



# LANDBOUW-ECONOMISCH INSTITUUT

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

Rapport No 105.

## ONDERZOEK NAAR DE ECONOMISCHE TOESTAND VAN DE IJSSELMEERVISSERIJ OVER 1947.

De in dit rapport verzamelde gegevens zijn getoetst aan het oordeel van een Commissie van Advies ad hoc, welke zich met de inhoud ervan kon verenigen.

De verantwoordelijkheid voor de inhoud van dit rapport berust bij het Landbouw-Economisch Instituut.

De Commissie van Advies was als volgt samengesteld:

J.W. de Boer, Enkhuizen  
J. Lont, Hippolytushoef  
K. Schilder, Volendam  
S.F. Zwaan, Staveren.

### I N H O U D

1. Doel van het onderzoek.
2. Wijze van verzamelen der gegevens.
3. Samenstelling van de IJsselmeervissersvloot.
4. Aanvoer van IJsselmeervis.
5. Bedrijfsresultaten over 1947.
6. Conclusie.

LANDBOUW-ECONOMISCH INSTITUUT  
de Adjunct-directeur,

(Drs P.M. van Nieuwenhuyzen)

's-Gravenhage, 5 Januari 1949.

Samengesteld o.l.v.: Drs A.G.U. Hildebrandt.



LI  
105  
A

TABEL I.

OVERZICHT VAN DE IJSSMEERVLoot PER 15 SEPTEMBER 1948.

Plaats	Aant. vaar- tuigen	Bot- ters	Kct- ters	Ove- rige	Motor	Zeil	Hout	Staal	Ruto register			Onderdom Casco			Onbe- kend	Motorvermogen P.K.			Onderdom der motoren								
									<5	5-10	>15	<10	10-20	>30		<10	10-20	>20	<5	5-10	10-15	15-20	>20	Onbekend			
Broek in Waterland	10	3	-	7	6	4	10	-	5	1	3	1	1	4	1	1	2	1	3	2	1						
Bunschoten	114	105	3	6	109	5	109	5	2	1	105	1	4	2	86	21	4	1	3	8	78						
Elburg	47	39	3	8	37	10	47	5	6	13	13	1	3	5	13	24	1	3	2	25							
Enkhuiszen	31	9	10	12	30	1	11	20	5	3	19	10	3	3	5	18	1	1	6	3	3						
Genemuiden	22	3	2	17	6	16	20	2	17	-	5	2	4	1	2	4	3	1	1	4	4						
Grafhorst	10	2	-	8	2	8	10	2	8	3	2	3	2	4	-	2	2	1	1	1	1						
Harderwijk	53	48	1	9	51	2	51	2	2	1	40	1	3	45	5	5	1	4	1	6	6						
Hindeloopen	11	1	1	9	11	4	3	8	1	3	3	3	1	7	7	4	1	1	1	2	2						
Hoorn	22	1	1	20	18	14	9	13	7	10	1	3	2	10	4	4	6	4	3	3	2						
Kampen	37	21	-	16	23	19	36	1	9	3	24	1	6	5	7	15	4	1	1	4	20						
Lemmer	59	11	6	42	40	14	25	34	9	11	30	4	4	21	5	11	1	3	5	20							
Marken	17	11	-	5	14	3	14	3	1	4	11	2	1	3	3	4	1	1	1	3	3						
Medemblik	21	-	2	19	17	4	9	12	7	1	2	2	3	12	3	2	1	1	1	5	2						
Ransdorp	25	4	-	21	14	1	3	13	1	4	4	5	2	14	8	6	2	2	1	4	1						
Staveren	16	2	-	14	15	1	3	12	1	1	3	2	1	16	1	1	7	1	1	8	4						
Urk	126	44	54	28	123	10	54	42	4	2	89	24	16	29	14	76	26	10	1	35	60						
Volendam	101	82	11	8	91	3	59	14	2	11	11	13	13	11	8	32	1	12	5	5	45						
Vollenhove	15	14	-	1	13	2	14	1	6	10	10	6	10	10	2	4	1	3	3	7	6						
Wonsched	31	2	11	18	30	1	8	23	6	2	51	1	21	10	9	12	2	3	9	9	6						
Wieringen	84	-	15	69	68	16	54	30	22	5	10	10	21	10	13	24	13	27	4	11	5						
23 Plaatsen met minder dan 10 vaart	81	9	9	63	47	34	57	24	38	14	14	15	9	26	16	19	8	16	4	8	13						
Samenstel- ling in proc.	933	411	127	395	762	171	622	311	164	96	149	524	100	191	97	470	75	62	339	293	68	54	56	134	87	122	309
	100%	44%	14%	42%	82%	18%	67%	33%	18%	10%	16%	56%	11%	20%	10%	50%	9%	8%	44%	38%	10%	7%	7%	18%	11%	16%	41%

Gegevens ontleend aan de "Gids van Visservaartuigen" van de Directie der Visserijen.

1. Doel van het onderzoek.

Doel van dit onderzoek is de rentabiliteit van de IJsselmeervisserij over 1947 te benaderen.

2. Wijze van verzamelen der gegevens.

De voor dit onderzoek gebruikte gegevens zijn ontleend aan de met ingang van 1 Januari 1947 ingestelde bedrijfsboekhouding voor de visserij. Hieraan namen deel:

Enkhuizen	5	bedrijven
Harlingen	4	"
Lemmer	10	"
Staveren	6	"
Wieringen	6	"

Totaal 31 bedrijven

Voor de vermelding van de bedrijfsresultaten volgt hier eerst een totaal-overzicht van de IJsselmeer-visserijvloot en van de aanvoer.

3. Samenstelling van de IJsselmeer-visserijvloot.

Tabel I geeft een overzicht van de visserijvloot van de plaatsen van waaruit de IJsselmeer-visserij wordt uitgeoefend.

Uit de procentuele samenstelling daarvan kan het volgende worden geconcludeerd:

1. Het oude botter-type is nog veelvuldig in bedrijf (44%).
2. De meeste schepen zijn van een motor voorzien (82%).
3. Van de schepen is meer dan de helft langer dan 30 jaar in bedrijf.
4. De meeste schepen zijn uitgerust met een motorvermogen van 10-20 pk. of van 20 pk. (resp. 44% en 38% der motorvaartuigen).
5. Van de motoren kan worden verondersteld, dat ongeveer de helft langer dan 20 jaar in bedrijf is, aangezien van de 41% waarvan de ouderdom niet is na te gaan, het grootste gedeelte tot de oudere klasse zal behoren.

4. De aanvoer van IJsselmeer-vis.

Hiervan is als tabel II een overzicht betreffende de jaren 1936/38, 1946 en 1947 opgenomen.

Zowel kwantitatief als financieel liggen de cijfers over 1947 ver boven die over de andere jaren.

Uit de samenstelling van de financiële cijfers, waarin die betreffende aal en paling overheersen, blijkt de eenzijdige gerichtheid van het IJsselmeer-Visserijbedrijf.

TABEL II

	Gemiddelde 1936 t/m 1938			1946			1947		
	1000 kg	1000 gld	cts p.kg	1000 kg	1000 gld	cts p.kg	1000 kg	1000 gld	cts p.kg
Aal en paling	2.863	1.156	40	3.402	5.210	153	4.485	14.851	331
Snoekbaars	68	23	34	451	652	145	1.184	1.265	107
Bot	39	14	36	389	314	81	516	481	93
Nest (Vispuf)	-	-	-	4.340	96	2	3.932	102	3
Overige aanvoer	291	37	-	730	324	-	947	279	-
Totaal	3.261	1.230		9.312	6.592		11.064	16.978	

5. Bedrijfsresultaten over 1947.

In het navolgende overzicht zijn de aan de vorenvermelde bedrijfsboekhoudingen ontleende exploitatiecijfers verwerkt.

De onderzochte bedrijven zijn naar motorvermogen in 2 groepen verdeeld.

Het arbeidsloon voor de schipper-eigenaar is in de bedrijfskosten onder "kosten bemanning" opgenomen. De berekening ervan is verricht naar dezelfde maatstaf als die van de bepaling der deelvergoedingen voor de knechts. Dit sluit ook aan met de opvattingen in de praktijk, waar in het boven het totaal (d.w.z. incl. schipper) der deelvergoedingen resterende overschot de dekking voor de bedrijfskosten en het risico wordt gezien.

TABEL III.

## BEDRIJFSRESULTATEN VAN DE IJSSELMEER-VISSERIJ OVER 1947.

GEMIDDELD PER VAARTUIG.

	Groep A		Groep B		Alle vaartuigen	
<u>Aantal vaartuigen</u>	7		24		31	
<u>Motorvermogen</u>	< 20 pk. (incl. 2 zeilvaartuigen)		20 pk.		t/m 20 pk.	
<u>a. Aantal vaardagen</u>						
Kuil	39		65		59,2	
Hoekwant	67		23		32,5	
Fuiken	-		20		15,5	
Snoekbaars	64		29		36,9	
Garnalen	-		12		9,4	
Overige	12		8		8,8	
<u>Totaal</u>	<u>182</u>		<u>157</u>		<u>162,3</u>	
<u>b. Aantal stilligdagen</u>						
Vorst	78		76		76,5	
Slecht weer	30		26		26,6	
Reparatie	7		22		18,6	
Opgelegd	-		4		3,5	
Geen vangst	2		8		6,9	
Andere oorzaken	19		25		23,6	
<u>Totaal</u>	<u>136</u>		<u>161</u>		<u>155,7</u>	
<u>c. Aantal leden der bemanning (incl. schipper)</u>	2,91		3,14			
<u>d. Bedrijfskosten (in gld.)</u>						
Brandstoffen	f. 238	1,1 %	f. 1.192	4,5 %	f. 977	3,8 %
Dek- en motorbehoefden	" 65	0,3 %	" 197	0,7 %	" 167	0,7 %
Net- en Zeilwerk	" 3.006	14,2 %	" 1.897	7,2 %	" 2.147	8,5 %
Onderhoud en reparatie schip	" 199	0,9 %	" 421	1,6 %	" 371	1,5 %
Onderhoud en reparatie motor	" 203	1,0 %	" 531	2,0 %	" 457	1,8 %
Afleveringskosten	" 1.208	5,7 %	" 1.497	5,7 %	" 1.432	5,7 %
Kosten bemanning	" 14.450	67,9 %	" 18.057	68,1 %	" 17.243	68,2 %
Verzekering vaartuig	" 177	0,8 %	" 260	1,0 %	" 242	1,0 %
Afschrijving en rente	" 1.186	5,6 %	" 2.015	7,6 %	" 1.827	7,2 %
Algemene kosten	" 126	0,6 %	" 167	0,7 %	" 158	0,6 %
Covv	" 400	1,9 %	" 225	0,9 %	" 265	1,0 %
<u>Totaal bedrijfskosten</u>	<u>f. 21.258</u>	<u>100 %</u>	<u>f. 26.459</u>	<u>100 %</u>	<u>f. 25.286</u>	<u>100 %</u>
<u>e. Bedrijfsopbrengsten</u>						
Kuilvisserij	f. 4.488	17 %	f. 16.120	49 %	f. 13.493	43 %
Hoekwant	" 14.141	53 %	" 4.792	14 %	" 6.903	22 %
Fuiken	" -	-	" 6.309	19 %	" 4.884	15 %
Snoekbaars	" 6.487	25 %	" 3.303	10 %	" 4.022	13 %
Garnalen	" -	-	" 1.527	5 %	" 1.182	4 %
Overige	" 1.237	5 %	" 876	3 %	" 958	3 %
<u>Totaal bedrijfsopbrengsten</u>	<u>f. 26.353</u>	<u>100 %</u>	<u>f. 32.927</u>	<u>100 %</u>	<u>f. 31.442</u>	<u>100 %</u>
<u>f. Winst per schip</u>	<u>f. 5.095</u>		<u>f. 6.468</u>		<u>f. 6.156</u>	
<u>g. Deelopbrengst per knecht</u>	<u>f. 4.970</u>		<u>f. 5.760</u>		<u>f. 5.570</u>	

## TOELICHTING.

### Vaardagen.

Onder de 7 vaartuigen met een lager motorvermogen dan 20 pk. zijn 2 zeilschepen begrepen. Het groter totaal aantal vaardagen t.o.v. groep B is blijkens sub. b in hoofdzaak door minder reparatiedagen mogelijk geweest. De onderhevigheid aan weersomstandigheden was wel enigszins, doch niet zeer belangrijk verschillend voor beide groepen.

De onderlinge verschillen in vaardagen bij kuil, hoekwant en snoekbaars moeten aan het onderscheid in trekvermogen worden toegeschreven.

### Bemanning.

Voor jongens is een halve volwassen knecht gerekend.

### Bedrijfskosten per vaartuig.

De kosten bemanning blijken hierin overheersend te zijn. Vrij belangrijk zijn ook de posten net- en zeilwerk, afschrijving en afleveringskosten.

### Brandstoffen.

Deze verschillen per vaardag aanzienlijk, nl. gem. per vaartuig f. 1,62 groep A (zonder de beide zeilschepen) tegen f. 7,61 gem. dagkosten van de schepen in groep B. Om echter tot een normatieve bepaling en beoordeling der kosten per vaardag te komen is het noodzakelijk, dat de cijfers over meerdere jaren beschikbaar zijn.

### Net- en zeilwerk.

Deze zijn voor de werkelijke uitgaven opgenomen. Aangenomen kan worden, dat hierin geen voorraadvooring besloten ligt, daar het net- en zeilwerk thans nog te schaars en te duur is om daartoe te kunnen overgaan.

In de gem. kosten in groep A ad f. 3.006,- is een bedrag van f. 1.347,- begrepen voor kosten van ontwarring van netten, welke optreden i.v.m. de bij groep A t.o.v. B prevalerende hoekwantvisserij.

Bij groep B beliepen deze kosten gem. ca f. 290,- per schip. Na aftrek van de ontwarringskosten resteren voor de overige kosten ongeveer gelijke bedragen.

### Onderhoud en Reparatie.

Belangrijke, als activeerbaar aan te merken posten zijn hieronder niet opgenomen.

### Afleveringskosten.

Hieronder vallen: afslagrechten, heffing Bedrijfschap voor Visserijproducten, omzetbelasting en (eventueel) heffing Aan- en Verkoopbureau voor Garnalék.

### Kosten bemanning.

Hiervoor zij verwezen naar hetgeen hierboven reeds werd opgemerkt met betrekking tot de berekening van het arbeidsloon van de schipper-eigenaar.

### Algemene kosten.

De algemene kosten zijn gering. De IJsselmeervisserij valt evenals de landbouw en de binnervisserij onder de Wet op de Ondernemingsbelasting. Dit zal opgenomen worden in de rentabiliteitsberekening over het jaar waarin deze belasting wordt betaald, hetgeen voor het eerst in 1948 het geval is.

### Verzekering.

Waar geen of een te lage verzekering is aangetroffen, is ter verkrijging van een zo zuiver mogelijk bedrijfsresultaat, een normaal premiebedrag, gelijk aan 2% van de halve vervangingswaarde van schip en motor opgevoerd.

#### Afschrijving en rente.

Hiervoor is opgenomen een 4% annuïteit, gebaseerd op de huidige vervangingsprijzen en een economische levensduur van 25 jaar van het schip en 10 jaar van de motor. Rekening is gehouden met een residuwaarde van 10%.

#### Covy.

Het verschil tussen de jaarbedragen van beide groepen is vnl. gevolg van de omstandigheid, dat van de 7 bedrijven in groep A slechts één bedrijf niet bij de Coöperatie was aangesloten, terwijl er op de 24 bedrijven van groep B 14 niet-aangeslotenen waren.

#### Bedrijfsopbrengsten.

In overeenstemming met de vaardagen blijkt bij groep A de hoekwanten bij groep B de kuilvisserij overheersend.

#### De rentabiliteit van het bedrijf.

Daar de onder de bedrijfskosten opgenomen deellonen van de schippers-eigenaren op dezelfde grondslag zijn berekend als de deellonen van de knechts, stellen de onder III f vermelde overschotten, ad resp. f. 5.095,- groep A, f. 6.468,- groep B en f. 6.156,- gemiddelde van alle vaertuigen, de bedragen voor, welke over 1947 per bedrijf voor vergoeding van ondernemerswerkzaamheden (vergoeding voor leiding en toezicht) en van het ondernemersrisico beschikbaar zijn gekomen.

#### Deelopbrengst per knecht.

Dat deze in groep A ondanks het groter aantal vaardagen gem. lager ligt dan in groep B is vnl. gevolg van de lagere opbrengst per mandag.

Gerekend over de bruto-opbrengsten bedraagt het deelloon per knecht in de 3 groepen resp. 19 %, 17,5 % en 18 %.

#### 6. Conclusie.

De over 1947 behaalde resultaten der IJsselmeervisserij zijn gunstig, zowel voor de schipper-eigenaar als voor de knechts.

Tenslotte zij er nog eens op gewezen, dat dit rapport slechts een beeld geeft over het jaar 1947. Om tot een beter inzicht te komen ware het juister met gemiddelde opbrengsten en kosten over enige jaren te werken, opdat toevallige afwijkingen worden uitgeschakeld. Zulks is thans nog niet mogelijk. Desondanks achten wij het verkregen resultaat voldoende om tot enige oriëntatie omtrent de huidige situatie in het bedrijf te komen.