachten zijn uitgestorven en zich geen nieuwe mensen vestigen. De tegenwoordige boeren wonen in de omtrek op hun boerderijen. Van de 1280 inwoners is een vierde deel vissers, Er is een kleine groep middenstanders en ten slotte wonen er landarbeiders.

Voor de oorlog woonden de vissers, hoofdzakelijk zeevissers, in een klein gehuchtje aan het havenhoofd. Er was een school en een kerk. In het geheel stonden er 76 woningen, welke bijna alle eigendom van de vissers waren. De jonge vissers hadden in de laatste jaren als zij gingen trouwen een nieuw huisje gebouwd, zodat er maar weinig oude woningen over waren.

Door de Duitsers werd dit bewoonde oord afgebroken. De vissers moesten in de grote huizen in het stadje met 4 of 5 gezinnen in één woning hun onderkomen zoeken.

Het was opvallend zo goed als deze mensen zich in hun lot schikten. Intussen zitten zij niet stil en is de eerste grondslag gelegd voor 19 nieuwe huizen op de oude plaats. Alhoewel zij er als zeevissers beter voorstaan dan de garnalenvissers, is hun toestand nog niet rooskleurig. De vaartuigen van deze vissers zijn veel beter en groter dan die van de garnalenvissers. De vijand heeft deze in beslag genomen; één is er maar kunnen ontsnappen. Van de ± 30 schepen is nu de helft terug; verscheidene daarvan moeten gerepareerd worden. De Duitsers hebben de schepen omgebouwd en er vaak een andere motor in geplaatst, waardoor ze waardeloos geworden zijn voor de visserij.

De bevolking maakte op de landbouwhuishoudconsulente een vooruitstrevende indruk.

STELLENDAM.

Dit laatste dorp, dat dezelfde burgemeester heeft als Goedereede, maar een zelfstandige gemeente is, heeft 1950 inwoners. Het plaatsje is niet zo oud als Goedereede en dateert van ± 1780. De bevolking is als volgt verdeeld; 10 - 15% kleine middenstanders, verder 50% in de landbouw en 35% vissers. Deze vissers zijn, op een enkele uitzondering na, garnalenvissers en horen dus tot de armere klasse.

Van de ± 50 schuitjes van voor de oorlog zijn er nu ongeveer 40 over. Hiervan zijn ongeveer 10 scheepjes met een benzinemotor uitgerust. Tijdens de oorlog hebben de vissers zo lang mogelijk doorgevist.Tenslotte werd het vissen verboden en in het laatste jaar van de oorlog moesten alle vaartuigen naar Schiedam, waar ze onbeheerd achtergelaten werden. Het is te begrijpen, dat ze hiervan geleden hebben; al het losse houtwerk werd gestolen voor brandhout, enige zonken.Na de bevrijding werden ze terug gehaald en zo goed mogelijk opgeknapt. De gehele vloot is niets meer waard, dit ziet men zo als men deze scheepjes vergelijkt met die uit Goedereede.De garnalenvissers zijn altijd erg arm geweest en konden niet veel geld voor hun vaartuig uitgeven.De meeste gezinnen kunnen van de visvangst alleen niet bestaan en moeten garnalen pellen.Dit is een zeer zenuwslopend werk, daar men om iets te verdienen veel moet pellen.

Vandaar dan ook, dat men in vele gezinnen kleine kinderen, in enkele gevallen reeds van 4 - 5 jaar, garnalen ziet pellen.

In de afgelopen winter moest hier geholpen worden; de gemeente heeft f.5000.- aan steun (kleine zelfstandigen) uitgegeven.

De zogenaamde pelbazen, de handelaren, die de garnalen opkopen en verder verhandelen, naar België, Frankrijk, Engeland en een groot deel in Nederland, hebben de vissers geheel in hun macht.

Worden de garnalen niet direct na aankomst gepeld, dan zijn ze onverkoopbaar. De pelbazen nemen ze dan niet.

De algemene indruk van de landbouwhuishoudconsulente was, zowel in economische als in sociale zin, niet gunstig.

DEMOGRAFISCHE VERHOUDINGEN.

In de plaatsen Breskens, Veere, Arnemuiden, Ouddorp, Goedereede en Stellendam is een enquête gehouden grotendeels onder de uitvarende kustvissers. Daarvoor werden twee formulieren ontworpen,welke achter dit deel als bijlagen te vinden zijn. De invulling geschiedde meestal op een vergadering der plaatselijke verenigingen. Later werden de ontbrekende gegevens verzameld en de namen, adressen en data in het bevolkingsregister gecontroleerd. Burgemeesters, gemeentesecretarissen en bestuursleden van de vissersverenigingen worden voor hun medewerking veel dank gezegd.

Het is niet nodig hier een toelichting op deze formulieren te geven, want zij spreken voor zich zelf. De resultaten van de uitwerking hiervan vindt men in dit hoofdstuk.

Betreffende de aantallen schippers en knechts,onderscheiden naar bovengenoemde plaatsen,die op 1 Maart 1947 werkzaam waren in de visserij, raadplege men de volgende tabel:

Tabel 1. Aantal schippers en knechts.

Woonplaats	Schippers	Knechts	Totaal
Breskens	19	58	77
Veere	3	8	11
Arnemuiden	15	41	56
Ouddorp	12	27	39
Goedereede	17	40	97
Stellendam	39	81	120

In tabel 1 zijn niet alle vissers opgenomen, alleen die, welke op 1 Maart 1947 nog in de gelegenheid waren om te vissen, in verband met de nog aanwezige vissersvloot.

Zo zijn er voor Ouddorp slechts 12 schippers geënquêteerd. Het gehele aantal vóór de vordering door de vijand, bedroeg 29. 17 Schippers kunnen dus wegens gebrek aan een schip niet uitvaren en zijn voor een deel in een ander beroep of bedrijf werkzaam. Het aantal matrozen dat noodgedwongen aan de wal werkt is niet bekend geworden. Dit geldt zowel voor de schippers als voor de knechts ook voor Stellendam (waar weinig gevorderd is, omdat de schepen klein zijn), Veere en Arnemuiden.

In Breskens kunnen volgens de enquête 16 knechts en 6 schippers niet uitvaren wegens gebrek aan een schip. In Goedereede resp. 2 en 1. Misschien zijn het wel meer. Het lijkt er dus veel op, dat afgezien van Arnemuiden,waar het schepenverlies ook zeer ernstig is, Ouddorp het zwaarst gedupeerd is. Vooral de grotere schepen zijn verloren gegaan. Hierop wordt in het volgende hoofdstuk teruggekomen.

Uit de regionen der jongere leeftijdsklassen dringt met de tijd een massa ondergeschikten naar boven: meestal zoons van vissers, een enkele maal van anderen en deze trachten met het klimmen der jaren schipper-eigenaar te worden. Slechts weinigen lukt het om zich beneden de leeftijd van 30 jaren als schipper-eigenaar te vestigen. Een aantal blijft zelfs tot na hun 50ste aan de zijde der "have-nots". Men raadplege hiervoor tabel 2.

Tabel 2. Leeftijdsopbouw der "vissende" vissers in de 6 plaatsen om de Zuid.

Leeftijd	Schippers	Knechts
65 - 69	6	6
60 - 64	7	8
55 - 59	7	14
50 - 54	17	22
45 - 49	14	15
40 - 44	22	29
35 - 39	21	37
30 - 34	7	38
25 - 29	3	44
20 - 24	-	23
15 - 19	1	19

Het blijkt, dat de gemiddelde leeftijd der schippers in de zes plaatsen 45,7 jaar is, die der knechts 36,7.

Door de beperkte mogelijkheden is de gemiddelde leeftijd van de bedrijfshoofden in de kustvisserij vrij hoog. Op grond van de invloed der oudere leeftijdsklassen zou men de kustvisserij een conservatief bedrijf kunnen noemen, in die zin, dat revolutionaire ideeën geen weerklank vinden.

Opmerkelijk in de leeftijdsopbouw is het geringe aantal schippers en knechts in de leeftijdsgroep 45 - 49 jaar. De verklaring hiervoor kan men wellicht zoeken in de omstandigheid, dat de vissers in deze leeftijdsgroep in de vorige wereldoorlog "beroepsrijp" werden en dat er slechts weinigen waren, die het bijna ontredderde bedrijf en het toenmaals zeer gevaarlijke beroep hunner vaderen koozen.

Het betrekkelijk geringe aantal deelvissers in de groep 20 - 24 jaar wijst er misschien op, dat de druk van "onderen" niet groot is. Maar daartegen kan men opmerken, dat de groep van 25 - 34 jaar der deelvissers groot te noemen is; als men daarbij in aanmerking neemt, dat ongeveer de helft daarvan het ideaal voor ogen heeft om in de toekomst nog eens schipper te worden en dat de mogelijkheden in de kustvisserij in het nabije verschiet slechts zeer gering zijn, dan kan de conclusie luiden, dat de "beroepsbevolkingsdruk" in de kustvisserij om de Zuid groot is. Hierop wordt later nog teruggekomen.

Op 1 Maart 1947 waren er in de 6 garnalenvissersplaatsen volgens de enquête 105 vaartuigen, welke aan de visserij deelnamen. 51 schippers waren 45 jaar en ouder, 54 jonger dan 45 jaar. Nemen wij de leeftijdsgrens, in verband met het aantal grotere vaartuigen, dat in de naaste toekomst zou kunnen deelnemen aan de kustvisserij om de Zuid, opdat deze visserij rendabel worde, 5 jaar hoger, dan zijn op genoemde datum 37 schippers 50 jaar en ouder en 68 schippers jonger dan 50 jaar. Ten overvloede zij hierbij vermeld, dat er nog een aantal schippers zijn, die op dit ogenblik noodgedwongen hun toevlucht aan de wal moeten zoeken en waarvan er zeker later verschillende in aanmerking zullen komen voor een schip. Bovendien ontbreekt Vlissingen in de enquête.

Op grafiek A treft men de leeftijdsopbouw van de schippers en deelvissers in de verschillende plaatsen aan. In die van Breskens en Goedereede zijn ook de schippers en deelvissers opgenomen, die wegens gebrek aan een schip niet in de visserij werkzaam zijn, maar waarvan gezegd kan worden, dat, wanneer zij de kans krijgen om uit te varen, die onmiddellijk zullen aangrijpen. In de andere centra was het onderzoek te onvolledig om deze lieden op te nemen in de dubbele staafdiagrammen.

Interessant is het na te gaan, hoevoel schippers tevens exploitant, dus schipper-eigenaar zijn. Men suggereert dikwijls, dat de meeste dezer lieden eigenaars zijn, doch zulks is niet het geval. Tabel 3 laat dit voldoende zien.

Tabel 3. Aantal schippers en exploitant-schippers per woonplaats.

Woonplaats	Aantal schippers	Daarvan schippers-eigenaar
Arnemuiden	15	7
Breskens	20	5
Goedereede	17	7
Ouddorp	13	6
Stellendam	39	27
Veere	3	2
T o t a a l	107	54

Eén schipper te Breskens en één te Ouddorp, die meestal wegens gebrek aan een schip aan de wal vertoeven, zijn in deze tabel opgenomen.

Men ziet, dat de helft der schippers tevens eigenaars zijn. Te Stellendam is het merendeel exploitant, in Breskens zijn er slechts enkele eigenaars, die schipper zijn. Meestal vaart de zoon als schipper, maar ook komt voor, dat een familielid eigenaar van het schip is. Een enkele maal bestaat er tussen exploitant en schipper geen familiebetrekking.

Over de loop der vissersbevolking zijn de onderzoekingen zeer onvolledig. Zo is er niets bekend geworden omtrent geboorte- en sterftecijfers van deze bevolking. Meestal valt het niet mee om demografische cijfers van een deelgroep te verkrijgen, omdat zij dikwijls niet te scheiden zijn van de gehele bevolking van een dorp met kustvisserij. De tegenwoordige samenstelling van deze deelgroep - de stand dus - is, zij het onvolledig, wel verkregen. Beginnen wij met een eenvoudige leeftijdsopbouw, de spil van het bevolkingsvraagstuk.

Met opzet hebben wij de staafdiagrammen in absolute aantallen gehouden, omdat de massa's te klein zijn. De gehele werkelijke actieve vissersbevolking met hun vrouwen en kinderen in de 6 plaatsen van onderzoek bestaat uit 704 mannen en 578 vrouwe tezamen 1282 zielen (grafiek C); een aantal dus iets groter dan 1000. Ook in deze grafiek zijn daarom de absolute getallen aangebracht.

Op grafiek B vindt men de leeftijdssamenstellingen der 6 dorpen en op grafiek C die van alle dorpen tezamen.

Wij zullen deze grafieken aan een kort onderzoek onderwerpen, daar wij er ons van bewust zijn, dat de uitkomsten door de kleine aantallen vaak van geringe waarde zijn. Alleen die der gehele actieve vissersbevolking in totaal van alle 6 dorpen hebben ons meer te zeggen.

Hier volgt dan eerst een overzicht van de gemiddelde leeftijd en het z.g. beroepsgeneratie-indexcijfer. Dit cijfer gaat er van uit, dat van de 119 jongens van 10 - 14 jaar er 100 de leeftijd bereiken van 55 - 59 jaar (volgens de sterftetafel 1930 - 1935). Dus bij een stationnaire beroepsbevolking moet de verhouding tussen de aantallen 10 - 14-jarige jongens en die van de 55 - 59-jarige mannen 119 : 100 zijn, aangenomen, dat alle 10 - 14-jarige jongens het beroep hunner vaderen kiezen. In dit geval is het beroepsgeneratie-indexcijfer = 100. Stel dat het 200 bedraagt, dan wil zulks zeggen, dat er over 45 jaar 2 x zoveel beroepspersonen zijn.

Tabel 4. De gemiddelde leeftijd en het beroepsgeneratie-indexcijfer van de vissersbevolking om de Zuid.

Woonplaats	Gemiddelde leeftijd			Beroepsgeneratie-indexcijfer
	mannen	vrouwen	totale bevolking	
Breskens	26.8	28.1	27.3	308
Veere	27.6	22.0	24.9	
Arnemuiden	27.4	27.1	27.2	216
Stellendam	27.3	26.0	26.7	168
Goedereede	26.4	25.2	25.9	315
Ouddorp	25.4	21.2	23.4	462
Om de Zuid	26.9	25.8	26.4	252

De leeftijdsopbouw van Ouddorp en Goedereede wijst op een jonge en groeiende vissersbevolking aldaar, hetgeen ook te zien is aan de hoge waarde van de beroepsgeneratie-indexcijfers. Ook Stellendam heeft, al is het in iets mindere mate, een jonge bevolkingsstructuur. Doordat toevallig de groep 10 - 14-jarige mannen klein is, is het generatie-indexcijfer aldaar ook klein.

De bevolkingspyramiden van Breskens en Arnemuiden zijn iets steiler; vooral die van Breskens neemt al langzamerhand de granaatvorm aan, wat op een verouderde en stationnaire vissersbevolking wijst, hetgeen, door toevallige omstandigheden, aan het generatie-indexcijfer niet te zien is.

Wat de pyramide van de kustvissersbevolking On de Zuid in haar geheel betreft (zie grafiek C) deze heeft de driehoekige, gezonde vorm van een groeiende bevolking.

De massa (704 mannen en 578 vrouwen) is gering, zodat toevalligheden in deze grafiek een grote inbreuk op de regelmatigheid kunnen teweeg brengen. De geringere aantallen van 20 - 24 jaar kunnen hiervan het gevolg zijn.

Het beroepsgeneratie-indexcijfer van de gehele actieve vissersbevolking, welk cijfer enigermate een maatstaf kan zijn voor de bevolkingsdruk, is 252; d.w.z. over omstreeks 50 jaar is deze bevolking, wanneer de kustvisserij onbegrensde mogelijkheden zou bieden en deze zich normaal zou kunnen ontwikkelen, 2½ x zo groot als thans. Dat wil zeggen, dat het aantal schippers dan 2½ x zo groot is als tegenwoordig, wanneer de vaartuigen de grootte en de mechanische drijfkracht behouden, welke zij tegenwoordig hebben en wanneer alle jongens van vissers het beroep hunner vaders kiezen.

Nog een ander cijfer wijst op de groei van deze bevolking, n.l. het huwelijksvruchtbaarheidscijfer. Wij nemen daarvoor een aantal gehuwde vrouwen tot en met 49 jaar en bij gebrek aan de gegevens van het aantal geborenen de 0-jarige kinderen. 212 gehuwde vrouwen tot 50 jaar bezaten 50 zuigelingen; per 1000 dus 236. Dit wijst op een hoge vruchtbaarheid. (Amsterdam had voor de oorlog ± 100, de Wieringermeer in 1938 ± 230 en sommige R.K.Brabantse dorpen ± 250).

De bevolkingsgroei neemt na 1880, zoals overal in den lande, ook in deze vissersdorpen af. Dit kan men misschien aantonen door het gemiddelde aantal inwoners per woning in de jaren van de volkstellingen als maatstaf te nemen.
Men raadplege hiervoor de volgende tabel.

Tabel 5. Het gemiddelde aantal inwoners per woning van Breskens, Arnemuiden, Stellendam en Goedereede van 1879 tot 1930.

Woonplaats	1879	1889	1899	1909	1920	1930
Breskens	5.0	4.7	5.1	5.0	4.9	4.0
Arnemuiden	5.9	6.0	5.5	5.2	4.1	4.0
Stellendam	5.0	5.0	4.9	5.0	4.7	4.2
Goedereede	5.9	5.1	4.9	4.7	4.5	4.2

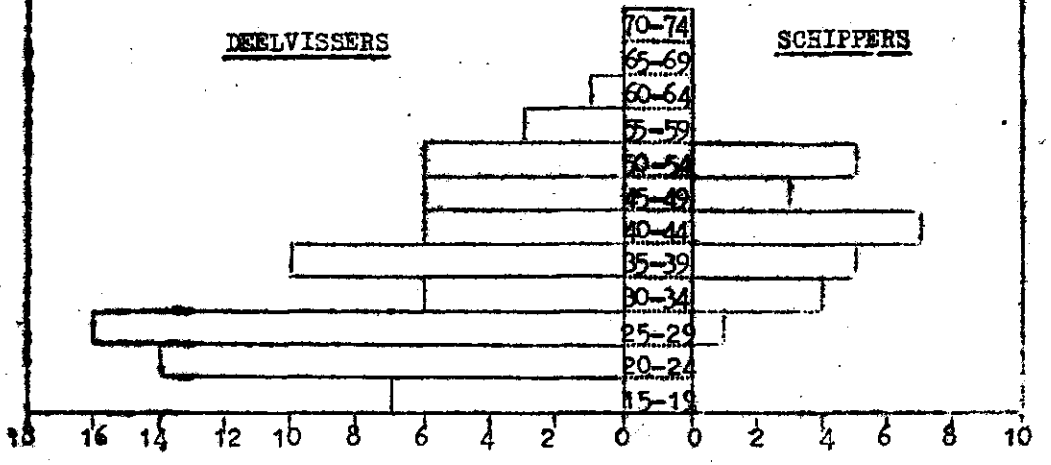
Wat de kinderrijkdom betreft, de grafiek D laat dit in percenten van de gehuwde schippers en knechts zien. Er bestaat enige overeenkomst tussen het kindertal der schippers en der deelvissers. De eersten hebben er gemiddeld 0.4 meer. Gemiddeld hebben zij resp. 3, 1 en 2.7 kinderen.

Bovendien zijn de ongehuwde knechts veel meer in aantal dan de schippers, hetgeen voor de hand ligt. De gemiddelde leeftijd van de eersten was dan ook lager dan van de laatsten.

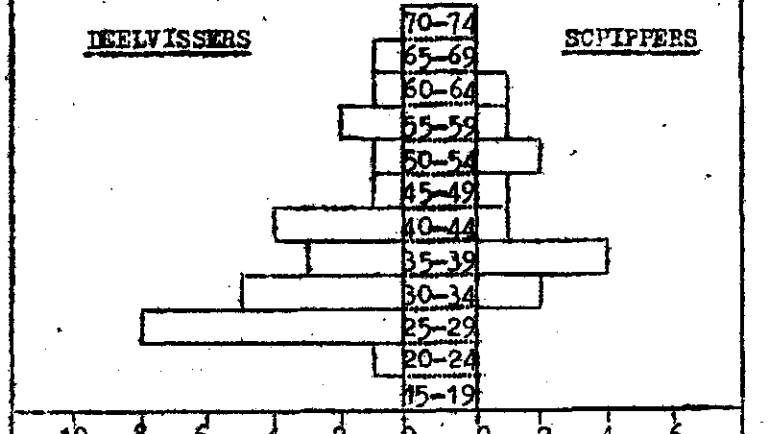
Hier volgen van graphiek D de absolute getallen.

A

Schippers en ondergeschikten van de vissersvloot te B R E S K E N S per 1 - 3 - 1947; ingedeeld volgens leeftijd.

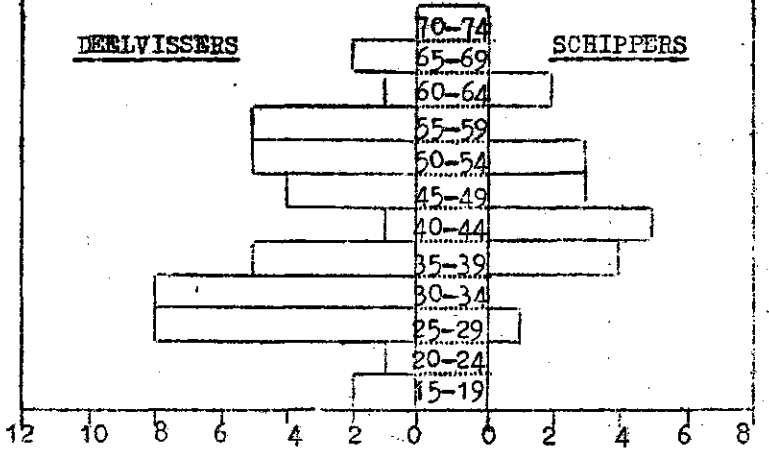


Schippers en ondergeschikten van de vissersvloot te O U D D O R P per 1 - 3 - 1947; ingedeeld volgens leeftijd.

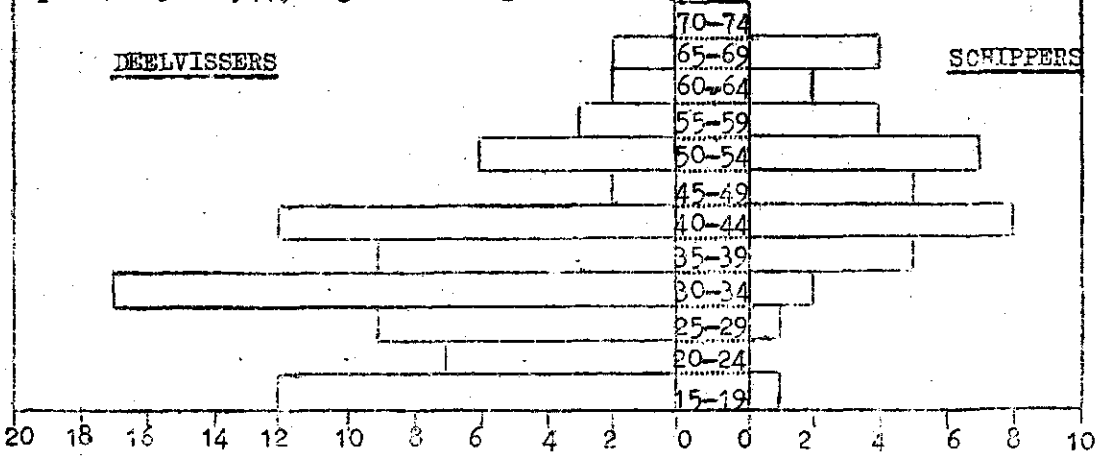


Van 3 schippers zijn geen gegevens bekend; het aantal schippers is dus 3 hoger, dan is aangegeven

Schippers en ondergeschikten van de vissersvloot te G O E D E R E E D E per 1-3-1947; ingedeeld volgens leeftijd.

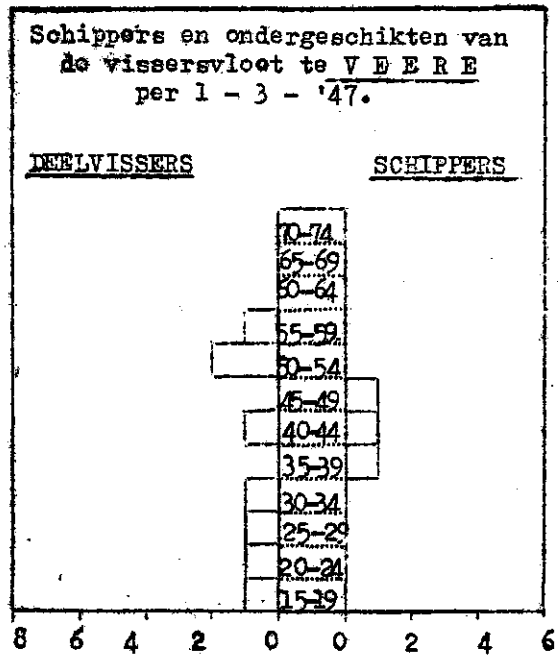


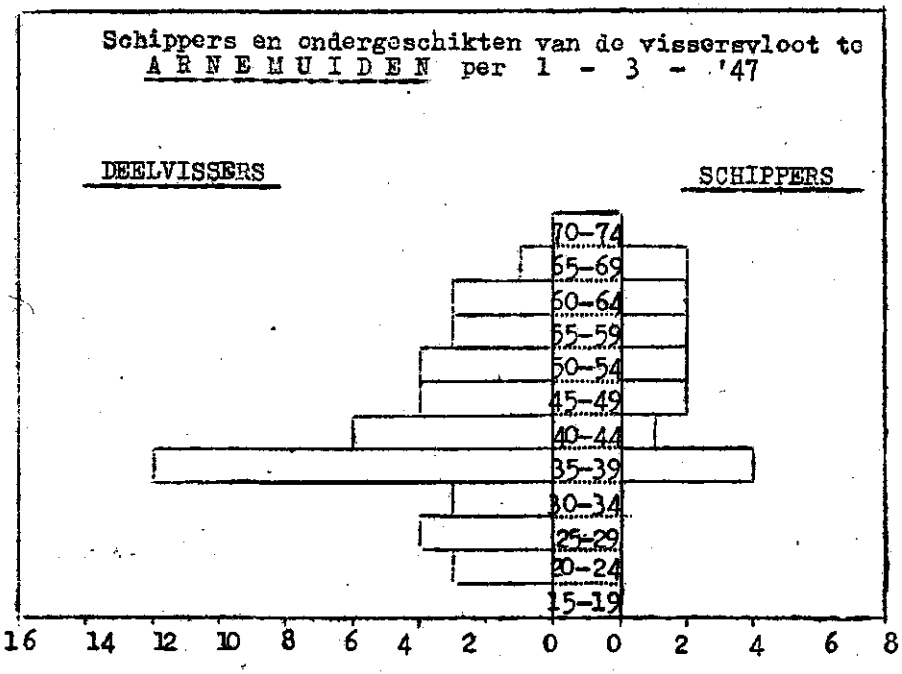
Schippers en ondergeschikten van de vissersvloot te S T E L L E N D A M per 1 - 3 - 1947; ingedeeld volgens leeftijd.



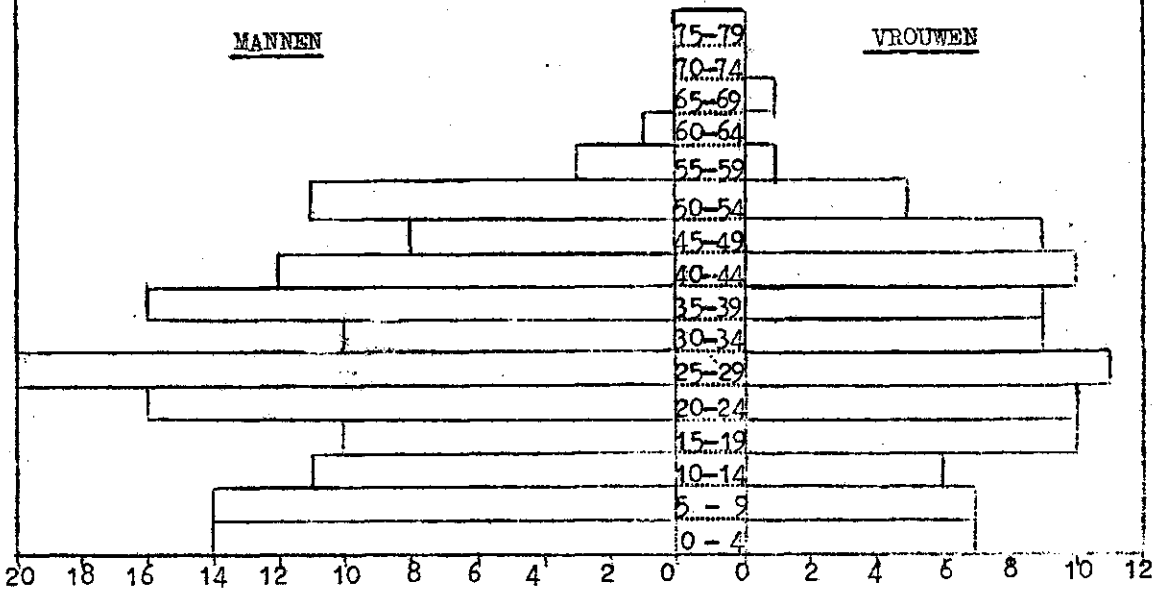
A

Rapport no. 83.

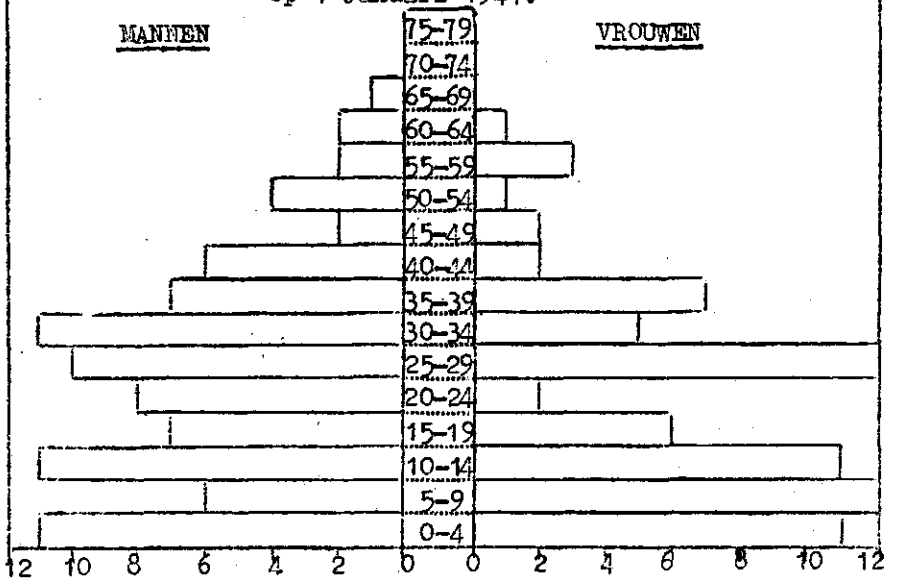




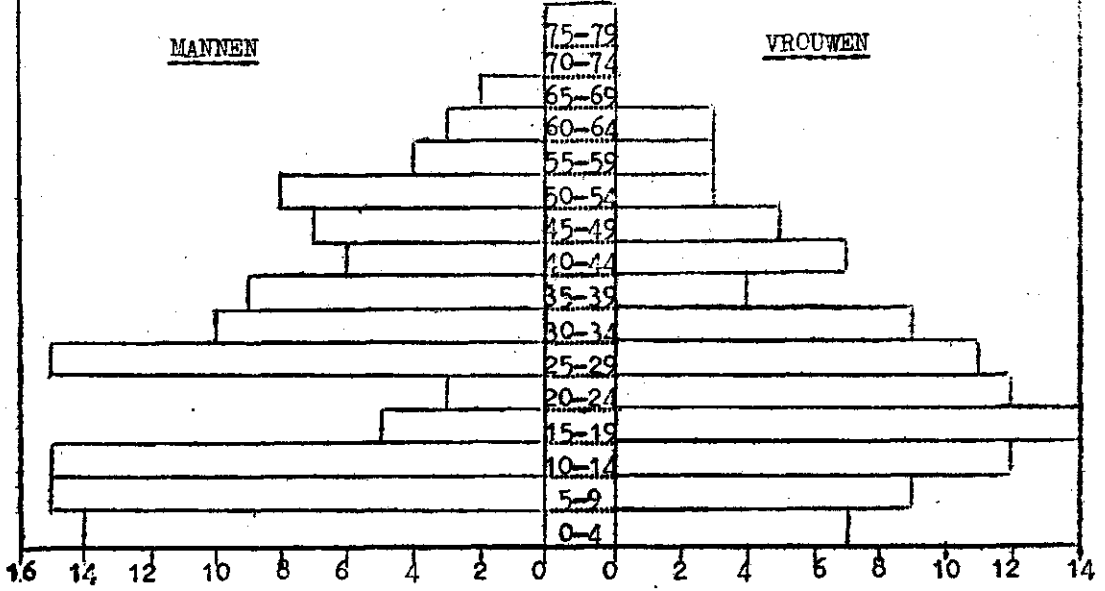
B R E S K E N S; Leeftijdsopbouw der vissersbevolking op 1 Januari 1947.



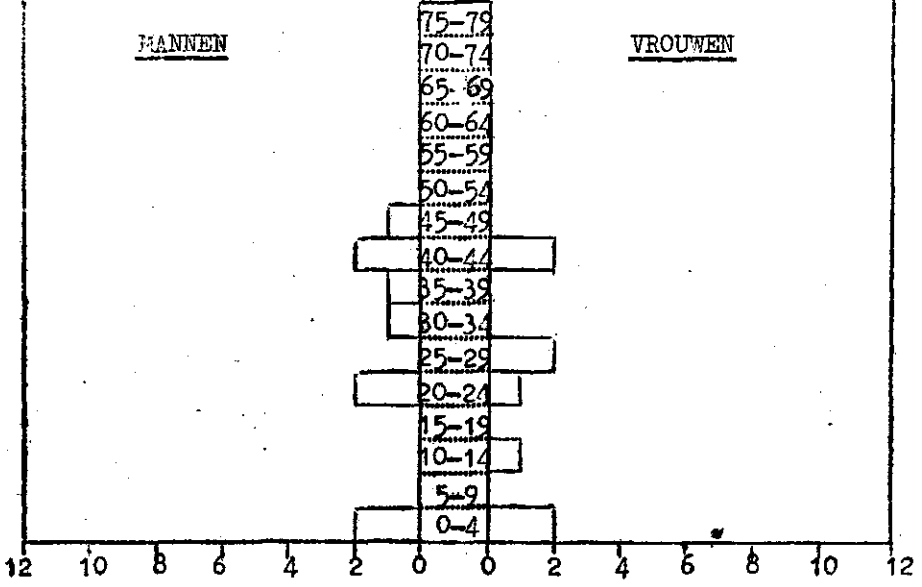
O U D D O R P; Leeftijdsopbouw der vissersbevolking op 1 Januari 1947.



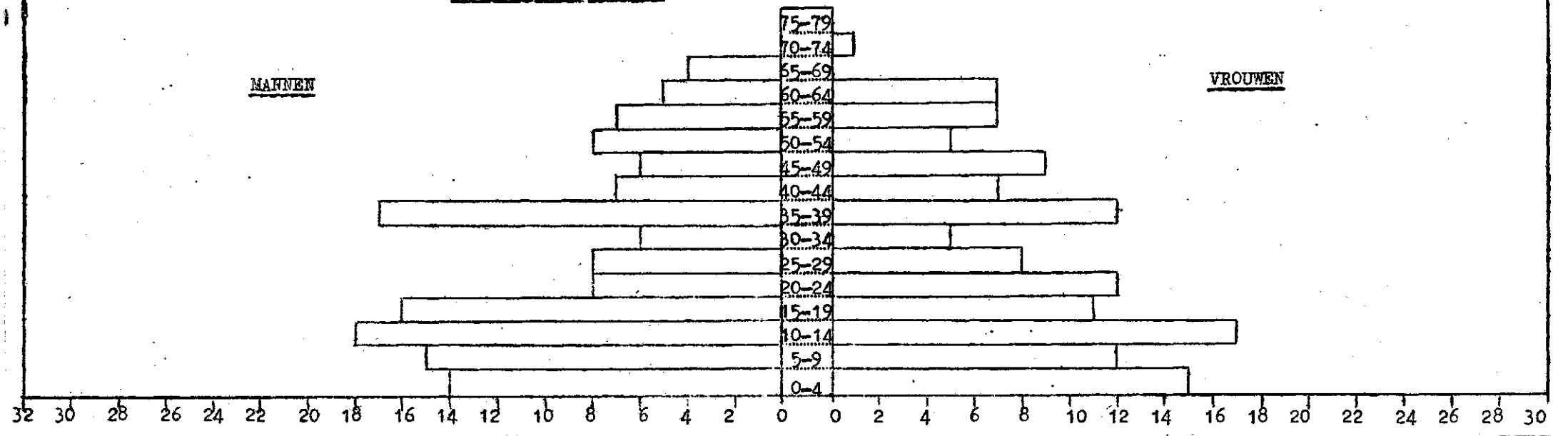
G O E D E R E E D E; Leeftijdsopbouw der vissersbevolking op 1 Januari 1947.



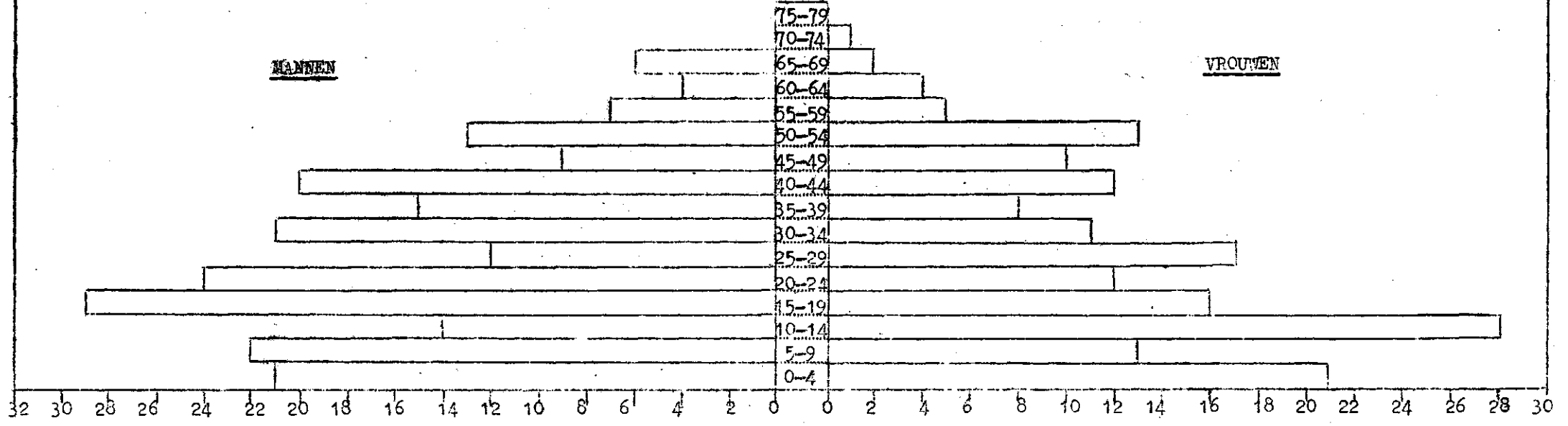
V E E R E; Leeftijdsopbouw der vissersbevolking op 1 Januari 1947.



A R N E M U I D E N; Leeftijdsopbouw der vissersbevolking op 1 Januari 1947.



S T E L L E N D A M; Leeftijdsopbouw der vissersbevolking op 1 Januari 1947.



Tabel 6. Ongehuwden en gehuwden met- of zonder kinderen der vissersbevolking om de Zuid, onderscheiden naar schippers en knechts.

Omschrijving	schippers	knechts	totaal
Ongehuwd	12	99	111
Gehuwd zonder kinderen	10	29	39
" met 1 kind	22	38	60
" " 2 kinderen	22	38	60
" " 3 kinderen	12	31	43
" " 4 kinderen	17	16	33
" " 5 kinderen	5	10	15
" " 6 kinderen	4	6	10
" " 7 kinderen	2	6	8
" " 8 kinderen	2	7	9
" " 10 kinderen	2	-	2
" " 11 kinderen	2	1	3
" " 12 kinderen	1	1	2
" " 15 kinderen	-	1	1
" " 16 kinderen	1	-	1

Er komen grote gezinnen voor, doch het aantal is tamelijk gering. Rekenen wij de gezinnen met 7 en meer kinderen tot de grote gezinnen, dan behoren hiertoe slechts 9 % van het totaal.

De gemiddelden van 3.1 en 2.7 zijn iets boven normaal vergeleken bij dat van het Rijk; 1930: 2.5. De gezinnen van de tuinders in het R.K. Huissen hebben een gemiddeld kindertal van 4.4 (1942). Die der intellectuele en vrije beroepen aldaar 2.2.

Hier volgt nog een overzicht van de gemiddelde kindertallen in 5 vissersplaatsen in het Zuiden.

Tabel 7. Gemiddelde kindertallen onderscheiden in schippersgezinnen en knechtsgezinnen

Woonplaats	schippers	knechts	gehele vissers-bevolking
Stellendam	4.2	2.5	3.2
Goedereede	2.8	3.6	3.3
Breskens	1.3	1.8	1.6
Ouddorp	3.6	3.0	3.3
Arnemuiden	3.7	2.9	3.1
Om de Zuid:	3.1	2.7	2.8

Hetgeen wij van de leeftijdsopbouw der verschillende plaatsen op blz. 12 gezegd hebben, komt geheel overeen met de conclusie afgeleid uit bovenstaande tabel. De vissersbevolking van Breskens is reeds aan het verouderen zonder voldoende aanvulling van jongeren. Die van Goeree en Overflakkee vertoont démografisch een gezonde bevolkingsstructuur.

Er bestaat dus een correlatie tussen de vorm van de pyramide en het kindertal. Op een andere wijze kan men dit nog tot uiting brengen. Het is n.l. duidelijk, dat een groot aantal kinderen het aandeel van de gehuwden verkleint. Zo bedraagt het percentage gehuwden op 1 Januari 1947 in de vissersbevolking van Om de Zuid 33.1% (het Rijk in 1930: 38.0%, Huissen in 1941: 29.4%). Onze vissersbevolking heeft derhalve een veel jongere structuur dan het Rijk.

35% der knechts is ongehuwd, 34% van hen is jonger dan 30 jaar. Wij kunnen aannemen, dat de gemiddelde leeftijd, waarop gehuwd wordt, ongeveer 30 jaar is, temeer omdat het aantal ongehuwden boven de 30 jaar ongeveer gelijk is aan het aantal gehuwden onder de leeftijd van 30. Deze leeftijd is hoog te noemen.

Om de beroepscontinuïteit van de tegenwoordige actieve vissersbevolking te leren kennen, hebben wij een onderzoek ingesteld naar de beroepen van de inwonende en uitwonende mannelijke kinderen van 15 jaar en ouder, al of niet gehuwd. Wij verkrijgen dan het volgende overzicht.

Tabel 9. Beroepen in of buiten de visserij van in- en uitwonende mannelijke kinderen van 15 jaar en ouder van vissers.

Woonplaats	inwonende zoons			uitwonende zoons			totaal generaal
	in de visserij	buiten de visserij	totaal	in de visserij	buiten de visserij	totaal	
Stellendam	22	32	54	16	9	25	81
Ouddorp	12	7	19	11	3	14	33
Goedereede	6	8	14	-	1	1	15
Arnemuiden	4	19	23	-	5	5	28
Veere	1	1	2	-	-	-	2
Breskens	9	4	13	2	2	4	17
Om de Zuid	54	71	125	29	20	49	174

48% der mannelijke "beroepsrijpe" kinderen, inwonend zowel als uitwonend hebben het beroep hunner vaders gekozen (43% der inwonende, 59% der uitwonende zoons). Analyseren wij de beroepen, welke de in- en uitwonende zoons der vissers buiten de visserij gekozen hebben, dan raadplege men het volgende overzicht.

Tabel 10. Beroepen van 15-jarige en oudere zoons van vissers om de Zuid.

Woonplaats	Inwonende zoons buiten de visserij.							
	zonder beroep	in militaire dienst	in beroepen a/h visserijbedrijf verbonden	in verzorgende en vrije beroepen	in land- en tuinbouw	in verkeersberoepen	in de industrie en de wederopbouw	Totaal
Stellendam	8	9	-	4	6	2	3	32
Ouddorp	4	1	-	1	1	-	-	7
Goedereede	1	-	1	2	1	1	2	8
Arnemuiden	4	1	3	3	-	1	7	19
Veere	-	-	-	-	-	-	1	1
Breskens	2	-	2	-	-	-	-	4
Om de Zuid	19 x)	11	6	10	8	4	13	71

Woonplaats	Uitwonende zoons buiten de visserij.							
	zonder beroep	in militaire dienst	in beroepen a/h visserijbedrijf verbonden	in verzorgende en vrije beroepen	in land- en tuinbouw	in verkeersberoepen	in de industrie en de wederopbouw	Totaal
Stellendam	-	1	3	1	2	1	3	11
Ouddorp	1	-	-	1	-	1	-	3
Goedereede	-	-	-	-	-	-	1	1
Arnemuiden	-	5	-	-	-	-	-	5
Veere	-	-	-	-	-	-	-	-
Breskens	1	-	1	-	-	-	-	2
Om de Zuid	2	6	4	2	2	2	4	22

x) waaronder 9 ambachtschool.

Hierbij kan men onmiddellijk opmerken, dat 30 van de 71 inwonende zoons van vissers, die 15 jaar en ouder zijn in militaire dienst en zonder beroep zijn. Nemen wij eerst de categorie militairen (11 in aantal) onder de loupe, dan kan men veilig aannemen, dat ongeveer de helft hiervan visser is of wordt.

Van de 19 inwonende zoons zonder beroep zijn er 9 op de ambachtschool; deze kunnen voor de visserij, op een enkele motordrijver na, als verloren worden beschouwd. Van de overige 10 zullen er misschien 5 visserman worden. In totaal dus van 30 militairen en jongens zonder beroep 10, die in de naaste toekomst de gelederen der vissers zullen kunnen versterken. Van het totaal van 125 inwonende zoons zullen dus in de naaste toekomst er 61 buiten de visserij blijven en 64 vissers zijn, aangenomen, dat er in die tussentijd geen aanvulling van jongeren en geen vertrek van ouderen plaats vindt.

Hier komt nog bij, dat er door de slechte situatie, waarin de kustvisserij zich bevindt, verschillende zoons tijdelijk een beroep buiten de visserij gekozen hebben; deze zullen straks weer graag een vaartuig onder de voeten willen voelen. Schakelen wij dezen uit, dan kunnen wij zeggen, dat de beroepscontinuïteit in de kustvisserij om de Zuid bij de inwonende zoons iets meer is dan 50%, d.w.z. de helft der zoons van deze kustvissers kiest het beroep van hun vaders.

Wat de uitwonende zoons betreft, 3 van de 6 militairen worden of zijn visser, d.w.z. dat 32 van de 49 in de visserij werkzaam zijn of binnenkort zullen zijn. Dit is 65%. Gemiddelde van in- en uitwonende zoons samen: 55%. Deze beroepscontinuïteit van 55% is sterk beïnvloed door de ongunstige tijdsomstandigheden. Dat er verhoudingsgewijze meer uitwonende zoons in de visserij werkzaam zijn dan inwonende zoons kan, wanneer het verschil groot is, wijzen op de weinig rooskleurige positie, waarin de kustvisserij zich bevindt. Hierbij moet dan nog onmiddellijk opgemerkt worden, dat alle bovenstaande cijfers betrekking hebben op de vissers, die wegens het bezit van een vaartuig deelnemen aan de kustvisserij.

Opmerkelijk is de geringe beroepscontinuïteit in Arnemuiden. Mogelijk zijn de herstelwerkzaamheden op Walcheren en de scheepswerf "De Schelde" hieraan debet.

Op blz. 13 merkten wij op, dat het beroepsgeneratie-indexcijfer van de vissersbevolking in het Zuiden 252 is, wanneer alle jongens, als hun vader, visser worden. Nu worden er slechts 55% der zoons visserman, dus in werkelijkheid is het beroepsgeneratie-indexcijfer 55% van 252 = 138.6 (rond 140).

Dit betekent, dat volgens deze cijfers er omstreeks het jaar 2000 1½ x zoveel vissers deelnemen aan de garnalenvisserij om de Zuid als in 1947.

Nu kan men twijfelen aan de nauwkeurigheid van deze maatstaf, eensdeels omdat de massa te klein is, anderdeels omdat de vissers zonder schip voor het allergrootste gedeelte niet onder de enquête vallen.

Doch de bedoeling van deze cijfers is alleen aan te tonen, dat de sociale positie van de garnalenvissers, gemeten naar de aanvulling der jongeren, in weerwil van de zeer ongunstige sociale zekerheid, vooral op het eiland Goeree en Overflakkee, gezond kan worden genoemd.

Zoals wij gezien hebben, steekt Breskens hierbij enigermate ongunstig af.

Tenslotte moet nog worden aangetoond, dat slechts zeer weinigen van buiten de visserij hun geluk gaan beproeven in dit bestaansmiddel.

Laten wij daarbij aannemen, dat de vissers, die geboren zijn in Arnemuiden, Breskens, Veere, Vlissingen, Goedereede, Ouddorp en Stellendam uit vissersgezinnen afkomstig zijn en dat de vaders van degenen, die buiten deze plaatsen geboren zijn, buiten de visserij werkzaam waren.

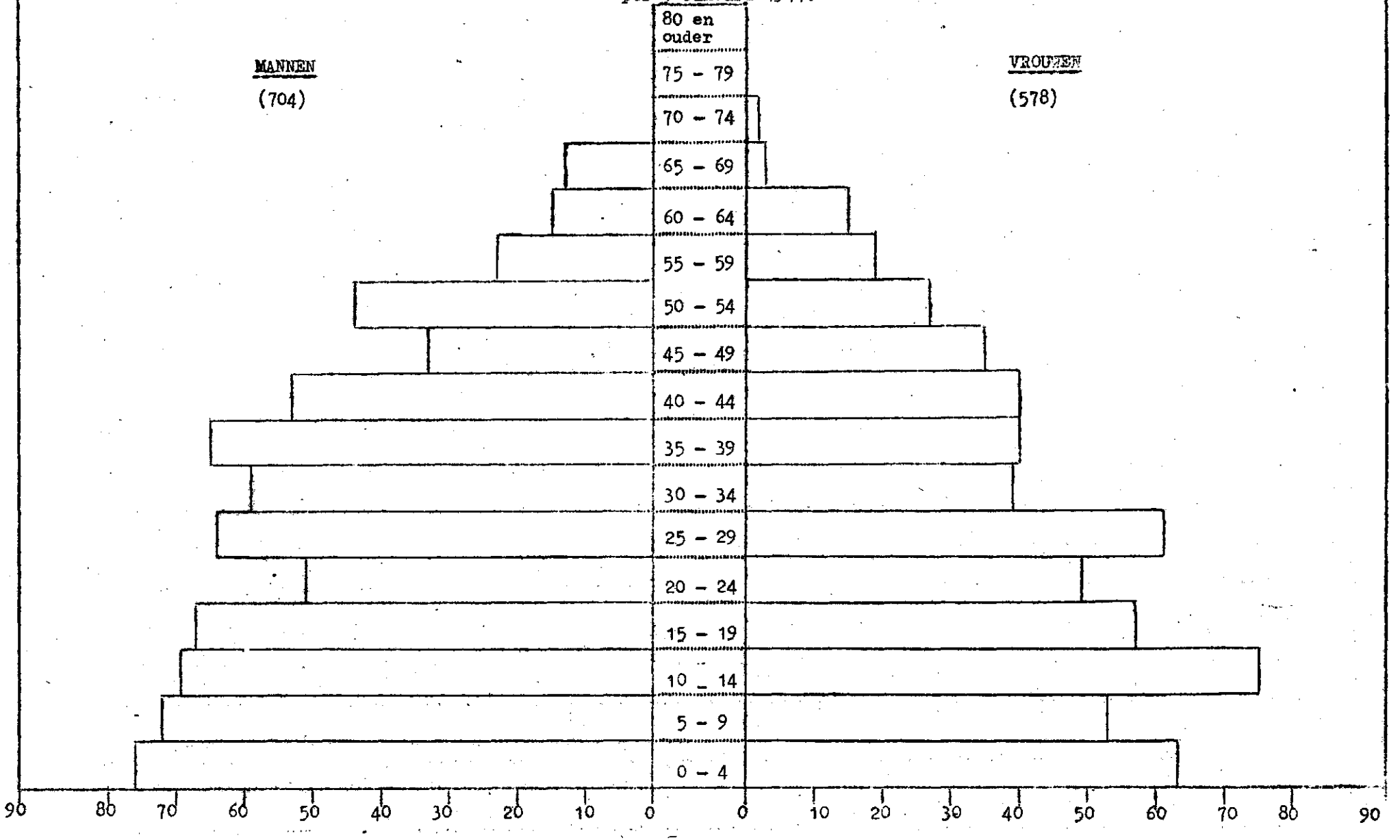
Een overzicht van de geboortsplaatsen kan men vinden in tabel 11 op blz. 17.

Tabel 11. GEBOORTEPLAATSEN VAN DE GARNALENVISSERS OM DE ZUID. Rapport no. 83.

	Arnemuiden		Breskens		Goedereede		Ouddorp		Stellendam		Veere	
	Schippers	Deel-vissers	Schippers	Deel-vissers	Schippers	Deel-vissers	Schippers	Deel-vissers	Schippers	Deel-vissers	Schippers	Deel-vissers
Aardenburg				1								
Arnemuiden	14	49		4								
Biervliet				1								
Breskens			19	68								
Brighton				1								
Cadzand			1	2								
Goedereede					18	35	1	2	2	5		
Groede				1								
Hoofdplaat				1								
Ouddorp						5	10	25		1		
Stellendam						1	1		37	75		
Veere	1	1									2	3
Vlissingen		3		1							1	
Uzendijke				1								
Totaal	15	53	20	81	18	41	12	27	39	81	3	3

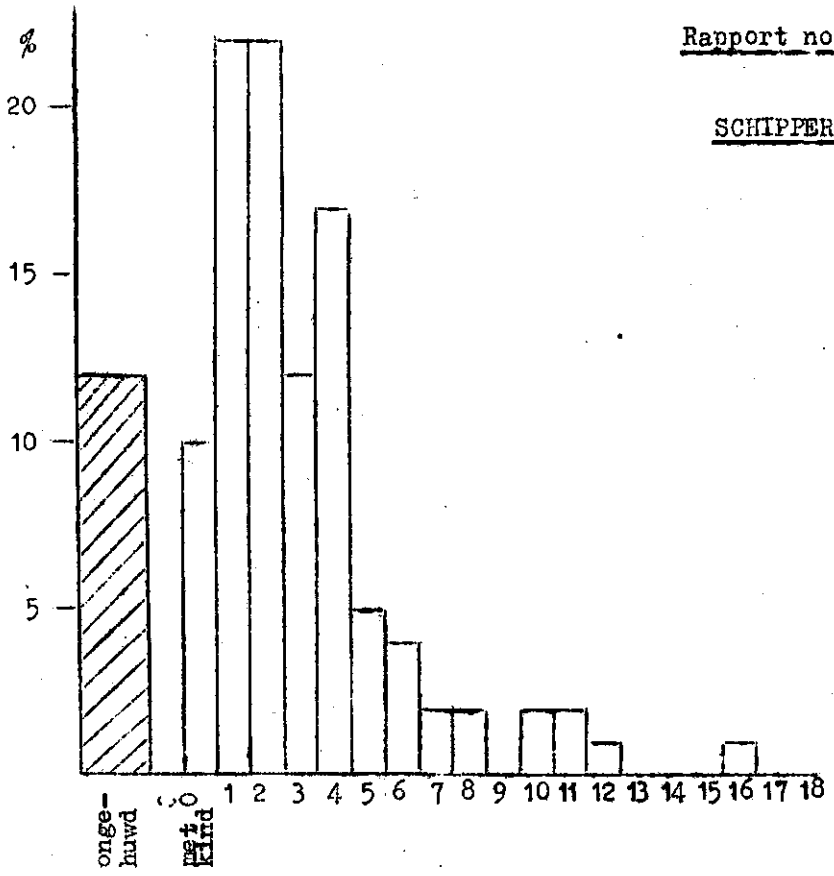
C

Leeftijdsopbouw van de kustvissersbevolking om de Zuid per 1 Januari 1947.

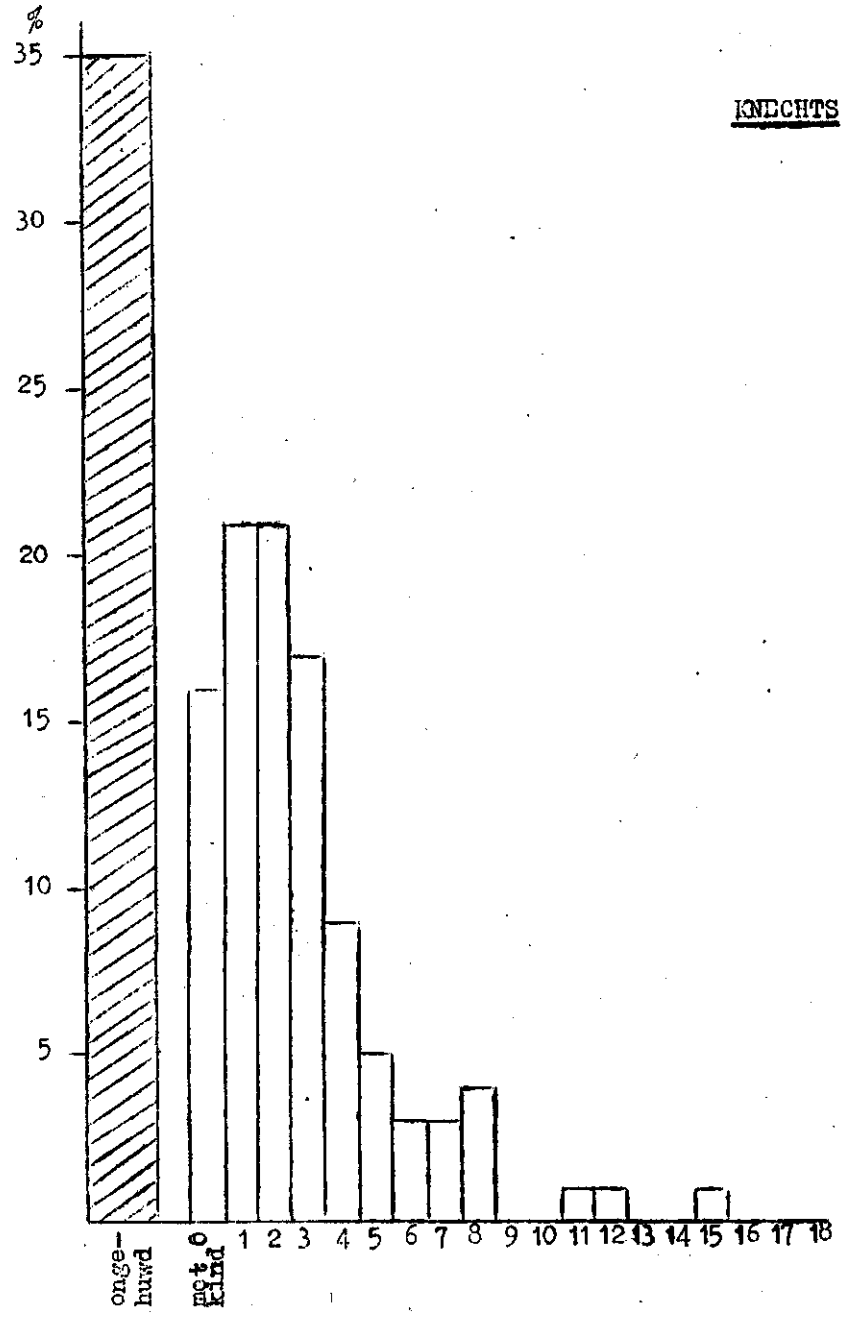


D

SCHIPPERS



KNECHTS



Wanneer wij deze tabel vereenvoudigen door een onderscheid te maken in twee categoriën "in de plaats geborenen" en "daarbuiten geborenen" dan verkrijgen wij het overzicht van tabel 12.

Tabel 12. Overzicht van de in de plaats van inwoning en daarbuiten geboren vissers.

Woonplaats	in de plaats van inwoning geborenen			daarbuiten geborenen		
	schippers	knechts	totaal	schippers	knechts	totaal
Arnemuiden	14	49	63	1	4	5
Breskens	19	68	87	1	13	14
Goedereede	18	35	53	-	6	6
Ouddorp	10	25	35	2	2	4
Stellendam	37	75	112	2	6	8
Veere	2	3	5	1	-	1
Om de Zuid	100	255	355	7	31	38

90.3% van alle vissers, waarover de enquête gaat, is geboren in de plaats van inwoning, 9.7% is elders geboren.

93.5% van alle schippers en 89.2% van alle knechts is in dezelfde plaats geboren, waarin zij nu wonen.

Ter vergelijking wordt hierbij opgemerkt, dat de mannelijke bevolking van het overwegend uit tuinders bestaande R.K. dorp Huissen van 1941 voor 89.1% in de plaats van inwoning is geboren. (Het Rijk in 1930 62%).

Wanneer wij nu uiteindelijk nagaan, hoeveel schippers en knechts niet geboren zijn in Arnemuiden, Breskens, Goedereede, Ouddorp, Stellendam, Veere en Vlissingen, dan blijkt, dat alleen in Breskens 1 schipper en 8 knechts buiten deze gemeenten geboren zijn, (afgezien van één deelvisser, in Brighton geboren, aanschouwden zij allen in de onmiddellijke nabijheid van hun plaats van inwoning het levenslicht).

Wij mogen derhalve aannemen, dat zeer weinigen van buiten de visserswereld in deze bedrijfstak hun beroep gevonden hebben.

Conclusies:

1. Ongeveer de helft der schippers is schipper-eigenaar.
2. De leeftijdsopbouw der vissersbevolking van om de Zuid heeft een groeiende vorm, met uitzondering van die van Breskens.
3. Ook het huwelijksvruchtbaarheidscijfer wijst op een groei.
4. Het beroepsgeneratie-indexcijfer toont aan, dat over omstreeks 50 jaar de beroepsbevolking van de tegenwoordige geënquêteerde vissersbevolking $2\frac{1}{3}$ x zo groot zal zijn als thans.
5. De kinderrijkdom is groter dan die van het Rijk, doch kleiner dan van de R.K. tuinders van Huissen.
6. 35% der knechts is ongehuwd; 34% is jonger dan 30 jaar. De gemiddelde leeftijd, waarop voor het eerst gehuwd wordt, is voor de knechts omstreeks 30 jaar, dat wijst op armoede.
7. Het kindertal in Breskens is veel lager dan in de andere centra.
8. De beroepscontinuïteit is 55%, d.w.z. 55% der zoons van vissers kiezen hetzelfde beroep als hun vader.
9. De combinatie beroepsgeneratie en beroepscontinuïteit wijst op een langzame toeneming der beroepsbevolking onder de vissers.
10. Slechts een enkeling van buiten de vissersbevolking is in de loop van de laatste 20 jaar visser geworden.

Hoofdstuk 3. DE SOCIALE ZEKERHEID IN DE KUSTVISSERIJ.

Een groep wordt het krachtigst samengebonden, wanneer de individuen waaruit de groep bestaat, dézelfde beroep of bedrijf, dus dezelfde belangen hebben. Maar er komt van de kracht der samenbinding niet veel terecht, als zij zich deze vereniging niet bewust zijn en - nog ernstiger - als zij van geen samenkoppeling willen weten.

Wanneer de samenhang tussen de individuen niet ontwikkeld is, dan is de sociale positie van de groep, afgezien van het aantal, van weinig betekenis. Een maatstaf ter waardering hiervan is de lust tot verenigen, tot organiseren, tot collectief optreden naar buiten en naar binnen.

Bij alle kustvissers, dus ook bij de garnalenvissers, bestaat er slechts een geringe behoefte aan organiseren. Dit verschijnsel is verklaarbaar. Allereerst hebben zij er weinig tijd voor en voorts is hun arbeid en de omgeving, waarin zij werken, van die aard, dat zij zeer individualistisch moeten optreden; zij staan individueel voor het gehele arbeidsproces, zij zijn onlosmakelijk verbonden aan de aard van hun werk. Afhankelijkheid, geduld, harde inspanning, strijd, ijver en trouw zijn daarvan de gevolgen en hebben invloed op karakter en levenshouding. Strakke gebondenheid aan het visserijbedrijf is één der eerste kenmerken van het vissersleven.

Voorts kunnen zij vaak de meteorologische variaties niet ontlopen; zijn er dikwijls geheel van afhankelijk. Daardoor ontstaat veelal een zeker fatalisme, maar ook een diep afhankelijkheidsgevoel jegens God.

De vissers zijn minder onpersoonlijk dan de mensen in andere bedrijfstakken. Zij zijn zeer trots op hun beroep en als het enigszins kan, lossen zij hun moeilijkheden en die van hun gezin, zelf op. Lukt zulks niet, dan is daar nog de ongeorganiseerde spontane hulp van hun eigen groepje in de vissersbuurt van hun dorp of van de stad, waarin zij wonen.

Het valt buiten het bestek van dit rapport om dieper in te gaan op de mentaliteit der kustvissers, waaruit o.m. hun individualisme verklaard kan worden.

De spontaan opwellende hulp, welke de vissers onderling aan elkaar verlenen, is in de loop der laatste decennia aan het verdwijnen.

Nu is het altijd te betreuren, dat goede eigenschappen zoals ongeorganiseerde solidariteit, verdwijnen. Echter als daarvoor in de plaats komt een georganiseerd optreden, dan is dat verlies uit praktisch oogpunt niet ernstig. Gelukkig bestaat er onder de vissersbevolking langzamerhand de neiging zich te organiseren. Niet lang geleden waren alle plaatselijke verenigingen van kustvissers in één bond georganiseerd, 16 in getal, genaamd "De Nederlandsche Vissersbond". De Zeeuwse Verenigingen te Arnemuiden, Vlissingen en Breskens hebben zich hieruit terug getrokken en houden onderling veeling met elkaar.

Maar het beste bewijs voor het nog niet op peil zijn van de resultaten van die neiging is, dat men allerwegen in Nederland deze bevolking een geheel op zichzelf staande en naar buiten afgesloten groep acht.

Daarin schuilen vele gevaren. Eén daarvan is hun achterstand in de maatschappelijke zekerheid. Het is hier de plaats om over deze materie wat meer te weten te komen.

Wij vragen ons daarom af, welke sociale zekerheid de kustvissers op dit ogenblik bezitten; derhalve welke sociale voorzieningen zij kennen.

Daarvoor beschouwen wij achtereenvolgens:

A. de sociale voorzieningen, zoals de kustvissers die met behulp van hun plaatselijke verenigingen geregeld hebben en die, welke zijn van de gemeente of uit hun nabijheid verkrijgen.

B. de wettelijke geregelde sociale verzekering voor de kustvissers in vergelijking met de vissers, die op de trawlers in loondienst zijn en met de landarbeiders.

C. de sociale zekerheid van de kustvissers in vergelijking met die in België.

De sociale voorzieningen met behulp van de plaatselijke verenigingen en van de gemeente.

Het is thans de bedoeling in verband met ons onderwerp uitvoerig stil te staan bij enige plaatsen waar een min of meer belangrijk aantal kustvissers wonen. Wij kozen daarvoor Zoutkamp, Harlingen, Wieringen, Texel, Den Helder, IJmuiden, Scheveningen, Stellendam, Goedereede, Ouddorp, Brouwershaven, Veere, Arnemuiden en Breskens.

Ter plaatse is een onderzoek ingesteld speciaal naar de sociale zekerheid, waarvoor de vissers zelf met behulp van hun verenigingen gezorgd hebben, welke zij, in welke vorm dan ook, van de gemeentelijke Overheid verkrijgen en welke zij van liefdadige instellingen ontvangen.

Zoutkamp.

Het aantal beroepspersonen in de kustvisserij bedraagt 120 personen. Er bestaat aldaar een kleine onderlinge steunvereniging met een ledental van 32 personen. Deze vereniging keert bij ziekte of ongevallen gedurende 6 weken een wekelijks bedrag van f.12.- uit aan de deelnemers. De contributie bedraagt f.0.25 per week per persoon.

De knechts varen meestal op deel. Aan hen wordt dus in de regel niet een vooraf vastgesteld loon uitbetaald. Het merendeel dezer knechts is niet onder deze steunregeling gebracht en valt ook niet onder de wettelijkse sociale verzekering. Bij ziekte of ongeval zijn zij aangewezen op een uitkering van een instelling van liefdadigheid.

Gedurende de lange vorstperiode in de afgelopen winter werden degenen, die geen eigen schip hadden, in de vorstverlet regeling opgenomen. De vissers met een eigen schip vallen buiten deze regeling en zijn dan ook zo nodig op ondersteuning van het armbestuur aangewezen.

Voorts bestaat in Zoutkamp de vissersvereniging "Hulp in Nood" met 67 leden, in 1889 Koninklijk goedgekeurd.

Deze vereniging stelt zich ten doel bij averij aan een schip in financieel opzicht de helpende hand te bieden. In voorkomende gevallen wordt 50% der schade vergoed aan houten schepen. IJzeren schepen vallen buiten deze regeling, zodat de eigenaren hiervan zelfstandig een verzekering voor deze schadegevallen moeten aangaan. Dit gebeurt echter weinig.

Uit het vorenstaande blijkt, dat de sociale voorziening van de vissersbevolking over het algemeen zeer slecht is te noemen, omdat een zodanige voorziening practisch niet is geregeld. Alleen door onderlinge samenwerking wordt nog iets bereikt, doch vooral gedurende deze winterperiode en in alle andere buitengewone omstandigheden zijn deze mensen aangewezen op hulp van instellingen van weldadigheid, zoals diaconie en armbestuur.

Harlingen.

Een vissersgroep, als geheel verenigd, welke voor de in nood verkerenden zorgt, bestaat in Harlingen niet.

Visserskneehts, ook zij, die op deel vissen, kunnen, indien zij werkloos worden, in de overbruggingsregeling worden opgenomen. De ondernemers zelf kunnen daarvan niet profiteren. Wanneer zij in moeilijkheden geraken, kunnen zij zich om ondersteuning wenden tot de Gemeentelijke Dienst voor Sociale Zaken in Harlingen en alleen krachtens de Armenwet geholpen worden, tenzij het gaat om een bedrag ineens, waardoor hun bedrijf weer op gang gebracht kan worden.
In dat geval zouden zij zich tot "Bijzondere Noden" kunnen wenden.

Wieringen.

Van de 61 leden van de Wieringer kustvissersvereniging "D.E.T.V." zijn er 37, die reder of eigenaar zijn, de overige 24 zijn knechts of z.g. zetschippers. Deze vereniging werd op 22 Februari 1946 opgericht.

De schippers, die in aanmerking komen voor uitkering ingevolge de zee-ongevallenwet, ontvangen bij ongeval 80% van f.4.- 's daags, de knechts 80% van f.3.-.

Het komt in deze gemeente weinig voor, dat vissersgezinnen in ernstige financiële moeilijkheden komen. Meestal wordt in een enkel voorkomend geval door de gemeente geholpen. Van onderlinge hulpverlening hebben de waarnemers aldaar, op één uitzondering na, nimmer iets bemerkt. Vooral in de laatste jaren waren de gemiddelde verdiensten zodanig hoog, dat van de zijde der gemeente niet behoefde te worden geholpen. Wel bestaat op Wieringen - en dat is dan de uitzondering - het z.g. "Vissersfonds", dat zich ten doel stelt ouden van dagen en nagelaten betrekkingen van vissers een kleine uitkering te geven.

Dit fonds, waarin door de leden een kleine contributie wordt betaald, moest echter worden geliquideerd, aangezien het niet aan de eisen, gesteld in de algemene voorschriften van de wet op het Levensverzekeringsbedrijf (Stbl. 1922, No. 716), voldoet.

Texel.

Op dit eiland komt ook geen onderlinge sociale voorziening voor. Enige ouderen kunnen worden beschouwd als belanghebbende in de zin der Zuiderzeesteunwet; de jongere vissers kunnen daar echter niet onder vallen. Het is dus mogelijk, dat deze in bepaalde omstadigheden in nood komen te verkeren.

Een mooi voorbeeld van ongeorganiseerde solidariteit deed zich in 1946 voor. Toen een botter vergaan was, doordat het vaartuig op een mijn gelopen was, hebben de vissers onderling de aankoopsom voor een ander scheepje bijeen gebracht. Gelukkig was hun financiële toestand van die aard, dat het hun mogelijk was, deze goede daad te verrichten.

Hierbij zij in dit verband opgemerkt, dat de kustvissers meestal hun vaartuigen niet verzekerd hebben. Meestal schrikken zij af van de hoge premie, welke de verzekeringsmaatschappijen eisen. In enkele plaatsen, zoals Scheveningen, hebben de vissers een kleine onderlinge verzekeringsvereniging in het leven geroepen.

Bij ziekte enz. echter valt hierop in het algemeen niet te rekenen. Wat hun financiële situatie betreft, zolang in het visseizoen voldoende verdiend wordt, redt men zich gewoonlijk wel. Gaat dit anders worden, dan zullen er moeilijkheden rijzen.

In Oosterend bestaat een "Coöperatieve Inkoopvereniging van Visserijbenodigdheden G.A.", reeds vanaf 6 Juni 1931. Deze telt 12 leden.

Den Helder.

De financiële toestand van de vissers in deze gemeente kan in het algemeen gunstig worden genoemd. Dit is een gevolg van de hoge besommingen, welke, vooral in het eerste jaar na de bevrijding, zijn gemaakt.

Wanneer, om welke reden dan ook, de verdiensten der vissers tijdelijk stilstaan, zijn betrokkenen als regel niet op steun aangewezen. Slechts in uitzonderingsgevallen, zoals b.v. in de afgelopen zeer strenge winter, werd een enkele maal aan de Gemeentelijke Dienst voor Sociale Zaken om hulp verzocht. De daartoe strekkende aanvragen werden door tussenkomst van het Bestuur der Helderse Vissersvereniging "Samenwerking" (vanaf 1931), bij welke organisatie nagenoeg alle vissers zijn aangesloten, ingediend. In die gevallen werd de onderstand in overleg met één der leden van genoemd bestuur verleend. Indien de verzoeker nog geblokkeerde gelden had, hetgeen enige malen het geval was, werd zo nodig, door de Directeur van de Dienst voor Sociale Zaken, een verklaring afgegeven, waarna een gedeelte van het tegoed werd gedeblokkeerd. Indien dit niet het geval was, kwam hij in aanmerking voor een uitkering, waarvan het bedrag voor gehuwden varieerde van f.18.- tot f.30.- per week, al naar gelang van het aantal kinderen. Voor ongehuwden en alleenwonenden bedroeg de steunnorm f.14.- per week, doch de werkelijke steunbedragen weken soms, in verband met bijzondere omstandigheden, van dit bedrag af.

Voorts komen belanghebbenden eventueel in aanmerking voor gratis brandstoffen, vrije geneeskundige hulp en, op medisch advies, versterkende middelen.

De genoemde vissersvereniging behartigt zoveel mogelijk de belangen van haar leden, doch verleent in generlei vorm financiële steun. Daartoe is deze vereniging trouwens, in verband met het zeer lage bedrag der contributie, ook niet in staat.

Ijmuiden.

De situatie is hier onder de kustvissers enigermate verschillend van andere plaatsen, omdat de kustvisserij met meer grotere schepen en in enkele gevallen in rederijvorm geschiedt.

De kustvissersvaartuigen worden n.l. verdeeld in twee groepen, in die van meer dan 60 bruto-register ton en daar beneden. Voor de eerste groep worden A-of B-certificaten van deugdelijkheid afgegeven.

Opvarenden van een vaartuig met een A-certificaat vallen onder de Zee-ongevallenwet, mits zij niet verder dan 15 mijlen uit de kust vissen. Opvarenden van een vaartuig met een B-certificaat vallen onder de bepalingen van Zeerisico.

Bij ziekte wordt aan opvarenden, die op deze schepen gemonsterd hebben en wier werkgevers aangesloten zijn, via Zeerisico 18 weken uitkering verstrekt en wel 50% van een begroot dagloon.

Voor opvarenden van vissersvaartuigen beneden 60 bruto-registerton is geen regeling. Deze opvarenden zijn bij stagnatie in het bedrijf of ziekte op hulp van de Gemeentelijke Dienst voor Sociale Zaken aangewezen.

De eigenaren van vissersschepen kunnen zich bij Zeerisico verzekeren. Alleen die met nieuwe schepen doen dit, het merendeel verzekert zich niet.

De premie wordt per jaar, per reder of per schipper-eigenaar vastgesteld en is afhankelijk van de gemaakte kosten aan uitkering, administratie, enz., over een bepaald jaar. Van de uitkeringen neemt het Rijk de helft voor zijn rekening.

Van de 61 leden van de Ijmuidense kustvissersvereniging "Ons Belang" zijn er 37, die reder of eigenaar zijn; de overige 24 zijn knechts of z.g. zetschippers. Deze vereniging werd op 22 Februari 1946 opgericht.

De schippers die in aanmerking komen voor uitkering ingevolge de Zee-ongevallenwet ontvangen bij ongeval 80% van f.4.- 's daags, de knechts 80% van f.3.-.

Scheveningen.

De kustvissers (ruim 40) hebben hier in de oorlog een kleine steunonderlinge van weinig betekenis opgericht; de leden betalen 2% van de besomming en hebben daarvan in de oorlog een fondsje gemaakt voor de verzorging van

Er is nu f.20.000.- bij elkaar; om verschillende redenen zullen zij deze steunvereniging omzetten in een Stichting. Voor 5 weduwen wordt thans met behulp van dat fonds gezorgd.

Voorts kunnen de schippers-eigenaar, indien zij tengevolge van economische omstandigheden niet in hun noodzakelijk levensonderhoud of in dat van hun gezin kunnen voorzien, financiële bijstand verzoeken bij de op aanwijzing van door het Departement van Sociale Zaken gegeven richtlijnen ingestelde Commissie van Sociaal-Economische Hulpverlening aan Kleine Zelfstandigen.

Is de hulpbehoevendheid echter niet het gevolg van economische omstandigheden, dan zijn zij op ondersteuning ingevolge de Armenwet aangewezen.

De deelvissers van de kustvisserij kunnen bij onvrijwillige werkloosheid in aanmerking komen voor een uitkering ingevolge de regeling Overbruggingsuitkeringen.

Wanneer hulpverlening overeenkomstig deze regeling niet mogelijk is, b.v. ingeval van ziekte, kunnen belanghebbenden een aanvraag om ondersteuning ingevolge de Armenwet indienen.

De verdiensten van kustvissers te Scheveningen zijn in de laatste tijd echter zodanig, dat zij zeker in staat worden geacht om gedurende enige weken de nadelige gevolgen van inkomsten-derving op te vangen.

Stellendam.

De kustvissers, zowel schippers-eigenaar als knechts in deze gemeente, kunnen in abnormale tijden niet voor zichzelf zorgen, noch individueel, noch verenigd. Vóór 1940 waren de knechts verenigd in een afdeling van de Chr. Fabrieks- en Transportarbeidersbond met werklozenkas, waaruit zij gedurende de wintermaanden bij onvisbaar weer een uitkering ontvingen, en na daar te zijn uitgetrokken werden zij gesteund volgens de door de Minister goedgekeurde steunregeling. Daardoor zullen zowel de schippers als de knechts steun ontvangen ingevolge de door het Departement van Sociale Zaken vastgestelde sociaal-economische hulpverlening aan kleine zelfstandigen. Dit voorzover de weersomstandigheden het onmogelijk maken om uit te varen.

Zo een vissersgezin in nood komt door ziekte, invaliditeit, dood, enz., dan wordt voor dat gezin niet gezorgd. Het ontvangt geen steun van wie dan ook en moet voor zichzelf zorgen.

Wel bestond in Stellendam een vereniging, waarvan vele vissers lid waren tegen een zeer lage contributie; bij ziekte of overlijden werd gedurende enkele weken een uitkering verstrekt van f.5.- per week. Dit bedrag voorzag natuurlijk niet in de behoeften. Verloor een schipper zijn vaartuig op één of andere wijze, dan was hij aangewezen op de liefdadigheid. Een enkele maal is zulks voorgekomen en dan bleek de steun van één of andere liefdadigheidsinstelling niet afdoende.

Bijna alle schippers en ook een deel der knechts is lid van de tegenwoordige vereniging "Samenwerking". Het aantal leden bedraagt 78. In 1935 is deze vereniging opgericht; zij bezit geen enkel fonds. Er is wel een plaatselijk ziekenfonds, waarbij een 60-tal vissers is aangesloten.

Goedereede.

De vissersbevolking aldaar is in abnormale omstandigheden in staat voor zichzelf te zorgen. Er bestaat wel een vissersvereniging, maar deze geeft geen steun, wanneer zulks nodig is. Ook kloppen zij niet bij de gemeente aan, zij zorgen geheel voor zichzelf of de familie doet dat voor hen. In een enkel geval wordt een klein deel van de besomming (1% b.v.) aan de afslag afgestaan voor een vissersgezin in nood. De vereniging "Ons Belang" met 65 leden, opgericht 22 Februari 1913, bezit geen enkel fonds, hoewel in haar statuten (art. 2) als doel opgegeven wordt: het behartigen van de stoffelijke belangen van de leden en derzelver nagelaten betrekkingen.

Ouddorp.

In deze plaats zijn 28 schippers, waarvan er nog 13 hun vaartuigen bezitten. De vissers, waarvan in de bezettingstijd door de bezetters het schip is gevorderd, worden gesteund door het Districtsbureau Verzorging Oorlogsslachtoffers te Dordrecht.

De meeste kustvissers, zowel de schippers-eigenaar als de deelvissers kunnen in abnormale tijden niet voor zichzelf zorgen.

Als er een vissersgezin in nood komt, omdat het door één of andere oorzaak alle inkomsten moet derven en geen verdere geldmiddelen meer bezit, zorgt de vissersgroep niet voor dat gezin. Het gezin is dan aangewezen op de kerkelijke of gemeentelijke armenzorg.

Brouwershaven.

Het vissersgroepje is in deze plaats klein. Er worden geen voorzieningen getroffen. Een twintigtal jaren geleden was er in Brouwershaven gedurende een lange vorstperiode een steunregeling in het leven geroepen, welke door één persoon werd gefinancierd. Later deed zich de noodzaak van een dergelijke voorziening niet meer voor. De besommingen over het laatstverlopen jaar waren zodanig, dat over het algemeen de vissersbevolking in de afgelopen langdurige vorstperiode geen behoefte heeft gehad aan steun.

Veere.

De kustvissers - het zijn er slechts enkele-, zowel de schippers-eigenaar als de deelvissers, kunnen in abnormale tijden niet voor zichzelf zorgen, noch individueel noch verenigd, het laatste is dan ook niet mogelijk, omdat zij geen fondsen ter beschikking hebben.

Wel bestaat er een ondersteuningsfonds voor de vissers, (opgericht 21 Juni 1930) met als doel om leden-vissers bij rampen, welke een bijzonder karakter dragen, een ondersteuning te geven, nader door een reglement te regelen. De regeling der ondersteuning was voor de jaren 1933 t/m 1935 als volgt: schade beneden f.100.- geen vergoeding; maximum der uitkering bedraagt f.1000.-. Het Bestuur is bevoegd ook bij schade beneden f.100,- een uitkering te doen.

Gezien de inkomsten, welke zij hebben genoten van September t/m December met de vangst van ijle haring, rees in Veere bij het gemeentebestuur in de afgelopen winter de vraag of het wel noodzakelijk was, dat zij in de vorstverletregeling zouden worden opgenomen. Hun wekelijkse inkomens lagen aanmerkelijk hoger dan die van de vaklieden in het vrije bedrijf.

Arnemuiden.

In slechte tijden kunnen de schippers-eigenaar in de regel wel voor zichzelf zorgen. De knechts echter niet; deze worden òf door hun Bond òf door middel van werklozensteun of overbruggingsuitkering . gesteund.

Als een gezin in nood komt, door ziekte of anderszins, is het aangewezen op Armenzorg. Ook bij het overlijden van de visser-kostwinner, behalve wanneer de dood het gevolg is van het varen op een mijn. Het gezin wordt dan ondersteund door het Districts Bureau Oorlogsslachtoffers en krijgt uitkering van weduwen- en wezenrente van de R.V.B. Bij werkloosheid door vorst word via de gemeente een overbruggingsuitkering verstrekt.

Ingeval een kostwinner werkloos wordt om andere redenen, zoals het niet meer beschikken over een schip, is hij aangewezen op andere werkzaamheden.

In Arnemuiden heeft men twee fondsen, waaraan bijna iedere visser deelneemt:

1.Een ondersteuningsfonds.
Iedere schipper betaalt maandelijks contributie voor dit fonds, dat ten doel heeft om bij eventuele schade, indien deze boven een vastgesteld bedrag komt, een zeker percentage van die schade uit het fonds te betalen.

2.Tevens heeft men aan boord van ieder vaartuig een bus, waarin na deling een bedrag aan geld wordt gedaan. Deze bussen worden eens per jaar geledigd en de inhoud aan de diaconie der kerk, waarvan de schipper lid is, overhandigd.

Breskens.

In abnormale tijden is het voor de vissers onmogelijk voor zichzelf te zorgen. Zij zijn dan meestal aangewezen op het burgerlijk armbestuur c.q. het gemeentebestuur. Reeds meermalen heeft de gemeente vissersgezinnen, welke in nood verkeerden, geldelijk moeten steunen.

"Ons Belang" te Breskens telt 120 leden en dateert van 1916. Zij heeft geen enkel fonds; vele vissers zijn aangesloten bij vrijwillige fondsen.

Tot zover de resultaten van het onderzoek. Over het algemeen ontbreken de sociale voorzieningen, welke de kustvissers zelf kunnen regelen of zijn zij zeer gebrekkig.

Dat kan ook niet anders, want in de eerste plaats is hun georganiseerd optreden te weinig ontwikkeld om tot een onderling geregelde steunverlening te komen, in de tweede plaats hebben zij in sommige tijden zo weinig inkomsten, dat een bedrag premie er niet af kan, in de derde plaats is de materie en de financiering van de sociale verzekering te ingewikkeld en te riskant voor deze meestal eenvoudige lieden, in de vierde plaats denken zij niet aan de mogelijkheden van rampspoed met alle consequenties daarvan; zij leven meestal bij de dag en in de vijfde plaats hebben sommigen gemoedsbezwaren.

B.
De wettelijk geregelde sociale verzekering voor de opvarenden der trawlers van Ijmuiden en voor de landarbeiders.

Zowel de schippers-(eigenaar) als ook de knechts of matrozen, die op deel varen, worden beschouwd als kleine zelfstandigen en vallen buiten de sociale verzekering in Nederland. Hun bij de wet geregelde sociale zekerheid is dus nihil, omdat zij geen werknemers zijn in de zin van bedoelde wettelijke regelingen.

De gemiddelde inkomens der deelvissers zijn van die aard, dat zij gelijk gesteld kunnen worden met die der werknemers in de zin van de sociale verzekeringswetten. De verdiensten zijn echter zeer wisselvallig en het is voor hen een grote kunst om in tijden van overvloed zodanig te financieren, dat zij voor de magere tijden welke onvermijdelijk telkens komen, genoeg middelen bezitten om deze door te komen. In de regel zijn de oudere deelvissers daartoe wel in staat; de jongeren hebben hiermede meer moeite. Een nog grotere kunst is het voor hen te sparen voor de oude dag en gelden af te zonderen voor de gevallen van ziekte, ongeval, invaliditeit en overlijden.

Bovendien profiteren zij niet van de wettelijke kinderbijslag.

Hoe staat het nu met de opvaronden van de trawlers te IJmuiden?

In beknopte vorm zij over hun sociale zekerheid het volgende opgemerkt: De werkgever verzekert de opvarenden van zijn schepen tegen geldelijke gevolgen van bedrijfsongevallen. Hij betaalt daarvoor 2½% van de bruto-besomming.

Ook worden zij verzekerd tegen de geldelijke gevolgen van ziekte, welke tot arbeidsongeschiktheid leidt. De jaarlijkse premie bij een bemanning van b.v. 8 opvaronden bedraagt 8 x 70% van de dagloontabel van de Zee-ongevallenwet (art.2,7e lid).

De premie voor de kinderbijslag is het bedrag volgens de dagloontabel Z.O.W. + 50% met een maximum van f.8.-.

Bovendien worden invaliditeits- en ouderdomsrentezegels voor de bemanning geplakt. Voor de waarborg van een doeltreffende geneeskundige verzorging moeten de vissers zelf zorgen. In de regel zijn zij dan ook vrijwillig bij een of ander ziekenfonds aangesloten.

Bij de uitkoringen ingeval van ongevallen wordt 70% van de dagloontabel Z.O.W. (gewijzigde) aangehouden; ingeval van ziekte 70% van de ongewijzigde tabel, hoewel de reders verplicht zijn slechts 50% uit te keren.

Voor ieder kind wordt 40 cent per week betaald en de invaliditeits- en ouderdomsuitkeringen zijn gelijk aan die van het gehele bedrijfsleven.

Bij bevalling, enz., worden geen uitkeringen gedaan. Voor de bemanning van de loggers om de Zuid gelden dezelfde regelingen; alleen die van de ziekteverzekering zijn enigermate afwijkend. Deze voorzieningen zijn verplicht, met uitzondering van het ziekenfonds.

Wat de arbeidsvoorwaarden betreft: ingevolge een overeenkomst van de vereniging van reders van vissersvaartuigen te IJmuiden met de Centrale Bond van Transportarbeiders op 3 November 1945 werd vrijwel op Engelse voorwaarden - behoudens de wachtgeldregeling - gemonsterd.

De gage's bedragen dientengevolge:

	Maandgage:	Percentengeld:
schipper	f. -.-	5.15%
stuurman	" 140.-	1.50%
matroos	" 135.-	1.- %
1e machinist	" 150.-	2.- %
2e machinist	" 147.-	1.25%
stoker	" 135.-	1.- %
trommer	" 113.-	0.70%
kok	" 113.-	1.- %

De netto-besomming wordt berekend door de bruto-besomming te verminderen met 9%.

Afgezien van de inhoud van de overeenkomst der loon- en arbeidsvoorwaarden voor de schepelingen ter trawlvisserij, is het feit, dat er een overeenkomst is, belangrijk. Er heersten, voordat deze overeenkomst tot stand kwam (vóór 1 Maart 1940), wantoestanden, waarvan vooral de bemanning vaak de dupe werd.

Het is niet de bedoeling genoemde regeling hier weer te geven. Alleen worde nog gewezen op het "Buitengewoon Besluit Arbeidsverhoudingen 1945" (B.B.A. 1945), waarin een aanmerkelijke verbetering is aangebracht in de ontslag- en wachtgeldregeling der opvaronden.

De arbeidsverhouding mag, volgens dit Besluit niet meer beëindigd worden zonder toestemming van de Directeur van het Gewestelijk Arbeidsbureau. Dit verbod geldt niet:

a. indien de beëindiging geschiedt om een dringende, aan werkgever of werknemer onverwijld medegedeelde, reden;
b. indien de beëindiging geschiedt met wederzijds goedvinden;

In de landbouw is de situati als volgt:

De sociale lasten, welke de werkgever voor zijn werknemers moet betalen zijn:
Kosten van sociale verzekeringen:

1.Ziektewet 1930:	2	%	v.h.	loon (64-67-70 ct p. uur)
2.Ziekenfondsbesluit 1941:	2	%	"	" "
3.Vereveningsheffing 1941:	4.5	%	"	" "
4.Kinderbijslagwet 1946:	5.5	%	"	" "
5.Land- en Tuinbouw O.W. 1922: (akkerbouw)	1.7	%	"	" "
6.Invaliditeits- en Ouderdomswet	1.5	%	"	" "
T o t a a l:	17.2	%	v.h.	loon

Waarschijnlijk komen hierbij in de naaste toekomst een bedrijfspensionnering en een verplichte werkloosheidsverzekering. De uitkeringen zijn bepaald in de wetten en kunnen als zodanig daarin het best geraadpleegd worden. Ook wordt in dit verband gewezen op "de Kleine Gids" voor de Ned. Soc. Verzekering, uitgave van de vereniging van Raden van Arbeid.

De arbeidsvoorwaarden staan opgetekend in het z.g. "Mantelcontract". Ook hierbij staan wij niet uitvoerig stil. Alleen zij opgemerkt, dat het loon wordt doorbetaald op Christelijke en andere feestdagen, tijdens de 6 dagen vacantie en tijdens de dagen van huwelijk of begrafenis in de naaste familie. Voorts worden meestal de dagen, waarop door vorst of regen niet gewerkt kan worden, doorbetaald.

Wij zwijgen dus verder over de bepalingen omtrent het dienstverband, de arbeidstijd, het loon en de geschillen.

Nog een enkel woord over de rechtsgrond der sociale verzekering. Met uitzondering van de kinderbijslag en de vereveningsheffing moeten de overige sociale voorzieningen der Nederlandse sociale verzekering beschouwd worden als "uitgesteld loon". De algemene opinie daarover is nu, dat de werknemer daarop recht heeft.

Keren wij nu weer terug tot de kustvissers en daarvan vooral de schepelingen, die op deel varen.

Deze ondergeschikten, die geen aandeel in het vaartuig bezitten, hebben dus geen vastgesteld loon, maar ontvangen een deel van de bosomming. Is de bosomming laag, dan zijn hun inkomsten gering, is zij hoog, dan zijn hun verdiensten ook ruim.

In doorsnee - wij hebben dit reeds opgemerkt - verdienen zij in een goed vangstjaar en bij normaal hoge prijzen ongeveer evenveel als een matroos, op een trawler of logger of als een vakarbeider in de landbouw.

Alleen omdat zij geen loon hebben, doch aandeel in de winst, worden zij niet beschouwd als werknemers, doch als kleine zelfstandigen.

Oppervlakkig bezien, bezitten dus de deelvissers dezelfde positie als de schippers van trawlers te IJmuiden. Ook deze lieden krijgen alleen percentengeld. Toch vallen zij onder de sociale voorzieningen der opvarenden van trawlvisserij te IJmuiden.

Maar aan deze schippers-werknemer wordt een garantieloon toegekend, wanneer b.v. hun schip uit de vaart is genomen. Deze figuur kennen de kust-deelvissers niet.

Ook de andere schepelingen der trawlers varen op deel, variërend van 0.70 tot 2%, resp. van de trommer tot de eerste machinist. Daarnaast ontvangen zij een maandgage van resp. 113 tot 150 gulden. Deze gage kan beschouwd worden als een garantieloon, dat elke maand uitbetaald wordt. In zekere zin zijn zij dus ook deelvissers met een garantieloon en dus met sociale voorzieningen. Wij krijgen derhalve het volgende overzicht:

	Grote Trawlvisserij	Kustvisserij
	Reders	Schippers-eigenaar of exploitant
	Opvarenden ontvangen:	Opvarenden ontvangen:
loon.	percentengeld "garantieloon" sociale voorzieningen	percentengeld
	op arbeidscontract	op deel

Het spreekt hierbij tenslotte vanzelf, dat de opvarenden op de trawlers op arbeidscontract varen. Bij de deelvissers behoeft zulks niet, of het zou moeten zijn, dat hun deel bij contract was vastgesteld. Overigens zou het geen overbodige "luxe" zijn, wanneer het deel werd geregeld en op papier gezet. Het gebeurt wel, dat het deel wat de schipper opeist, onevenredig groot is. Derhalve betekent zulks in dat geval een verzwakking van de maatschappelijke positie der deelvissers.

C. De sociale zekerheid van de Belgische kustvissers.

Hoewel in België de maatschappelijke zekerheid in de landbouw verre achter staat bij die in Nederland (alleen de vaste arbeiders kennen vanaf 1 Januari 1947 de sociale verzekering), vallen sedert 1 Januari 1946 de personen, werkzaam in de zeevisserij, onverschillig of zij op arbeidscontract dan wel op deel varen, onder de toepassing van de "Wet op de Rijksmaatschappelijke Zekerheid".

Met de uitvoering van deze wet voor de vissers is de "Gemeenschappelijke Kas voor de Zeevisserij" belast.

De regelingen betreffende de sociale verzekering zijn in België nog in volle ontwikkeling. Dit geldt ook voor de kustvissers. De Beroepsraad voor de Zeevisserij heeft in 1946 de studie aangevat van de sociale wetgeving voor de zeevisserij; het zou ons te ver voeren de resultaten daarvan op de voet te volgen.

In het kort kan het volgende opgemerkt worden:

De gemiddelde lonen, de z.g. forfaitaire lonen, waarop de bijdrage voor de maatschappelijke veiligheid berekend wordt, zijn vanaf 1 Januari 1946 vastgesteld op 200 fr. per vaardag met een maximum van 20 dagen per maand. Voor de scheepsjongen is de bijdrage 75 fr. per zeedag zonder beperking van het aantal zeedagen. De schipper-eigenaar (reder, werkgever) stort 17% van dit maximum dagloon en de deelvisser (werknemer) 8%.

De deelvissers hebben daarvoor een ouderdomspensioen, werklozensteun, ziekte- en invaliditeitsuitkeringen (incl. geboortepremies), loon op verlofdagen, een opklimmende kindertoeslag en bons voor de wederuitrusting. De uitkeringen zijn niet hoog, maar zij kunnen het er mee doen.

De opmerkzame lezer zal het onmiddellijk opvallen, dat de ongevallenverzekering ontbreekt. In België is n.l. de voorziening ingeval van bedrijfsongevallen niet verplicht. Daarover is veel te doen geweest, vooral in de visserswereld. Thans heeft men maatregelen genomen.

Bij besluit van de Regent van 28 Februari 1947 worden de diverse besluiten, in de oorlog genomen, tot tijdelijke wijziging van de wet van 30 December 1929, betreffende de vergoeding van schade door ongevallen overkomen aan zeelieden (zowel zeelieden ter koopvaardij als zeevissers), buiten werking gesteld met ingang van de dag, waarop het leger op vredesvoet zal worden gebracht. De wet van 30 December 1929 (zee-ongevallenwet) wordt dan weder van kracht.

Gedurende de oorlog geld voor de zeelieden een buitengewone vergoedingsregeling wegens ongevallen, hen tijdens hun werkzaamheden overkomen.

Bij bovengemeld Besluit wordt tevens de zeeongevallenwet van 1929 gewijzigd en aangepast aan de nieuwgetroffen algemene sociale voorzieningen.

Zoals bekend, zal de wet opnieuw in werking treden na het op vredesvoet brengen van het leger.

Tot zolang blijven nog voor de vissers de bijzondere regelingen gelden, terzake voor de duur van de oorlog getroffen.

De uitkeringen zijn niet hoog. De nood in de gezinnen, welke door een ongeval van de kostwinner teweeg gebracht wordt, is vaak nog zeer groot.

D. Conclusies.

1. De wettelijke geregelde sociale voorzieningen voor de kustvissers ontbreken in Nederland.

2. De ongeorganiseerde, spontane groepszorg, ingeval van nood in de kustvissersgezinnen, is hier en daar nog aanwezig, doch is in vergelijking met het begin van de 20ste eeuw bijna verdwenen.

3. De kustvissers hebben zich georganiseerd in plaatselijke verenigingen. Dit geldt vooral voor de schippers. Deze verenigingen zijn allo, behalve de Zeeuwse, aangesloten bij de Nederlandse Vissersbond.

4. De georganiseerde plaatselijke steunverlening door middel van fondsen, uitgaand van de verenigingen, ontbreekt op vele plaatsen; indien zij niet ontbreekt is zij zeer gering en gebrekkig.

5. Er bestaan wel enkele regelingen van Overheidswege, waaronder de kustvissers zo nodig kunnen vallen. Zo kunnen deelvissers soms vallen onder de verstverleten overbruggings-steunregeling.

6. Wanneer de nood, tengevolge van economische omstandigheden hoog gestegen is, kunnen schippers-eigenaar onder de regeling Hulpverlening aan Kleine Zelfstandigen vallen.

7. Is de hulpbehoevendheid niet het gevolg van economische omstandigheden, maar van ziekte, ongeval, enz., dan zijn zij op ondersteuning ingevolge de Armenwet aangewezen.

8. Op de vraag: zijn op dit ogenblik de kustvissers in staat, gezien ook de abnormale winter, om voor zichzelf te zorgen? zijn de antwoorden, vooral voor de knechts, voor het merendeel, negatief.

9. Ook de kerkelijke diaconiën en een enkele maal een liefdadigheidsinstelling spelen een rol in het lenigen van de nood in behoeftige vissersgezinnen.

10. De opvarenden van de trawlers en loggers varen voor een gedeelte van hun loon op deel; daarnaast ontvangen zij met uitzondering van de schipper, die helemaal op deel vaart, een vastgestelde maandgage.

11. Deze vissers bezitten bij de wet geregelde sociale voorzieningen, die nog niet op dezelfde hoogte staan als die van de landarbeiders.

12. Deze vissers varen op contract; hun loon- en arbeidsvoorwaarden zijn, zoals zulks het geval is in bijna alle sectoren, vastgesteld en omschreven.

13. De kustvissers, die geen schip hebben, varen op deel zonder garantieloon. Zij zijn op zee ondergeschikt aan de schipper, die veelal eigenaar van het schip is.

14. Deze lieden hebben geen vastgestelde omschreven arbeidsvoorwaarden. Ook in de grootte van het aandeel in de besomming, dat zij ontvangen, bestaat in Nederland onder de kustvissers geen gelijkheid.

15. De Belgische kustvissers - op deel - vallen sedert 1 Januari 1946 onder de toepassing van de "Wet op de Rijksmaatschappelijke Zekerheid".

16. Deze kustvissers hebben een vastgesteld gemiddeld loon, waarop de bijdrage voor de sociale voorzieningen is gebaseerd.

17. Zowel de schippers-eigenaar als wel de deelvissers dragen in België bij in deze voorzieningen voor de deelvissers.

18. De regelingen betreffende sociale zekerheid dezer lieden zijn in België nog in volle ontwikkeling. Er bestaat veel kans, dat hun maatschappelijke positie op het terrein van de sociale zekerheid in de naaste toekomst nog verbeterd wordt.

19. De sociale positie van de Nederlandse kustvissers, bepaald naar hun sociale voorzieningen, is dus zeer zwak te noemen.

20. Er dient in Nederland ernstig naar te worden gestreefd deze positie te versterken, omdat de positie in haar tegenwoordige stand en vergeleken bij andere sectoren van het bedrijfsleven in sociaal en economisch opzicht ontoelaatbaar kan worden geacht.

Slotbeschouwing.

Men hoort wel eens bij de tegenstanders van het invoeren van wettelijke vastgestelde sociale verzekeringen het bezwaar, dat de patriarchale verhoudingen aan boord der kustvissersvaartuigen, waar de vissers met zijn vieren moeten zwoegen om een boterham te verdienen, zullen verdwijnen, wanneer deze verzekeringen ook opgelegd worden aan de kustvissers.

Dit bezwaar is inderdaad enigermate gegrond. Maar het is zeer klein vergeleken bij de grote voordelen, welke ontstaan uit deze regelingen. Zonder in te gaan op deze voordelen - het is reeds ten dele geschied en zij zijn grotendeels al aangetoond - is het genoemde bezwaar toch zeer gering.

Men moet niet vergeten, dat de bemanning meestal bestaat uit mensen, die in elk opzicht dicht bij elkaar staan en leven, die dikwijls aan elkaar geparenteerd zijn, van elkaar afhankelijk zijn en die elkaar door en door kennen.

De aard van het werk en de omgeving, waar de arbeid plaats vindt, leidt van zelf tot patriarchale verhoudingen.

Bovendien bestaat de mogelijkheid, dat de nieuwe schepen, welke er om allerlei redenen moeten komen, groter, moderner en daardoor rationeler zullen zijn.
Het spreekt dan vanzelf, dat de ondergeschikten op deze moderne "bedrijven" nog meer in de termen van de sociale voorzieningen vallen, zoals deze bestaan in bijna het gehele bedrijfsleven, dan tot nu toe het geval geweest is.

Men kan wanneer er later meer unificatie in de Nederlandse sociale verzekering komt - en dit laat zich aanzien - een regeling treffen zoals in België is ingevoerd.

Stel dat bedoelde unificatie nog een lange tijd op zich laat waohten, dan zou het bestuur van de plaatselijke verenigingen de taak van alle exploitanten in het volvoeren van de plichten, welke het bijdragen van premies met zich medebrengt, kunnen overnemen. Iedere schipper moet lid worden van een vereniging. De bijdragen voor de eventuele fondsen kunnen vervallen, dus de contributies kunnen zeer laag blijven.

F. Eindconclusie.

De sociale positie der Zeeuwse en Flakkeese kustvissers is, gemeten naar het aantal, zwak. Dit aantal vermindert echter niet, want de aanvulling van jongeren is voldoende. Ook gemeten naar de welstand is de positie gering.

Hun organisaties zijn nog gering in aantal en kracht. Sociale voorzieningen en voorlichting ontbroken bijna geheel.

De Overheid dient door ingrijpende economische maatregelen de zwakke sociale positie dezer groep te versterken, omdat zij ontoelaatbaar kan worden geacht.

Tabel 3. Rapport no. 83[I].

REPARATIE- EN ONDERHOUDSKOSTEN VAN HOUTEN GARNALEN-VISSERSVAARTUIGEN IN DE JAREN 1935 T/M 1938.

Bouwjaren	1935	1936	1937	1938	Gemiddelde
1925 t/m '32	f.	f.	f.	f.	f.
ARM	87.20	143.24	74.50	51.30	
ARM	88.45	34.04	111.69	31.10	
VE	89.49	286.09	157.54	126.30	
ARM	138.68	275.90	208.66	166.86	
ARM	83.97	53.61	63.90	107.85	
ARM	76.28	116.38	359.94	70.10	125.13
1917 t/m '24					
ARM	60.32	170.90	126.12	64.84	
VLI	334.36	266.97	11.85	18.50	
VLI	38.05	167.05	703.91	179.99	
ARM	148.81	128.41	205.18	841.89	
ARM	373.23	116.14	127.38	556.10	
VLI	98.55	179.25	254.70	45.40	217.41
1909 t/m '16					
ARM	59.49	88.70	82.97	234.01	
ARM	190.42	201.01	257.27	658.10	
ARM	213.17	272.56	100.43	223.70	
ARM	86.84	109.27	308.16	63.44	
ARM	215.79	48.01	46.37	57.14	
ARM	101.82	119.84	74.17	128.71	
ARM	176.81	275.79	159.33	93.70	
ARM	194.85	355.55	321.41	71.40	
ARM	83.01	274.11	168.45	139.53	
ARM	153.63	435.52	100.95	62.71	
ARM	253.79	66.76	259.21	142.74	
ARM	41.06	73.77	61.02	48.39	165.74
1901 t/m '08					
ARM	106.87	45.31	109.27	47.02	
ARM	140.60	378.54	87.08	330.98	
ARM	95.83	266.83	133.36	69.48	
ARM	88.28	284.41	71.65	170.42	
ARM	173.99	189.04	137.80	92.92	
VLI	107.96	22.95	67.60	332.99	147.96
vóór 1900					
ARM	293.64	129.54	137.61	156.53	
ARM	37.45	82.86	112.85	153.72	
ARM	81.17	359.88	120.18	188.32	
ARM	259.16	113.56	17.78	429.39	
ARM	175.74	80.47	329.42	200.68	
VLI	47.25	23.55	104.56	244.15	161.65

Tabel 6. Rapport nº 83 I.

REPARATIE- EN ONDERHOUDSKOSTEN DER MOTOREN VAN GARNALENVISSERSVAARTUIGEN.

ouderdom / vermogen	3 jaar	4 jaar	5 jaar	6 jaar	7 jaar	8 jaar	9 jaar	10 jaar
24 pk	f.	f.	f.	f.	f.	f.	f.	f.
ARM					33.69	95.01	21.05	128.21
ARM				231.74	10.45	241.82	249.78	75.-
ARM				129.14	194.50	21.81	-.-	267.34
ARM			298.50	59.20	60.32	61.42	230.99	
BR			54.16	40.55	102.32	110.70	30.84	
BR	29.30	47.20	13.47	68.32				
30 pk								
VLI						69.30	139.72	50.43
VLI							52.75	178.82
VLI					5.52	69.40	193.15	120.34
ARM				46.45	92.68	112.95	19.90	258.73
ARM				55.35	92.80	19.20	175.65	222.80
ARM			38.95	21.20	88.05	50.63	69.70	
ARM			9.50	73.95	170.30	112.71	70.80	
ARM			37.80	6.74	120.40	116.50	357.34	
ARM			9.40	131.10	24.33	20.73	74.10	
ARM			31.30	140.11	79.65	25.35	297.37	
ARM			32.45	111.80	123.19	121.89	212.70	
ARM			118.47	56.31	30.20	133.60	202.25	
ARM			62.01	25.25	111.68	4.95	205.55	
VLI				3.50	38.72	413.05	104.52	
VLI			49.15	80.49	45.90	53.81	133.-	
VLI			10.75	58.85	71.40	380.46	176.27	
ARM		143.63	48.60	27.90	61.15	288.35		
ARM		14.05	25.86	43.60	57.50	16.45		
ARM		21.05	24.-	46.70	51.42	228.55		
ARM		87.44	25.22	50.14	83.38	230.03		
ARM	27.45	159.90	4.50	219.85	76.80			
VLI		49.82	161.44	186.85	239.33			
35 pk								
BR	42.43	51.25	38.50	64.25	91.64			
ARM	180.90	150.20	109.69	24.75	266.53			
ARM	97.43	61.03	-.-	131.22				
40 pk								
ARM			111.20	16.70	119.10	158.92	141.68	
VLI			98.25	20.05	6.40			
VLI			32.71	65.20	515.83	89.11		
ARM	106.50	59.67	59.05	200.54	204.65			
ARM	58.-	34.25	192.29	90.28	128.40			
ARM	96.-	59.96	52.10	120.20	31.15			
ARM	152.23	41.40	225.68	45.10	182.31			
VLI	32.80	211.66	243.20	107.75	108.93			
Totaal	823.04	1192.51	2218.20	2801.13	3720.60	3246.70	3159.11	1301.67
Gemiddeld	82.30	79.50	76.14	80.03	106.30	124.87	150.43	162.71
Aantal gevallen per jaar	10	15	29	35	35	26	21	8

Tabel 12. Rapport no. 83 .

HET VERBAND TUSSEN HET MOTORVERMOGEN EN HET VERBRUIK VAN NETTEN EN VISTUIG VAN GARNALENVISSERS-VAARTUIGEN.

Motor-vermogen	Verbruik van netten en vistuig		Aantal visdagen		Gemiddeld verbruik	
	1937	1938	1937	1938	Per 100 visdagen	Per 100 visdagen per groep
	f.	f.			f.	f.
20 pk						
BR	294.36	401.24	229	221	154.57	
BR	286.75	258.38	192	200	139.06	
BR	214.87	253.95	210	209	111.89	
BR	179.28	88.90	190	195	69.65	
BR	254.68	210.90	205	196	116.10	
BR	113.80	212.40	184	200	84.94	
ARM	335.66	196.15	184	163	153.26	
ARM	216.38	165.65	217	209	89.68	
ARM	279.15	306.20	200	198	147.07	
	2.174.93	2.093.77	1.811	1.791		118.50
30 pk						
BR	375.26	766.20	241	229	242.86	
BR	402.26	354.28	210	206	181.86	
ARM	222.66	375.16	205	169	159.84	
ARM	94.28	129.47	171	163	69.98	
ARM	634.10	603.41	210	209	295.35	
ARM	214.41	200.26	213	183	104.71	
ARM	116.94	222.87	212	183	86.02	
VLI	306.02	311.76	217	193	150.89	
VLI	403.65	297.24	224	207	162.61	
VLI	442.37	290.40	215	199	176.98	
	3.212.85	3.551.05	2.118	1.941		166.63
40 pk						
BR	447.37	384.85	252	235	170.88	
ARM	616.81	199.80	219	183	203.15	
ARM	270.24	65.77	189	74	127.76	
ARM	263.95	190.42	215	187	113.03	
VLI	686.14	474.88	229	203	268.75	
VLI	305.63	220.94	227	218	118.33	
VLI	238.29	333.58	222	196	136.81	
VLI	347.04	317.54	213	203	159.75	
VLI	539.12	334.29	214	182	220.55	
	3.714.59	2.522.07	1.980	1.681		170.35
50 pk						
BR	577.85	533.29	223	220	250.82	
BR	491.17	444.55	257	236	189.80	
BR	213.76	344.51	255	236	113.68	
BR	421.97	507.82	249	230	194.11	
VLI	392.91	355.63	220	197	179.50	
	2.097.66	2.185.80	1.204	1.119		184.39
60 pk						
BR	288.31	498.01	237	223	170.93	
BR	415.68	480.13	237	206	202.21	
BR	477.28	366.59	260	237	169.79	
ARM	340.04	266.08	205	181	157.03	
ARM	591.05	348.35	203	199	233.68	
SL	375.42	550.27	219	222	209.90	
	2.487.78	2.509.43	1.361	1.268		190.08

Tabel 15. Rapport no.83[I].

HET VERBAND TUSSEN HET MOTORVERMOGEN EN HET VERBRUIK VAN GASOLIE.

Motor-vermogen	Verbruik van gasolie in liters		Aantal visdagen		Gemiddeld verbruik per 100 visdagen	Algemeen gemiddeld verbruik per 100 visdagen
	1937	1938	1937	1938		
30 pk						
BR	12.000	12.800	210	206	5.961	
ARM	9.800	9.189	205	169	5.077	
ARM	12.000	10.100	220	183	5.483	
ARM	14.400	12.900	213	183	6.893	
ARM	11.800	11.600	212	183	5.924	
ARM	10.600	8.600	220	187	4.717	
	70.600	65.189	1.280	1.111		5.679
40 pk						
BR	18.171	18.444	252	235	7.518	
VLI	14.000	16.200	227	218	6.786	
VLI	15.800	15.400	214	182	7.878	
ARM	16.400	15.860	210	180	8.271	
ARM	14.600	15.100	219	183	7.388	
ARM	12.400	13.900	200	168	7.146	
	91.371	94.904	1.322	1.166		7.486
50 pk						
BR		20.800		250	8.320	
BR	21.800	21.200	223	220	9.706	
BR		17.800		236	7.542	
BR	20.600	19.000	249	230	8.267	
VLI	17.400	18.300	220	197	8.561	
	59.800	97.100	692	1.133		8.597
60 pk						
VE	18.800	15.000	215	190	8.345	
BR	22.146	27.681	237	223	10.831	
BR	22.000	19.200	260	237	8.289	
ARM	22.600	19.087	203	199	10.369	
	85.546	80.968	915	849		9.496

Tabel 24. Rapport no 83[I].

HET AANTAL VISDAGEN PER JAAR VAN GARNALENVISSERS-VAARTUIGEN TE BRESKENS.

Motor-vermogen	Aantal visdagen 1937	Aantal visdagen 1938	Aantal visdagen 1937+'38	Aantal visdagen gem.p.j.	"geen bestelling" 1937	"geen bestelling" 1938	Slecht weer en mist 1937	Slecht weer en mist 1938
20 pk								
BR	229	221	450		45	15	34	75
BR	192	200	392		45	15	71	88
BR	210	209	419		46	15	59	86
BR	190	195	385		49	15	68	89
BR	205	196	401		47	16	60	90
BR	184	200	384		52	14	68	93
BR	206	210	416		48	16	43	74
			2.847	203.3				
50 pk								
BR	223	220	443		52	16	38	64
BR	252	235	487		47	15	20	56
BR	257	236	493		47	16	12	59
BR	255	236	491		46	17	14	58
BR	249	230	479		39	16	16	54
			2.393	239.3				
60 pk								
BR	237	223	460		48	16	24	67
BR	248	242	490		46	13	-	55
BR	237	206	443		47	15	19	71
BR	260	237	497		44	15	13	60
			1.890	236.3				

DE AFHANKELIJKHEID VAN DE WEERSOMSTANDIGHEDEN IN 1938 IN VERBAND MET HETMOTORVERMOGEN.

Motor-vermogen	Aantal visdagen				
	Slecht weer	Mist	Buiten bedrijf	Totaal	Gemiddeld
20 pk					
BR	35	4	36	75	
BR	36	4	48	88	
BR	37	1	48	86	
BR	43	4	42	89	
BR	32	4	54	90	
BR	42	3	48	93	
BR	62	6	6	74	
Totaal	287	26	282	595	85.0
50/60 pk					
BR	56	2	6	64	
BR	50	-	6	56	
BR	50	3	6	59	
BR	51	1	6	58	
BR	48	-	6	54	
BR	59	2	6	67	
BR	48	1	6	55	
BR	55	4	12	71	
BR	53	1	6	60	
Totaal	470	14	60	544	60.4

Tabel 27. AANTAL VISDAGEN IN DE PERIODE 1 DECEMBER 1938 TOT 1 MAART 1939.

	Visdagen		Visdagen
20 pk		50/60 pk	
BR	24	BR	35
BR	18	BR	48
BR	17	BR	50
BR	19	BR	48
BR	16	BR	53
BR	14	BR	43
BR	37	BR	52
		BR	36
		BR	48
Totaal	145	Totaal	413
Gemiddeld per vaartuig	20.7	Gemiddeld per vaartuig	45.8

DE VANGCAPACITEIT VAN GARNALENVISSERSVISSERSVAARTUIGEN TE BRESKENS IN DE PERIODE VAN JULI TOT EN MET OCTOBER 1938.

Motor-vermogen	Consumptie-garnalen	Drogerij-garnalen	Consumptie- en drogerij-garnalen	Aantal visdagen	Vangst per 100 vis-dagen
	kg	kg	kg		kg
20 pk					
BR	5.368	28.272	33.640	97	34.680
BR	4.539	26.416	30.955	93	33.284
BR	4.879	29.888	34.767	96	36.216
BR	3.653	19.040	22.693	88	25.787
BR	3.328	21.024	24.352	87	27.990
BR	4.024	22.768	26.792	94	28.502
BR	4.337	24.976	29.313	91	32.212
Totaal	30.128	172.384	202.512	646	31.348
30 pk					
BR	5.714	31.216	36.930	95	38.873
BR	3.690	21.632	25.322	91	27.826
ARM	6.330	21.556	27.886	91	30.643
VLI	5.361	26.517	31.878	89	35.817
Totaal	21.095	100.921	122.016	366	33.337
50 pk					
BR	6.060	35.216	41.276	93	44.382
BR	6.959	28.992	35.951	98	36.684
BR	5.872	31.600	37.472	100	37.472
BR	6.828	32.832	39.660	98	40.469
Totaal	25.719	128.640	154.359	389	39.680
60 pk					
BR	7.247	37.664	44.911	100	44.911
BR	6.229	35.728	41.957	95	44.165
BR	4.750	34.240	38.990	86	45.337
BR	6.471	35.648	42.119	100	42.119
Totaal	24.697	143.280	167.977	381	44.088

Tabel 30. Rapport no.83[I].

DE VANGCAPACITEIT VAN GARNALENVISSERSVAARTUIGEN TE BRESKENS IN DE MAANDEN JANUARI EN FEBRUARI 1939 (EXCL. DROGERIJ-GARNALEN).

Motor-vermogen	Consumptie-garnalen	Aantal visdagen	Aantal kalondordagen	Gemiddeld per visdag	Gemiddeld per kalenderdag
	kg			kg	kg
20 pk					
BR	562	13	63		
BR	625	11	63		
BR	607	9	63		
BR	436	10	63		
BR	383	8	63		
BR	132	6	63		
Totaal	2.745	57	378	48.1	7.2
50/60 pk					
BR	1.495	21	63		
BR	2.318	30	63		
BR	2.543	33	63		
BR	1.918	34	63		
BR	2.429	35	63		
BR	2.069	29	63		
BR	3.125	35	63		
BR	1.246	23	63		
BR	2.533	32	63		
Totaal	19.676	272	567	72.3	34.7

Tabel 31. Rapport no. 83[I].

AANVOER VAN CONSUMPTIE-GARNALEN TE BRESKENS IN DE MAANDEN JANUARI EN FEBRUARI 1938 en 1939.

Motor-vermogen		Aanvoer		Opbrengst		Aantal visdagen		Gem. opbrengst per visdag
		kg		f.				f.
20 pk								
1938	BR	658		114.56		10		
	BR	639		114.40		8		
	BR	846		150.03		8		
	BR	287		53.90		7		
	BR	467		77.58		7		
	BR	254		37.30		6		
	BR	1.012	4.163	241.16	788.93	13	59	
1939	BR	562		105.79		13		
	BR	625		112.76		11		
	BR	607		108.81		9		
	BR	436		77.01		10		
	BR	383		68.89		8		
	BR	132		22.44		6		
	BR	1.307	4.052	216.71	712.41	24	81	
			8.215		1.501.34		140	10.72
50/60 pk								
1938	BR	2.334		736.86		22		
	BR	2.696		788.61		22		
	BR	2.515		833.54		21		
	BR	2.004		584.12		20		
	BR	2.065		605.93		14		
	BR	2.041		575.21		18		
	BR	3.224		1.000.57		21		
	BR	1.376		377.14		17		
	BR	2.674	20.929	762.54	6.264.52	22	177	
1939	BR	1.495		468.66		21		
	BR	2.318		770.18		30		
	BR	2.543		954.02		33		
	BR	1.918		608.32		34		
	BR	2.429		861.68		35		
	BR	2.069		639.77		29		
	BR	3.125		1.052.14		35		
	BR	1.246		387.26		23		
	BR	2.533	19.676	955.23	6.697.26	32	272	
			40.605		12.961.78		449	28.87

Tabel 33. Rapport no. 63[I].

EXPLOITATIEKOSTEN PER JAAR VAN GARNALENVISSERSVAARTUIGEN.
(HOUTEN VAARTUIGEN MET MIDDELDRUKMOTOREN).

Omschrijving	20 pk	40 pk	60 pk	80 pk
	f.	f.	f.	f.
Afschrijving en interest schip	169.25	257.54	309.04	382.63
" " " motor	386.17	594.11	816.90	995.14
" " " mechanisch zeven en koelen	-.-	-.-	-.-	-.-
Assurantie schip en motor	98.-	150.-	194.-	238.-
Reparatie en onderhoud schip	119.10	146.46	169.61	184.34
" " " motor	74.87	98.52	120.14	136.18
Zeilwerk	48.50	48.50	48.50	48.50
Netten en vistuig	241.62	394.32	457.66	498.41
Gasolie	448.86	673.85	928.42	1081.75
Smeerolie	107.73	161.71	222.82	259.61
Kolen	57.12	81.72	105.60	124.80
Zout	34.68	49.94	64.80	76.80
Victualiën	30.60	34.05	48.-	48.-
Diverse kleine kosten	102.-	113.50	120.-	120.-
Afslagkosten en heffing	237.33	284.21	349.22	380.86
Arbeidsloon	2730.-	2730.-	3185.-	3185.-
Sociale voorzieningen	-.-	-.-	-.-	-.-
Ondernemingsbelasting	23.52	36.-	46.56	57.12
T o t a a l	4909.35	5854.42	7186.27	7817.14
Bemanning	3	3	3.5	3.5
Aantal visdagen	204	227	240	240
Exploitatiekosten per visdag	f. 24.07	f. 25.79	f. 29.94	f. 32.57

EXPLOITATIEKOSTEN PER JAAR VAN GARNALENVISSERSVAARTUIGEN.
UITGEDRUKT IN PROCENTEN VAN DE TOTALE KOSTEN
(HOUTEN VAARTUIGEN MET MIDDELDRUKMOTOREN).

Omschrijving	20 pk	40 pk	60 pk	80 pk
Vaste kosten.				
Afschrijving en interest schip	3.4	4.4	4.3	4.9
" " " motor	7.9	10.1	11.3	12.7
" " mechanisch zeven en koelen	-.-	-.-	-.-	-.-
Assurantie schip en motor	2.0	2.7	2.7	3.0
Ondernemingsbelasting	0.5	0.6	0.7	0.8
Totale vaste kosten	13.8	17.8	19.0	21.4
Variabele kosten.				
Reparatie en onderhoud schip	2.4	2.5	2.4	2.4
" " " motor	1.5	1.7	1.7	1.7
Zeilwerk	1.0	0.8	0.7	0.6
Netten en vistuig	4.9	6.7	6.5	6.4
Gas- en smeerolie	11.3	14.2	16.0	17.2
Kolen	1.2	1.4	1.5	1.6
Zout	0.7	0.9	0.9	1.0
Victualiën	0.6	0.6	0.6	0.6
Diverse kleine kosten	2.1	1.9	1.7	1.5
Afslagkosten en heffing	4.8	4.8	4.8	4.8
Arbeidsloon	55.7	46.7	44.2	40.8
Sociale voorzieningen	-.-	-.-	-.-	-.-
T o t a a l	100.0	100.0	100.0	100.0

Tabel 35. Rapport no. 83[I].

EXPLOITATIEKOSTEN PER JAAR VAN GARNALENVISSERSVAARTUIGEN.
(IJZEREN VAARTUIG MET HOOGDRUKMOTOR)

Omschrijving	20 pk	40 pk	60 pk	80 pk	100 pk
	f.	f.	f.	f.	f.
Afschrijving en interest schip	242.82	353.19	434.13	515.07	515.07
Afschrijving en interest motor	323.79	549.55	775.32	920.87	1113.95
Afschrijving en interest mech.aeven en koelen	-.-	-.-	67.81	67.81	67.81
Assurantie schip en motor	109.60	170.-	222.40	264.-	290.-
Reparatie en onderhoud schip	119.10	146.46	169.61	184.34	199.10
Reparatie en onderhoud motor	74.87	98.52	120.14	136.18	151.99
Zeilwerk	48.50	48.50	48.50	48.50	48.50
Netten en vistuig	241.62	394.32	457.66	498.41	539.16
Smeerolie	57.65	84.72	109.18	128.81	140.57
Gasolie	355.67	522.58	673.46	794.66	882.02
Kolen	57.12	81.72	105.60	124.80	144.-
Zout	34.68	49.94	64.80	76.80	88.80
Victualiën	30.60	34.05	48.-	48.-	48.-
Diverse kleine kosten	102.-	113.50	120.-	120.-	120.-
Afslagkosten en heffing	267.37	312.84	382.61	410.17	432.60
Arbeidsloon	2730.-	2730.-	3185.-	3185.-	3185.-
Sociale voorzieningen	709.80	709.80	828.10	828.10	828.10
Ondernemingsbelasting	26.30	40.80	53.38	63.36	69.60
T o t a a l	5531.49	6440.48	7865.70	8412.88	8864.27
Bemanning	3	3	3.5	3.5	3.5
Aantal visdagen	204	227	240	240	240
Exploitatiekosten per visdag	f.27.12	f.28.37	f.32.77	f.35.05	f.36.93

Tabel 36. Rapport no. 83[I].

EXPLOITATIEKOSTEN PER JAAR VAN GARNALENVISSERSVAARTUIGEN UITGEDRUKT IN PROCENTEN VAN DE TOTALE KOSTEN.
(IJZEREN VAARTUIGEN MET HOOGDRUKMOTOREN).

Omschrijving	20 pk	40 pk	60 pk.	80 pk	100 pk
Vaste kosten.					
Afschrijving en interest schip	4.4	5.5	5.5	6.1	5.8
Afschrijving en interest motor	5.9	8.5	9.8	10.9	12.5
Afschrijving en interest mach. zeven en koelen	-.-	-.-	0.9	0.8	0.8
Assurantie schip en motor	2.0	2.6	2.8	3.1	3.3
Ondernemingsbelasting	0.5	0.6	0.7	0.7	0.8
Totaal vaste kosten	12.8	17.2	19.7	21.6	23.2
Variabele kosten.					
Reparatie en onderhoud schip	2.1	2.3	2.2	2.2	2.2
Reparatie en onderhoud motor	1.3	1.5	1.5	1.6	1.7
Zeilwerk	0.9	0.8	0.6	0.6	0.5
Netten en vistuig	4.4	6.1	5.8	5.9	6.1
Gas- en smeerolie	7.5	9.5	9.9	10.9	11.5
Kolen	1.0	1.3	1.3	1.5	1.6
Zout	0.6	0.8	0.8	0.9	1.0
Victualiën	0.5	0.5	0.5	0.6	0.5
Diverse kleine kosten	1.8	1.7	1.6	1.5	1.4
Afslagkosten en heffing	4.8	4.8	4.8	4.8	4.8
Arbeidsloon	49.5	42.4	40.8	38.2	36.2
Sociale voorzieningen	12.8	11.1	10.5	9.7	9.3
T o t a a l	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

Tabel 39. DE EXPLOITATIE-RESULTATEN DER GARNALENVISSERIJ TE BRESKENS IN 1938.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12		13	14
Motor-vermogen	Besomming cons. garnalen	Crisis-steun	Totale opbrengst cons. garnalen	Aftrek-post	Deel van elk lid der bemann. (cons. garnalen)	Deel schip	Overige kosten	Opbrengst drogerij-garnalen	Deel elk lid der bemann. (drogerij-garnalen)	Deel elk lid der bemann. in totale opbrengst	Bemanning		Aantal visdagen	Verlies
											aantal	deel		
20/24 pk														
BR	f 2216.32	f 529.20	f 2746.02	f 846.08	f 316.66	f 949.98	f 1121.42	f 807.94	f 269.31	f 585.97	3	1/6	221	f 171.44
BR	1760.24	461.41	2221.65	765.68	242.66	727.98	1054.48	754.90	251.63	494.29	3	1/6	200	326.50
BR	2164.13	470.78	2634.91	800.14	366.95	733.90	1073.70	854.12	284.71	651.66	3	1/5	209	339.80
BR	1416.71	457.54	1874.25	746.54	225.54	451.08	1043.80	544.12	181.34	406.88	3	1/5	195	592.72
BR	1436.60	476.90	1913.50	750.37	232.63	465.26	1045.94	600.81	300.27	532.90	3	1/5	196	580.22
BR	1433.52	467.15	1900.67	765.68	283.75	563.74	1054.48	650.65	325.33	609.08	2	1/4	200	490.74
BR	1714.06	389.58	2103.64	784.82	219.80	657.40	1065.16	702.32	234.11	453.91	3	1/6	205	407.76
BR	2097.04	511.48	2608.52	803.96	300.76	902.25	1075.83	713.75	237.91	538.67	3	1/6	210	173.58
35/40 pk														
BR	3985.64	756.96	4742.60	1252.28	581.55	1744.65	1654.31	1145.84	381.95	963.50	3	1/6	255	W 90.34
BR	2958.32	634.41	3592.73	1124.60	411.36	1234.08	1501.12	892.08	297.36	708.72	3	1/6	229	347.04
BR	1686.17	560.16	2246.33	1011.65	224.49	448.98	1516.31	618.19	176.82	391.31	3½	2/11	206	1067.33
50 pk														
BR	3919.36	714.17	4633.53	1397.55	647.19	1294.38	1808.19	1269.76	423.25	1070.44	3	1/5	250	513.81
BR	3152.45	709.14	3861.59	1229.84	438.63	1315.89	1719.23	1006.39	335.46	774.09	3	1/6	220	403.34
BR	2436.13	754.45	3190.58	1151.58	370.72	926.80	1677.71	978.49	326.16	696.38	3	2/11	206	750.91
BR	3918.41	763.18	4681.59	1319.29	560.38	1681.14	1766.66	828.52	276.17	836.55	3	1/6	236	85.52
BR	3665.75	715.94	4381.69	1285.75	515.99	1547.97	1748.88	938.26	312.75	828.74	3	1/6	230	200.91
BR	3165.66	765.91	3931.57	1319.29	373.18	1119.54	1766.16	903.05	225.76	598.94	4	1/7	236	646.52
60/70 pk														
BR	3412.40	814.51	4226.91	1384.12	406.11	1218.33	1915.47	1021.02	255.25	661.36	4	1/7	223	697.14
BR	3691.75	774.26	4466.01	1471.02	474.21	1422.63	1959.07	1018.73	322.59	796.80	3½	1/6	237	536.44
BR	4007.11	863.50	4870.61	1495.83	562.46	1687.38	1971.52	1076.34	358.78	921.24	3	1/6	241	284.14
BR	4478.96	952.57	5431.53	1502.05	622.17	1866.51	1974.61	1166.88	369.51	991.68	3½	1/6	242	108.10

Tabel 40. EXPLOITATIE-RESULTATEN DER GARNALENVISSERIJ TE ARNEMUIDEN IN 1938.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12		13	14
Motor-vermogen	Besomming cons. garnalen	Crisis-steun	Totale opbrengst cons. garnalen	Aftrek-post	Deel van elk lid der bemanning (cons. garnalen)	Deel schip	Overige kosten	Opbrengst drogerij-garnalen	Deel elk lid der bemanning (drog.garn.)	Deel elk lid der bemann. in tot. opbrengst	Bemanning aantal	Bemanning deel	Aantal visdagen	Verlies
	f.	f.	f.	f.	f.	f.	f.	f.	f.	f.				f.
20/24 pk														
ARM	1173.38	378.11	1551.49	624.03	132.49	397.47	975.48	456.78	114.19	246.68	4	1/7	163	578.01
ARM	985.79	360.68	1346.47	624.03	103.21	309.63	975.48	416.80	104.20	207.41	4	1/7	163	665.85
ARM	2360.75	529.18	2889.93	800.14	348.29	1044.87	1073.70	689.06	229.69	577.38	3	1/6	209	28.83
ARM	2034.27	499.31	2533.58	758.02	253.65	760.95	1050.21	699.69	174.92	428.57	4	1/7	198	289.26
30 pk														
ARM	1129.79	494.52	1624.31	693.65	155.11	465.33	1231.56	261.18	87.06	242.17	3	1/6	169	766.23
ARM	1341.12	541.45	1882.57	751.07	161.64	484.92	1269.90	551.57	137.89	299.53	4	1/7	183	784.92
ARM	917.68	433.03	1150.71	668.98	66.61	199.83	1216.55	168.89	56.29	122.90	3	1/6	163	1016.72
ARM	1559.06	570.85	2129.91	751.07	196.98	590.94	1269.90	470.98	117.75	314.73	4	1/7	183	678.96
ARM	1418.34	571.08	1989.42	775.69	178.39	520.17	1285.90	537.58	134.39	307.78	4	1/7	189	765.73
40 pk														
ARM	1587.76	653.68	2241.44	883.96	193.93	581.79	1443.08	353.60	88.40	282.33	4	1/7	180	861.27
ARM	2198.45	689.26	2887.71	898.69	284.15	752.45	1451.53	546.53	136.63	420.68	4	1/7	183	699.08
ARM	1698.81	634.71	2333.52	825.03	215.49	646.47	1409.29	338.27	84.57	300.06	4	1/7	168	762.84
ARM	2735.79	557.74	3293.53	1026.38	323.73	981.19	1524.66	616.02	154.01	477.74	4	1/7	209	543.47
ARM	1898.25	591.47	2489.72	898.69	227.29	681.87	1451.53	513.37	128.34	355.53	4	1/7	183	769.66
ARM	2107.13	711.82	2818.95	918.34	271.52	814.56	1462.80	505.99	126.50	398.02	4	1/7	187	648.24
60 pk														
ARM	1833.81	711.07	2544.88	1123.43	203.06	609.18	1784.67	325.89	81.47	284.53	4	1/7	181	1175.49
ARM	2791.33	758.44	3549.77	1235.15	330.66	991.98	1840.73	694.09	173.52	504.18	4	1/7	199	848.75

Tabel 45. DE AANVOER VAN GARNALEN IN KG NETTO TE BRESKENS, VLISSINGEN EN VEERE. 1)

	Westerschelde (Breskens en Vlissingen)				Oosterschelde (Veere)			
	Consumptie-garnalen		Drogerij-garnalen		Consumptie-garnalen		Drogerij-garnalen	
1939	793.728 kg	f. 151.268.-	5.909.409 kg	f. 118.188.-	257.159 kg	f. 37.556.-	734.512 kg	f. 15.347.-
1938	905.681	168.731.-	2.515.053	50.301.-	281.588	39.778.-	477.166	19.543.-
1937	851.124	189.013.-	4.823.935	84.672.-	299.133	41.036.-	1.158.658	23.173.-
1936	1.062.707	170.110.-	6.145.265	110.542.-	359.073	49.246.-	1.102.581	22.120.-
1935	876.087	167.249.-	2.347.299	37.743.-	275.250	42.551.-	527.291	10.546.-
1934	986.171	201.653.-	2.569.832	51.195.-	213.120	21.112.-	1.399.013	35.549.-
1933	1.529.785	275.273.-	1.731.654	31.902.-	298.766	39.131.-	350.299	4.710.-
1932	1.735.465	397.473.-	960.920	12.396.-	322.345	56.518.-	183.384	2.178.-
1931	1.876.991	412.539.-	3.197.334	111.905.-	376.970	46.549.-	506.046	17.246.-
1930	2.068.665	428.890.-	1.391.960	28.794.-	399.500	70.175.-	66.181	1.918.-
1929	1.823.622	290.854.-	1.399.600	33.490.-	359.735	51.976.-	66.000	2.587.-
1928	1.178.645	234.864.-	262.250	8.611.-	367.275	68.764.-	-	-.-

1. In de visserijstatistiek vóór 1928 worden deze gegevens niet vermeld.
Gegevens ontleend aan de Verslagen en Mededelingen van de Afdeling Visserijen van het Ministerie van Landbouw, Visserij.

Tabel 40. AAN- EN UITVOER VAN CONSUMPTIE-GARNALEN IN KG NETTO (DISTRICT HANDELSGARNALEN). VOLGENS DE GEGEVENS VAN HET VERKOOPKANTOOR VAN GARNALEN.

a. Aanvoer.

	Breskens		Vlissingen		Veere		Totaal van het distr.		Totaal Nederland	
	Pellerij	Handel	Pellerij	Handel	Pellerij	Handel	Pellerij	Handel	Pellerij	Handel
1939	44.000	516.000	4.000	93.000	107.000	138.000	155.000	747.000	1.759.000	1.122.000
1938	20.000	635.000	8.000	122.000	112.000	167.000	140.000	924.000	1.609.000	1.129.000
1937	2.000	642.000	14.000	108.000	122.000	177.000	138.000	927.000	1.352.000	1.331.000
1936	17.000	773.000	-	122.000	133.000	219.000	150.000	1.114.000	1.334.000	1.459.000

b. Uitvoer.

	Breskens en Vlissingen		Veere en Arnemuiden		Totaal in het district		Totaal Nederland	
	gepeld	ongepeld	gepeld	ongepeld	gepeld	ongepeld	gepeld	ongepeld
1939	6.000	600.000	7.000	-	13.000	600.000	267.000	831.000
1938	5.000	730.000	6.000	12.000	11.000	742.000	250.000	903.000
1937	-	747.000	10.000	2.000	10.000	749.000	165.000	985.000
1936	4.000	832.000	10.000	93.000	14.000	925.000	170.000	1.112.000

c. Uitvoer Breskens en Vlissingen

	België		Frankrijk		Engeland		Andere landen	
	gepeld	ongepeld	gepeld	ongepeld	gepeld	ongepeld	gepeld	ongepeld
1939	6.000	346.000	-	95.000	-	159.000	-	-
1938	5.000	392.000	-	124.000	-	214.000	-	-
1937	-	293.000	-	127.000	-	327.000	-	-
1936	4.000	413.000	-	140.000	-	279.000	-	-
Uitvoer Arnemuiden en Veere.								
1939	3.000	-	3.000	2.000	1.000	-	-	-
1938	-	11.000	2.000	2.000	4.000	1.000	-	-
1937	2.000	1.000	4.000	1.000	4.000	-	-	-
1936	2.000	-	5.000	7.000	3.000	88.000	-	-

d. Aan- en uitvoer van handelsgarnalen.

	Breskens en Vlissingen		Arnemuiden en Veere	
	Aanvoer	Uitvoer	Aanvoer	Uitvoer
1939	609.000	600.000	138.000	..
1938	757.000	730.000	167.000	12.000
1937	750.000	747.000	177.000	2.000
1936	895.000	832.000	219.000	93.000

e. Aan- en uitvoer van gepelde garnalen.

	Breskens en Vlissingen		Arnemuiden en Veere	
	Aanvoer	Uitvoer 3x	Aanvoer	Uitvoer 3x
1939	48.000	6.000	107.000	21.000
1938	28.000	5.000	112.000	18.000
1937	16.000	-	122.000	30.000
1936	17.000	4.000	133.000	30.000

Tabel 47. AAN- EN UITVOER VAN HANDELSGARNALEN IN KG NETTO VOLGENS DE GEGEVENS VAN HET VERKOOPKANTOOR VOOR GARNALEN. Rapport no. 83[I].

	Broskens en Vlissingen					
	Aanvoer			Uitvoer		
	1938	1937	1936	1938	1937	1936
Januari	21.000	26.000	62.000	19.000	28.000	58.000
Februari	43.000	53.000	100.000	35.000	57.000	97.000
Maart	97.000	81.000	98.000	88.000	87.000	92.000
April	77.000	82.000	89.000	83.000	96.000	81.000
Mei	69.000	74.000	78.000	71.000	80.000	68.000
Juni	80.000	72.000	77.000	75.000	64.000	65.000
Juli	89.000	56.000	70.000	89.000	51.000	69.000
Augustus	62.000	85.000	80.000	60.000	73.000	72.000
September	68.000	71.000	80.000	64.000	59.000	70.000
October	68.000	49.000	60.000	67.000	47.000	59.000
November	53.000	60.000	53.000	54.000	55.000	54.000
December	31.000	39.000	46.000	34.000	39.000	47.000

Tabel 50. DE AANVOER VAN GARNALEN IN KG NETTO TE STELLENDAM, BROUWERSHAVEN EN OUDDORP. Rapport no. 83[I].

	Stellendam				Goedereede				Brouwershaven en Ouddorp 1)			
	Consumptie-garnalen	Drogerij-garnalen	Nest	Totale waarde	Consumptie-garnalen	Drogerij-garnalen	Nest	Totale waarde	Consumptie-garnalen		Drogerij-garnalen	
	kg	kg	kg	f.	kg	kg	kg	f.	kg	f.	kg.	f.
1939	992.427	1.023.270	744.630	162.613.-	42.958	25.600	-	6.087.-	251.844	37.363.-	455.011	9.797.-
1938	964.725	1.076.450	329.680	148.470.-	35.642	27.650	15.770	5.105.-	456.154	62.616.-	264.410	5.552.-
1937	769.481	1.511.800	-	119.059.-	56.558	46.800	4.100	7.691.-	424.826	55.914.-	793.174	16.656.-
1936	688.483	1.519.300	442.000	116.293.-	59.905	36.850	-	7.979.-	395.242	53.250.-	879.936	17.478.-
1935	723.015	832.800	-	101.969.-	30.334	1.600	8.000	4.299.-	295.555	39.173.-	235.679	5.369.-
1934	868.100	1.379.450	-	115.464.-	33.464	38.545	180.200	5.765.-	567.839	63.912.-	719.015	15.000.-
1933	820.323	175.960	-	86.511.-	45.199	-	5.000	4.802.-	406.656	43.392.-	237.190	3.953.-
1932	763.302	3.375	31.300	126.704.-	27.342	-	28.500	4.822.-	324.756	61.800.-	156.893	2.745.-
1931	754.725	364.974	279.331	175.350.-	68.750	26.034	46.000	15.983.-	336.039	76.960.-	542.463	18.985.-
1930	778.729	845.271	233.995	176.742.-	38.105	18.968	60.260	9.891.-	395.432	79.199.-	352.136	12.324.-
1929	829.691	602.450	3.100	185.731.-	55.463	18.541	26.000	17.798.-	408.561	86.478.-	726.500	21.780.-
1928	827.679	-	43.100	165.395.-	77.084	17.005	11.400	15.051.-	346.840	75.701.-	210.000	6.300.-
1927	654.484	-	389.250	147.024.-	26.229	-	91.471	11.698.-				
1926	765.378	139.000	3.100	150.302.-	-	-	-	-				
1925	1.066.751	109.365	-	165.724.-	28.185	-	23.300	5.342.-				

1) Van de jaren vóór 1928 vermeldt de visserijstatistiek deze gegevens niet.

Tabel 51. AAN- EN UITVOER VAN CONSUMPTIE-GARNALEN IN KG NETTO (DISTRICT PELLERIJ-GARNALEN) Rapport no. 83[I].
VOLGENS DE GEGEVENS VAN HET VERKOOPKANTOOR VOOR GARNALEN.

a. Aanvoer.

	Stellendam		Goedereede		Ouddorp		Brouwershaven		Totaal district		Totaal Nederland	
	pellerij	handel	pellerij	handel	pellerij	handel	pellerij	handel	pellerij	handel	pellerij	handel
1939	855.000	45.000	41.000	1.000	188.000	3.000	259.000	17.000	1.343.000	66.000	1.759.000	1.122.000
1938	841.000	22.000	37.000	-	171.000	9.000	257.000	23.000	1.306.000	54.000	1.609.000	1.129.000
1937	623.000	80.000	54.000	1.000	136.000	13.000	206.000	74.000	1.019.000	168.000	1.352.000	1.331.000
1936	608.000	9.000	54.000	1.000	146.000	13.000	179.000	49.000	1.087.000	72.000	1.331.000	1.459.000

b. Uitvoer.

	Stellendam, Ouddorp		Brouwershaven		Totaal district		Totaal Nederland	
	gepeld	ongepeld	gepeld	ongepeld	gepeld	ongepeld	gepeld	ongepeld
1939	173.000	38.000	73.000	16.000	246.000	54.000	267.000	831.000
1938	158.000	11.000	77.000	23.000	235.000	34.000	250.000	903.000
1937	97.000	57.000	57.000	71.000	154.000	128.000	165.000	985.000
1936	102.000	9.000	51.000	48.000	153.000	57.000	170.000	1.112.000

c. Uitvoer . Stellendam.

	België		Frankrijk		Engeland		Andere landen	
	gepeld	ongepeld	gepeld	ongepeld	gepeld	ongepeld	gepeld	ongepeld
1939	56.000	17.000	6.000	5.000	84.000	16.000	1.000	-
1938	54.000	1.000	6.000	3.000	77.000	3.000	-	-
1937	11.000	-	6.000	13.000	71.000	43.000	-	-
1936	7.000	-	6.000	-	79.000	2.000	-	-
Uitvoer Ouddorp .								
1939	13.000	-	-	-	12.000	-	-	-
1938	7.000	-	-	-	14.000	-	-	-
1937	2.000	-	-	-	7.000	-	-	-
1936	2.000	-	-	-	8.000	6.000	-	-
Uitvoer . Brouwershaven.								
1939	71.000	11.000	-	5.000	2.000	-	-	-
1938	74.000	13.000	-	9.000	3.000	-	-	-
1937	57.000	54.000	-	14.000	-	3.000	-	-
1936	51.000	34.000	-	12.000	-	2.000	-	-

d. Aan- en uitvoer van gepelde garnalen.

	Stellendam, Goerec, Ouddorp		Brouwershaven	
	aanvoer	uitvoer 3x	aanvoer	uitvoer 3x
1939	1.084.000	519.000	259.000	219.000
1938	1.049.000	474.000	257.000	231.000
1937	813.000	291.000	206.000	171.000
1936	808.000	306.000	179.000	153.000

Tabel 52.

AAN- EN UITVOER VAN PELLERIJ-GARNALEN IN KG NETTO VOLGENS DE GEGEVENS VAN HET VERKOOPKANTOOR VOOR GARNALEN. DISTRICT PELLERIJ-GARNALEN.

	District garnalen					
	Aanvoer			Uitvoer		
	1938	1937	1936	1938	1937	1936
Januari	33.000	27.000	61.000	27.000	6.000	21.000
Februari	48.000	32.000	41.000	30.000	6.000	21.000
Maart	72.000	36.000	44.000	33.000	24.000	27.000
April	76.000	34.000	44.000	36.000	18.000	33.000
Mei	77.000	38.000	48.000	39.000	15.000	27.000
Juni	89.000	34.000	48.000	48.000	24.000	30.000
Juli	76.000	50.000	53.000	39.000	33.000	36.000
Augustus	88.000	61.000	60.000	51.000	27.000	36.000
September	81.000	74.000	45.000	45.000	30.000	12.000
October	86.000	80.000	56.000	18.000	18.000	6.000
November	64.000	81.000	69.000	12.000	24.000	6.000
December	51.000	76.000	39.000	30.000	33.000	21.000

Tabel 54. AANVOER VAN CONSUMPTIE-GARNALEN EN NEST:

a. Noordelijk deel der Zuiderzee.

	den Helder		Texel		Andere plaatsen		Totaal	
	cons.garnalen	nest	cons.garnalen	nest	cons.garnalen	nest	cons.garnalen	nest
	kg	kg	kg	kg	kg	kg	kg	kg
1939	326.440	–	26.351	1.167.100	–	1.696.370	352.791	2.863.470
1938	251.615	–	47.142	1.146.825	–	649.140	298.757	1.795.965
1937	153.633	400	47.938	2.314.785	–	1.072.655	201.571	3.387.840
1936	330.399	–	79.357	2.008.232	–	2.472.345	409.756	4.480.577
1935	246.034	–	72.264	295.000	655	1.940.156	318.953	2.235.156
1934	348.017	20.000	43.051	207.100	–	459.990	391.068	687.090
1933	463.430	68.015	73.745	200.000	20	11.770	537.215	279.785
1932	471.105	64.200	306.508	413.000	5.631	810.892	783.244	1.288.092
1931	475.976	56.290	342.342	606.000	21.450	2.512.500	839.768	3.174.790
1930	513.033	85.210	722.404	812.000	–	20.000	1.235.437	917.210
1929	257.160	–	372.400	140.600	45	47.500	629.605	188.100
1928	352.584	–	385.688	84.625	240	747.700	738.512	832.325
1927	513.597	2.100	594.821	–	103.244	–	1.111.662	2.100
1926	224.276	339.428	517.548	–	–	–	741.824	339.428
1925	183.354	–	393.217	26.000	–	–	576.571	26.000

b. Kom der Zuiderzee (consumptie-garnalen) 1)

	Vollenhove	Elburg	Hardewijk	Kampen	Urk	Volendam	Andere plaatsen	Totaal
	kg	kg	kg	kg	kg	kg	kg	kg
1939	–	–	–	–	–	–	–	–
1938	–	–	–	–	–	–	–	–
1937	–	–	–	–	–	–	–	–
1936	–	–	–	–	–	–	–	–
1935	–	–	–	–	–	–	–	–
1934	–	–	–	–	–	–	–	–
1933	–	975	17.979	33	–	–	31.371	50.358
1932	3.570	2.100	96.197	3.806	11.892	439.850	1.389	588.804
1931	28.970	11.635	257.635	42.521	135.234	852.575	217.419	1.587.989
1930	75.278	104.003	335.083	75.334	137.689	1.499.150	86.927	2.313.464
1929	86.937	89.490	305.629	74.310	229.387	986.800	321.311	2.048.246
1928	129.692	83.851	243.457	75.136	113.768	1.056.975	414.315	2.117.194
1927	131.886	62.830	380.005	58.010	843.764	935.569	7.896	2.541.367
1926	83.499	75.949	301.954	62.737	78.211	934.731	42.976	1.588.057
1925	52.161	50.491	325.241	109.799	89.764	1.215.832	75.599	1.909.887

1) De visserij-statistiek vermeldt geen gegevens ten aanzien van garnalennest.

Tabel 55. AAN- EN UITVOER VAN CONSUMPTIE-GARNALEN IN KG NETTO (DISTRICT LEVENDE GARNALEN) VOLGENS DE GEGEVENS VAN HET VERKOOPKANTOOR VOOR GARNALEN. Rapport no. 83[I].

a. Aanvoer.

	IJmuiden			den Helder			Texel	Scheveningen	Katwijk	Zandvoort	Totaal Nederland		
	levend	handel	pellerij	levend	handel	pellerij	handel	levend	levend	levend	levend	pellerij	handel
1939	343.000	161.000	185.000	277.000	35.000	4.000	24.000	122.000	49.000	10.000	802.000	1.759.000	1.122.000
1938	393.000	120.000	115.000	200.000	47.000	1.000	42.000	131.000	46.000	23.000	793.000	1.609.000	1.129.000
1937	734.000	98.000	154.000	91.000	53.000	2.000	48.000	144.000	66.000	26.000	1.061.000	1.352.000	1.331.000
1936	596.000	73.000	164.000	250.000	65.000	-	82.000	103.000	66.000	18.000	1.035.000	1.334.000	1.459.000

b. Uitvoer.

	IJmuiden		den Helder		Texel	
	gepeld	ongepeld	gepeld	ongepeld	gepeld	ongepeld
1939	6.000	42.000	-	32.000	-	14.000
1938	2.000	48.000	-	56.000	-	22.000
1937	2.000	28.000	-	66.000	-	13.000
1936	1.000	4.000	-	79.000	-	34.000

	Frankrijk			Engeland		
	IJmuiden	den Helder	Texel	IJmuiden	den Helder	Texel
	ongepeld	ongepeld	ongepeld	ongepeld	ongepeld	ongepeld
1939	41.000	30.000	12.000	-	3.000	2.000
1938	48.000	54.000	9.000	-	2.000	11.000
1937	28.000	66.000	10.000	-	-	3.000
1936	4.000	78.000	32.000	-	1.000	4.000

b. Aanvoer- en uitvoer van consumptie-garnalen.

	IJmuiden		den Helder		Texel	
	aanvoer	uitvoer	aanvoer	uitvoer	aanvoer	uitvoer
1939	689.000	60.000	316.000	32.000	24.000	14.000
1938	628.000	54.000	248.000	56.000	42.000	22.000
1937	986.000	34.000	146.000	66.000	48.000	13.000
1936	833.000	7.000	315.000	79.000	82.000	34.000

Tabel 56. AAN- EN UITVOER VAN CONSUMPTIE-GARNALEN IN KG NETTO TE IJMUIDEN VOLGENS DE GEGEVENS VAN HET VERKOOPKANTOOR VOOR GARNALEN.

	Levende garnalen			Handelsgarnalen		
	1938	1937	1936	1938	1937	1936
Januari	4.000	19.000	16.000	4.000	6.000	4.000
Februari	6.000	15.000	16.000	5.000	6.000	4.000
Maart	28.000	51.000	35.000	11.000	12.000	7.000
April	41.000	68.000	29.000	16.000	9.000	7.000
Mei	28.000	67.000	41.000	13.000	5.000	5.000
Juni	18.000	41.000	16.000	7.000	3.000	4.000
Juli	36.000	44.000	29.000	7.000	7.000	5.000
Augustus	33.000	43.000	42.000	8.000	6.000	5.000
September	78.000	80.000	95.000	16.000	9.000	7.000
October	57.000	95.000	142.000	15.000	13.000	8.000
November	36.000	89.000	106.000	11.000	14.000	10.000
December	28.000	23.000	24.000	6.000	9.000	6.000

Tabel 38. AANVOER VAN GARNALEN IN DE LAUWERSZEE EN DOLLART IN KG NETTO. Rapport no. 83[I].

	Totaal				Zoutkamp				Termunterm			
	Totale waarde	Totale aanvoer	waarvan cons.garn.	waarvan drog.garn.	Totale waarde	Totale aanvoer	waarvan cons.garn.	waarvan drog.garn.	Totale waarde	Totale uitvoer	waarvan cons.garn.	waarvan drog.garn.
	f.	kg	kg	kg	f.	kg	kg	kg	f.	kg	kg	kg
1939	197.136.–	12.290.205	110.801	11.271.875	121.512.–	7.150.460	100.845	6.779.430	37.010.–	3.375.163	9.956	3.246.470
1938	142.398.–	9.346.654	87.270	8.241.390	79.996.–	4.837.716	75.961	4.473.895	35.485.–	3.231.027	11.309	2.725.195
1937	172.847.–	11.858.793	76.602	11.050.865	101.059.–	6.568.430	63.140	6.426.190	30.795.–	3.260.873	13.462	3.133.350
1936	159.909.–	10.909.454	56.264	10.091.825	96.351.–	6.051.242	56.264	5.956.510	27.103.–	3.031.627	–	2.750.110
1935	93.098.–	6.760.299	64.864	4.965.370	43.259.–	2.652.727	64.864	2.200.235	21.092.–	2.805.622	–	1.895.910
1934	77.701.–	4.597.434	178.326	3.753.225	43.258.–	2.101.788	176.768	1.782.060	20.684.–	1.941.242	–	1.658.415
1933	89.530.–	6.431.880	132.541	4.952.125	45.170.–	2.871.282	131.180	2.258.075	20.856.–	2.384.586	–	1.860.480
1932	85.237.–	5.428.829	320.487	4.059.595	50.697.–	2.783.608	320.487	1.887.165	14.381.–	1.703.265	–	1.437.330
1931	207.236.–	6.125.121	161.800	5.151.635	98.180.–	3.526.205	161.800	3.283.745	30.927.–	1.233.160	–	918.640
1930	143.942.–	4.377.029	112.634	3.601.530	83.344.–	2.566.619	112.634	2.258.510	31.924.–	1.132.830	–	943.920
1929	118.371.–	3.366.489	108.264	2.916.880	62.290.–	1.990.252	97.434	1.655.710	18.052.–	642.638	–	557.880
1928	131.472.–	3.753.778	100.123	2.358.235	63.123.–	2.138.147	100.123	955.570	26.657.–	970.298	–	785.600
1927	110.784.–	2.295.223	152.734	1.569.326	31.758.–	919.748	152.734	459.885	42.567.–	750.860	–	552.303
1926	79.597.–	1.855.717	99.491	1.241.695	27.059.–	876.338	94.935	333.095	23.620.–	480.786	–	445.250
1925	91.862.–	2.661.165	64.697	1.765.222	32.024.–	1.370.109	57.872	509.462	33.803.–	746.975	–	732.175

Gegevens ontleend aan de Verslagen en Mededelingen van de Afdeling Visserijenvan het Ministerie van Landbouw en Visserij.

UITVOER NAAR DUITSLAND IN KG BRUTO.

	gepelde garnalen		ongepelde garnalen	
	hoeveelheid	waarde	hoeveelheid	waarde
	kg	f.	kg	f.
1939	621	460.-	-	-.-
1938	398.500	42.350.-	-	-.-
1937	404.500	40.950.-	-	-.-
1936	218.875	19.051.-	-	-.-
1935	253.000	19.635.-	-	-.-
1934	85.235	7.138.-	30	24.-
1933	405.110	51.624.-	-	-.-
1932	1.480.850	271.424.-	2.500	437.-
1931	1.841.298	421.907.-	154	50.-
1930	2.042.239	505.574.-	202	87.-
1929	1.648.850	427.450.-	550	166.-
1928	1.249.431	332.795.-	413	201.-
1927	494.779	129.658.-	345	166.-
1926	189.002	48.415.-	-	-.-
1925	71.438	17.157.-	522	468.-

Tabel 60.

AANVOER, UITVOER EN BINNENLANDS VERBRUIK VAN CONSUMPTIE-GARNALEN.

Rapport no. 83 I.

Aanvoer van consumptie-garnalen in kg netto.

	Den Helder en Texel	Zuiderzee	Pellerij-district	District handels-garnalen	IJmuiden, Scheveningen, Zandvoort en Katwijk	Totaal
	kg	kg	kg	kg	kg	kg
1939	353.000	–	1.287.000	1.051.000	871.000	3.562.000
1938	299.000	–	1.468.000	1.188.000	827.000	3.782.000
1937	202.000	–	1.263.000	1.150.000	1.223.000	3.838.000
1936	410.000	–	1.153.000	1.422.000	1.022.000	4.007.000
1935	319.000	–	1.061.000	1.151.000	–	2.531.000
1934	391.000	–	1.481.000	1.199.000	–	3.071.000
1933	537.000	50.000	1.286.000	1.829.000	–	3.702.000
1932	783.000	589.000	1.127.000	2.057.000	–	4.556.000
1931	840.000	1.588.000	1.172.000	2.254.000	–	5.854.000
1930	1.235.000	2.313.000	1.230.000	2.469.000	–	7.247.000
1929	630.000	2.048.000	1.312.000	2.184.000	–	6.174.000
1928	739.000	2.117.000	1.268.000	1.546.000	–	5.670.000

Uitvoer van consumptie-garnalen.

	ongepeld	gepeld 3x	Totale uitvoer	Totale aanvoer	Binnenlands verbruik 1)
	kg	kg	kg	kg	kg
1939	644.000	762.000	1.406.000	3.562.000	2.056.000
1938	721.000	726.000	1.447.000	3.782.000	2.335.000
1937	870.000	487.000	1.357.000	3.838.000	2.481.000
1936	899.000	486.000	1.385.000	4.007.000	2.622.000
1935	812.000	584.000	1.396.000	2.531.000	2.135.000
1934	909.000	742.000	1.651.000	3.071.000	2.420.000
1933	1.505.000	648.000	2.153.000	3.702.000	2.549.000
1932	1.885.000	774.000	2.659.000	4.556.000	2.897.000
1931	2.079.000	810.000	2.889.000	5.854.000	2.965.000
1930	2.372.000	896.000	3.268.000	7.247.000	3.179.000
1929	1.595.000	814.000	2.409.000	6.174.000	3.765.000
1928	1.338.000	886.000	2.224.000	5.670.000	3.446.000

Gegevens ontleend aan de Jaarverslagen en Mededelingen van de Afdeling Visserijen van het Departement van Landbouw en Visserij.

1) Het binnenlands verbruik is voor de jaren 1932 t/m 1935 1 millioen kg hoger geraamd, wegens het ontbreken van aanvoercijfers van IJmuiden, Zandvoort, Katwijk en Scheveningen.

Tabel 62.

UITVOER VAN CONSUMPTIE-GARNALEN IN KG BRUTO.

	Totale uitvoer				Waarvan naar:							
	gepeld		ongepeld		België		Frankrijk		Engeland		Andere landen	
	hoeveelh.	bedrag	hoeveelh.	bedrag	gepeld	ongepeld	gepeld	ongepeld	gepeld	ongepeld	gepeld	ongepeld
	kg	f.	kg	f.	kg	kg	kg	kg	kg	kg	kg	kg
1938	307.000	194.000.–	1.030.000	199.000.–	169.000	460.000	10.000	277.000	128.000	262.000	–	31.000
1937	202.000	129.000.–	1.243.000	190.000.–	86.000	392.000	12.000	274.000	102.000	427.000	2.000	150.000
1936	203.000	129.000.–	1.284.000	232.000.–	81.000	519.000	12.000	298.000	109.000	440.000	1.000	27.000
1935	243.000	158.000.–	1.159.000	216.000.–	113.000	502.000	15.000	283.000	115.000	344.000	–	20.000
1934	309.000	199.000.–	1.299.000	230.000.–	175.000	731.000	13.000	359.000	117.000	142.000	4.000	67.000
1933	270.000	178.000.–	2.150.000	327.000.–	161.000	1.121.000	17.000	944.000	92.000	77.000	–	8.000
1932	322.000	267.000.–	2.693.000	183.000.–	177.000	1.628.000	17.000	803.000	126.000	261.000	12.000	1.000
1931	337.000	294.000.–	2.970.000	567.000.–	156.000	1.700.000	22.000	772.000	129.000	330.000	30.000	162.000
1930	373.000	324.000.–	3.388.000	585.000.–	149.000	1.817.000	27.000	733.000	197.000	837.000	–	1.000
1929	339.000	283.000.–	2.278.000	370.000.–	119.000	1.205.000	26.000	337.000	193.000	736.000	1.000	–
1928	369.000	308.000.–	1.912.000	387.000.–	125.000	905.000	27.000	447.000	217.000	560.000	–	–

Tabel 64. AANVOER VAN GARNALEN IN 1946.

Aanvoer-plaats	Pellerij-garnalen		Handels-garnalen		Levende garnalen		Export-garnalen		Drogerij-garnalen		Totaal	
	kg	f.	kg	f.	kg	f.	kg	f.	kg	f.	kg	f.
Breskens	12.365	5.440,59	19.430	8.427,45	–	–	54.363	29 900,65	95.640	2.630,25	181.798	46.398,94
Vlissingen	38.461	16.904,96	39.904	16.239,50	–	–	79.328	43.887,67	42.844	1.188.78	200.537	78.220,91
Veere	81.791	34.549,97	43.736	18.071,48	–	–	117.915	64.844,71	66.205	1.820,72	309.647	119.286,88
Walsoorden	–	–	6.791	2.512.68	–	–	–	–	–	–	6.791	2.512,68
Terneuzen	–	–	1.077	398,49	–	–	–	–	–	–	1.077	398,49
Brouwershaven	97.976	38.646,66	1.046	387,01	–	–	3.915	2.153,26	5.969	460,46	108.906	41.647,39
Quddorp	182.736	69.195,39	–	–	–	–	983	540,64	220	5,39	183.939	69.741,42
Stellendam	403.509	146.625,32	6.584	2.425,82	–	–	18.480	10.163,99	19.990	529,84	448.563	159.744,97
Goedereede	606	207,06	1.889	698,63	–	–	–	–	–	–	2.495	905,69
Scheveningen	–	–	76	38,-	4.897	1.592,97	–	–	–	–	4.973	1.630,97
Katwijk	–	–	–	–	5.787	1.926,25	–	–	–	–	5.787	1.926,25
Zandvoort	–	–	–	–	8.528	2.899,54	–	–	–	–	8.528	2.899,54
Ijmuiden	4.496	1.978,24	13.369	6.710,29	–	–	–	–	–	–	17.865	8.688,53
Den Oever	69.828	30.137,53	166.201	72.900,74	–	–	–	–	8.700	226,20	244.729	103.264,47
Den Helder	15.607	6.659.86	53.954	22.595,17	–	–	–	–	–	–	69.561	29.255,03
Texel	8.962	3.943,26	107.160	37.373,52	110	37,39	–	–	41.209	982,88	157.441	42.337,05
Harlingen	40.413	15.244,35	130.818	49.237,57	–	–	–	–	83.883	2.299,69	255.114	66.781,61
Oddergat	–	–	119.995	40.397,02	–	–	–	–	162.647	4.308,37	282.642	44.705,39
Zoutkamp	102.146	40.487,73	134.927	49.922.97	–	–	–	–	1.283.480	29.832,04	1.520.553	120.242,74
Usquert	25.226	16.621,94	29.161	10.316,16	–	–	–	–	63.254	1.448,09	117.641	28.386,19
Bierum	–	–	14.751	6.153,30	–	–	–	–	21.850	520,18	36.601	6.673,48
Delfzijl	1.716	750,44	9.687	3.815,18	–	–	–	–	4.740	111,16	16.143	4.676,78
Termunten	42.814	15.697,41	82.387	29.797.63	–	–	–	–	310.120	7.561,29	435.321	53.056,33
Nw. Statenzijl	–	–	1.438	532,07	–	–	–	–	32.300	723,26	33.738	1.255,33
T o t a a l	1.128.652	443.090,71	984.381	378.950,68	19.322	6.456,15	274.984	151.490,92	2.243,051	54.648,60	4.650,390	1.034.637,06

L A N D B O U W - E C O N O M I S C H I N S T I T U U T.

Garnalenvisserij.

Plaats.	Datum.
1. Letter en nummer van het vaartuig. 2. Soort vaartuig. 3. Naam exploitant. 4. Naam schipper. 5. Adres (verdere vragen betreffen de schipper.) 6. Geboortedatum. 7. Geboorteplaats. 8. Gehuwd, ongehuwd, weduwstaat. 9. Geboortedatum echtgenote. 10. Nevenberoep(en). 11. Wordt er het gehele jaar op garnalen gevist ? 12. Zo neen, gedurende welke maanden wordt er op garnalen gevist ? 13. Wat wordt er in de overige maanden van het jaar uitgeoefend ? 14. Hoe groot is de bemanning van het vaartuig, schipper inbegrepen ? (Namen, voornamen, adres en leeftijd)	
15. Voornamen en geboortedatum van inwonende kinderen. 1. 2. 3. 4. 5. 6. 7. 8. 9.	
16. Beroep van inwonende kinderen van 15 jaar en ouder.	
17. Indien in de visserij. a. Welk deel van het jaar. b. Bij wie (met letter en nummer van het vaartuig).	
18. Voornamen, leeftijd en beroep van de uitwonende kinderen.	
19. Indien zij in de visserij werkzaam zijn, in welke functie ? (schipper-eigenaar, knecht).	
20. Letter en nummer van het vaartuig, waarop werkzaam.	
21. Indien knecht, ook de naam van de schipper (eigenaar).	

L A N D B O U W - E C O N O M I S C H I N S T I T U U T.

GARNALENVISSERIJ.

Formulier uitsluitend in te vullen door deelvissers (niet schippers).

Plaats	Datum
1.Letter en nummer vaartuig, waarop werkzaam. 2.Naam schipper (exploitant van het vaartuig). De verdere vragen betreffen uitsluitend de deelvissers (niet-schipper) en diens gezin. 3.Naam van deelvisser (niet-schipper). 4.Adres. 5.Geboortedatum. 6.Geboorteplaats. 7.Gehuwd, ongehuwd, weduwstaat. 8.Geboortedatum echtgenote. 9.Nevenberoepen. 10.Wat bent U zelf aan boord? (motordrijver, matroos, enz.) 11.Wordt er het gehele jaar op garnalen gevist? 12.Zo neen, gedurende welke maanden wordt er op garnalen gevist? 13.Wat wordt er in de overige maanden van het jaar uitgeoefend? 14.Voornamen en geboortedatum van inwonende kinderen. 1. 2. 3. 4. 5. 6. 7. 8. 9. 15.Beroep van inwonende kinderen van 15 jaar en ouder? 16.Indien de inwonende kinderen van 15 jaar en ouder in de visserij werkzaam zijn: a. welk deel van het jaar, b. bij wien? (met letter en nummer van het vaartuig). 17.Voornamen, leeftijd en beroep van de uitwonende kinderen. 18.Indien deze in de visserij werkzaam zijn, in welke functie (schipper-eigenaar, motordrijver, matroos, enz.) 19.Bij de onder 18 bedoelde, ook letter en nummer van het vaartuig vermelden.	

Rapport No.83.

E R R A T A .

Blz. 7. In alinea 6 staat: Te Beskens en Vissingen.
Lees hiervoor: Te Breskens en Vlissingen.

Blz. 16. In alinea 3, regel 2 staat: Reparatiën- en . . .
Lees hiervoor : Reparatie- en . . .

Blz. 30. In de 1e alinea moet het hieronder onderstreepte worden tussengevoegd.

In 1938 werd in verband met de geringe afzetmogelijkheden in de zomermaanden gemiddeld slechts 15.7% als consumptiegarnalen aangevoerd tegen een gemiddelde prijs van 20,8 ct. per kg. voor consumptiegarnalen en 1,75 ct. per 100 kg. drogerijgarnalen.

Blz. 35. Onder punt 8 staat: is dringend moodzakelijk.
Lees hiervoor : is dringend noodzakelijk.
Onder "c.Samenvatting", 3e alinea, 3e regel staat:commissionair.
Lees hiervoor: commissionnair.

Blz. 40. In tabel 57, indeling naar de motor, staat:Hoofddrukmotor.
Lees hiervoor: Hoogdrukmotor.

Blz. 49. In een aantal exemplaren is, op regel 16 en 17 van onderen het slot weggevallen.
Lees hiervoor: regel 16; varen 14 schuiten . . . .
regel 17; vissers om het leven . . .

Op de 9e regel van onderen staat: onmiddelijk.
Lees hiervoor: onmiddellijk.

Blz. 50. Op regel 11 van onderen staat: hierover.
Lees: hiervoor.

Blz. 56. Op de 5e regel van de 4e alinea staat: mogelijkgeden.
Lees hiervoor: mogelijkheden.

Blz. 61. Begin 2e gedeelte staat: Op blz. 13.
Lees hiervoor : Op blz. 58.

Op de laatste regel staat: in tabel 11 op blz.17.
Lees hiervoor : in tabel 11 (z.o.z.).

Blz. 64. Op de 5e alinea van onderen (onder A.) staat: welke zijn van de gemeente . . . .
Lees hiervoor: welke zij van de gemeente . . .