



# LANDBOUW-ECONOMISCH INSTITUUT

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

Rapport No 103.

## ONDERZOEK NAAR DE ECONOMISCHE TOESTAND VAN DE VISSERIJ OP CONSUMPTIE-GARNALEN IN 1947.

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

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

De Commissie van Advies was als volgt samengesteld:

S.H. Drost, (voorzitter) te 's-Gravenhage, Inspecteur der Visserijen in het 1ste District.

|                      |                |             |
|----------------------|----------------|-------------|
| J.Boom,              | garnalenvisser | te Texel    |
| F. de Geus,          | "              | Stellendam  |
| J.C. van den Heuvel, | "              | Breskens    |
| C. van Noord,        | "              | Ouddorp     |
| J.Siereveld,         | "              | Arnhemuiden |

### Inhoud.

1. Doel en omvang van het onderzoek.
2. Wijze van verzamelen der gegevens.
3. Samenstelling van de vissersvloot.
4. De aanvoer van consumptie-garnalen in 1947.
5. De bedrijfsresultaten over 1947.
6. Conclusie.

's-Gravenhage, 23 Juli 1948.

Samengesteld door: Drs A.G.U.Hildebrandt.

LANDBOUW-ECONOMISCH INSTITUUT,  
De Directeur.  
Dr J.Horring.



LI

103

A

2024/296



# LANDBOUW-ECONOMISCH INSTITUUT

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

Rapport No.103.

## ONDERZOEK NAAR DE ECONOMISCHE TOESTAND VAN DE VISSERIJ OP CONSUMPTIE-GARNALEN IN 1947.

### 1. Doel en omvang van het onderzoek.

Doel van dit onderzoek is de rentabiliteit van de visserij op consumptie-garnalen in 1947, alsmede de kosten per kg van consumptiegarnalen te benaderen.

Dit onderzoek omvat uitsluitend de garnalenvisserij in de zëgaten en op de Noordzee. De garnalenvisserij op de Waddenzee wordt in rapport No 104 behandeld.

### 2. Wijze van verzamelen der gegevens.

De gegevens voor dit onderzoek gebruikt, werden verkregen van de deelnemers aan de met ingang van 1 Januari 1947 ingestelde bedrijfsboekhouding voor de visserij. Hieraan namen deel te:

|              |   |                 |
|--------------|---|-----------------|
| Breskens     | 2 | garnalenvissers |
| Arnemuiden.  | 6 | "               |
| Ouddorp      | 4 | "               |
| Stellendam   | 6 | "               |
| Scheveningen | 1 | "               |
| IJmuiden     | 2 | "               |

Alvorens de bedrijfsresultaten te bespreken zal eerst de samenstelling van de vissersvloot en de totale aanvoer van consumptiegarnalen nader worden behandeld.

### 3. Samenstelling van de vissersvloot.

Tabel 1 geeft een overzicht van de vissersvloot van de plaatsen, van waaruit de visserij op consumptie-garnalen wordt uitgeoefend, voorzover het betreft de garnalenvisserij in het gebied hierboven bedoeld.

Tabel 1. De kustvissersvloot van garnalenvissersplaatsen per 1 Januari 1948.

|               | Totaal aantal vaartuigen |         |         |       | motor-schepen              | houten schepen | stalen schepen | bot-ters | kotters   |
|---------------|--------------------------|---------|---------|-------|----------------------------|----------------|----------------|----------|-----------|
|               | <10 m                    | 10-15 m | 15-20 m | >20 m |                            |                |                |          |           |
| Breskens      | 24                       | 24      | 22      | 2     | 11                         | 13             |                |          |           |
| Arnemuiden    | 23                       | 23      | 22      | 1     | 21                         | 2              |                |          |           |
| Brouwershaven | 3                        | 3       | 2       | 1     | 3                          | -              |                |          |           |
| Ouddorp       | 21                       | 21      | 19      | 2     | 19                         | 2              |                |          |           |
| Goedereede    | 19                       | 19      | 8       | 11    | 14                         | 5              |                |          |           |
| Stellendam    | 39                       | 39      | 32      | 7     | 37                         | 2              |                |          |           |
| Scheveningen  | 25                       | 25      | 6       | 19    | 14                         | 11             |                |          |           |
| IJmuiden      | 45                       | 45      | 21      | 24    | 23                         | 22             |                |          |           |
|               | lengte van de vaartuigen |         |         |       | ouderdom van de vaartuigen |                |                |          |           |
|               | <10 m                    | 10-15 m | 15-20 m | >20 m | <10 j.                     | 10-20 j.       | 20-30 jaar     | >30 j.   | onbe-kend |
| Breskens      | 2                        | 19      | 3       | -     | 3                          | 9              | 7              | 3        | 2         |
| Arnemuiden    | -                        | 20      | 3       | -     | -                          | 3              | 7              | 11       | 2         |
| Brouwershaven | -                        | 3       | -       | -     | -                          | -              | -              | 2        | -         |
| Ouddorp       | -                        | 15      | 6       | -     | -                          | 1              | 2              | 14       | 4         |
| Goedereede    | -                        | 8       | 11      | -     | 3                          | 3              | 3              | 7        | 3         |
| Stellendam    | -                        | 34      | 5       | -     | -                          | 1              | 1              | 34       | 3         |
| Scheveningen  | 5                        | 10      | 9       | 1     | -                          | 7              | 1              | 5        | 5         |
| IJmuiden      | 6                        | 14      | 18      | 7     | 15                         | 12             | 3              | 7        | 8         |

|               | Motorvermogen |          |                 |        | Ouderdom van de motoren |          |               |        |               |
|---------------|---------------|----------|-----------------|--------|-------------------------|----------|---------------|--------|---------------|
|               | <20 pk        | 20-40 pk | 40 t/m<br>60 pk | >60 pk | <10 j.                  | 10-15 j. | 15-20<br>jaar | >20 j. | onbe-<br>kend |
| Breskens      | -             | 12       | 5               | 7      | 4                       | 2        | 6             | 5      | 7             |
| Arnemuiden    | -             | 13       | 9               | 1      | -                       | 5        | 10            | -      | 8             |
| Brouwershaven | -             | 1        | 1               | 1      | 1                       | -        | 1             | 1      | -             |
| Ouddorp       | 1             | 7        | 10              | 3      | -                       | 1        | 5             | 4      | 11            |
| Goedereede    | -             | 1        | 9               | 9      | 3                       | 1        | 3             | 1      | 11            |
| Stellendam    | 5             | 24       | 6               | 4      | 2                       | 3        | 4             | 1      | 29            |
| Scheveningen  | 4             | 4        | 7               | 10     | 3                       | 1        | 6             | 2      | 13            |
| IJmuiden      | 2             | 9        | 11              | 23     | 8                       | 3        | 4             | 5      | 25            |

Uit bovenstaande tabel blijkt, dat de kustvisserijvloot van de plaatsen, van waaruit de garnalenvisserij wordt uitgeoefend hoofdzakelijk bestaat uit zeer oude houten bidders met een betrekkelijk gering motorvermogen. De motoren zijn eveneens oud en daardoor veelal middeldrukmotoren met een hoog verbruik van gas- en smeerolie.

#### 4. De aanvoer van consumptie-garnalen in 1947.

Van de aanvoer van garnalen geeft tabel 2 een overzicht.

Tabel 2. Aanvoer van garnalen.

|                             | Totaal     |              | Zeeuwse<br>zeegaten |              | Z.Holl.<br>zeegaten |              | Waddenzee  |              | Overige<br>aanvoer |              |
|-----------------------------|------------|--------------|---------------------|--------------|---------------------|--------------|------------|--------------|--------------------|--------------|
|                             | 1000<br>kg | 1000<br>gld. | 1000<br>kg          | 1000<br>gld. | 1000<br>kg          | 1000<br>gld. | 1000<br>kg | 1000<br>gld. | 1000<br>kg         | 1000<br>gld. |
| <b>Consumptie-garnalen.</b> |            |              |                     |              |                     |              |            |              |                    |              |
| gem. 1936-'38 per jaar 1)   | 2.925      | 425          | 1.679               | 277          | 869                 | 103          | 377        | 45           | -                  | -            |
| 1946 2)                     | 2.236      | 921          | 755                 | 349          | 442                 | 163          | 1.003      | 387          | 36                 | 20           |
| 1947 2)                     | 4.172      | 1.994        | 1.730               | 914          | 930                 | 411          | 1.136      | 499          | 376                | 170          |
| <b>Drogerij-garnalen.</b>   |            |              |                     |              |                     |              |            |              |                    |              |
| gem. 1936-'38 per jaar      | 21.748     | 330          | 6.150               | 115          | 1.784               | 32           | 13.814     | 183          | -                  | -            |
| 1946                        | 1.954      | 46           | 61                  | 1            | 47                  | 1            | 1.826      | 44           | -                  | -            |
| 1947                        | 7.288      | 202          | 1.258               | 35           | 191                 | 6            | 5.839      | 161          | -                  | -            |

1) gegevens ontleend aan de Jaarcijfers van de Afdeling Visserijen van het Ministerie van Landbouw, Visserij en Voedselvoorziening.

2) gegevens ontleend aan de Visserijstatistiek van het Centraal Bureau voor de Statistiek.

De aanvoer van consumptie-garnalen was in 1947 niet onaanvaardig groter dan voor de oorlog. Deze grotere aanvoer betreft voornamelijk de aanvoer van Waddenzee-garnalen, welke in rapport No 104 besproken wordt.

#### 5. De bedrijfsresultaten over 1947.

Ten behoeve van het berekenen van de rentabiliteit van de garnalen-visserij in 1947 en de kosten van consumptie-garnalen per kg werd gebruik gemaakt van de hiervoor genoemde bedrijfsboekhouding voor de visserij.

De tabellen 3 en 4 geven een overzicht der bedrijfsresultaten over het boekjaar 1947. In totaal zijn de gegevens verwerkt van 21 bedrijven, welke werden verdeeld in 4 groepen naar motorvermogen.

##### Tijdschrijving.

Uit tabel 3 blijkt, dat naar mate het motorvermogen toeneemt de vaartuigen meer aan de kleine trawlvisserij hebben deelgenomen. Het totaal aantal vaardagen bedroeg ongeveer 150, terwijl het gemiddeld aantal vaardagen in de jaren 1937 en 1938 200 tot 240 per jaar bedroeg volgens rapport no 83 van het Landbouw-Economisch Instituut: "Onderzoek ten behoeve van de samering van de Nederlandse garnalenvisserij". De weersomstandigheden, met name de lange vorstperiode in de aanvang van 1947, zijn ongetwijfeld van invloed geweest op het geringe aantal vaardagen in 1947.

Het grote aantal stilligdagen werd, behalve door de strenge vorst, mede veroorzaakt door slechte weersomstandigheden, die het uitvaren hebben belet en door

RESULTATEN DER GARNALENVISSERIJ IV 1947, GEMIDDELDE PER  
VAARTUIGTYPE.

| Aantal vaartuigen                          | 4         | 7           | 6           | 4           | Alle vaar-<br>tuigen<br>21 |      |
|--|-----------|-------------|-------------|-------------|----------------------------|------|
| Motorvermogen                              | 13-24 pk  | 28-33 pk    | 35-44 pk    | 50-66 pk    | 13-66 pk                   |      |
| <u>Aantal vaardagen.</u>                   | 147,8     | 158,5       | 156,4       | 150,3       | 154,3                      |      |
| waarvan:                                   |           |             |             |             |                            |      |
| trawlvisserij                              | 4,3       | 5,0         | 13,9        | 33,8        | 12,9                       |      |
| garnalenvisserij                           | 141,0     | 152,6       | 138,5       | 113,0       | 138,8                      |      |
| IJle haringvisserij                        |           | 0,9         | 4,0         | 3,5         | 2,6                        |      |
| overige visserij                           | 2,5       |             |             |             |                            |      |
| <u>Aantal stilligdagen.</u>                |           |             |             |             |                            |      |
| vorst                                      | 68,0      | 46,0        | 58,5        | 25,8        | 49,9                       |      |
| slecht weer                                | 49,0      | 38,3        | 42,3        | 50,0        | 43,7                       |      |
| reparatie                                  | 18,8      | 21,6        | 20,0        | 52,0        | 26,4                       |      |
| geen afzet                                 | 17,5      | 15,1        | 19,8        | 6,5         | 15,3                       |      |
| geen vangst                                | 13,0      | 0,9         | 1,5         |             | 3,2                        |      |
| opgelegd                                   |           |             |             |             |                            |      |
| andere oorzaken                            | 4,0       | 22,3        | 19,5        | 33,5        | 20,1                       |      |
| <u>Aantal leden der bemanning.</u>         | 2,8       | 3,6         | 3,6         | 3,6         | 3,4                        |      |
| <u>Bedrijfskosten:</u>                     |           |             |             |             |                            |      |
| Brandstoffen                               | f. 812,77 | f. 1.519,10 | f. 1.963,75 | f. 2.151,22 | f. 1.632,-                 | 9,8  |
| IJs, zout, boorzuur                        | 1,70      | 49,76       | 54,28       | 190,59      | 68,72                      | 0,4  |
| Dek- en motorbehoeften                     | 115,83    | 307,25      | 466,24      | 595,76      | 371,17                     | 2,2  |
| Net- en zeilwerk                           | 394,48    | 837,96      | 1.130,51    | 2.030,79    | 1.064,28                   | 6,4  |
| Reparatie en onderhoud schip               | 211,01    | 525,02      | 400,-       | 822,34      | 486,12                     | 3,0  |
| Reparatie en onderhoud motor               | 248,48    | 523,57      | 605,64      | 1.092,83    | 603,05                     | 3,6  |
| Loskosten                                  | -,-       | 9,57        | 30,62       | 68,89       | 25,06                      | 0,2  |
| Afleveringskosten                          | 606,19    | 1.124,16    | 997,75      | 1.728,92    | 1.104,57                   | 6,7  |
| Kosten bemanning                           | 6.860,70  | 8.434,80    | 8.949,60    | 9.043,65    | 8.398,03                   | 50,4 |
| Verzekering vaartuig                       | 196,50    | 240,63      | 300,09      | 442,38      | 287,64                     | 1,7  |
| Afschrijving en rente                      | 1.754,45  | 2.160,97    | 2.576,83    | 3.540,78    | 2.465,17                   | 14,8 |
| Algemene kosten                            | 20,21     | 62,49       | 63,05       | 503,23      | 138,55                     | 0,8  |
| <u>Totaal bedrijfskosten. 1)</u>           | 11.222,32 | 15.795,28   | 17.538,36   | 22.211,38   | 16.644,36                  | 100  |
| <u>Gem. bedrijfskosten per vaardag. 1)</u> | 76,-      | 100,-       | 112,-       | 148,-       | 108,-                      |      |
| <u>Gem. bedrijfsopbrengst per vaardag.</u> | 53,-      | 101,-       | 125,-       | 184,50      | 124,50                     |      |
| <u>Totaal bedrijfsopbrengst.</u>           | 7.810,61  | 16.023,37   | 19.539,51   | 27.726,29   | 17.692,78                  |      |
| Gunstig saldo 1) 2)                        |           | 228,09      | 2.001,15    | 5.514,91    | 1.048,42                   |      |
| Ongunstig saldo 1) 2)                      | 3.411,71  |             |             |             |                            |      |

L.E.I.

1) excl. ondernemersloon en -risico

2) ten gunste resp. ten laste van schipper en bemanning

TABEL 4.

BEDRIJFSRESULTATEN DER GARNALENVISSERIJ IN 1947, GEMIDDELDE PER  
VAARTUIGTYPE.

| Aantal vaartuigen                                   | 4           | 7           | 6           | 4           | Alle vaar-<br>tuigen 21<br>13-66 pk |
|---|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------------------------------|
| Motorvermogen                                       | 13-24 pk    | 28-33 pk    | 35-44 pk    | 50-66 pk    | 13-66 pk                            |
| <u>Totaal aantal vaardagen.</u>                     | 147,8       | 158,5       | 156,4       | 150,3       | 154,3                               |
| waarvan:  |             |             |             |             |                                     |
| garnalenvisserij                                    | 141,0       | 152,6       | 138,5       | 113,0       | 138,8                               |
| <u>Totaal bedrijfskosten.</u>                       | f.11.222,32 | f.15.795,28 | f.17.538,36 | f.22.211,38 | f.16.644,36                         |
| <u>Bedrijfsopbrengsten:</u>                         |             |             |             |             |                                     |
| Zeevis  | 187,61      | 2.831,84    | 4.956,04    | 13.336,88   | 4.936,05                            |
| Consumptie-garnalen                                 | 7.577,09    | 12.538,86   | 14.182,76   | 13.522,09   | 12.250,73                           |
| Drogerij-garnalen                                   | 45,91       | 652,57      | 400,71      | 867,32      | 506,-                               |
| overige aanvoer                                     | -, -        | -, -        | -, -        | -, -        | -, -                                |
| <u>Totaal bedrijfsopbrengsten.</u>                  | 7.810,61    | 16.023,37   | 19.539,51   | 27.726,29   | 17.692,78                           |
| Gunstig saldo bedrijfsresul-<br>taten               |             | 228,09      | 2.001,15    | 5.514,91    | 1.048,42                            |
| Ongunstig saldo bedrijfsresul-<br>taten             | 3.411,71    |             |             |             |                                     |
| Bedrijfsopbrengst per vaardag                       | 53,-        | 101,-       | 125,-       | 184,50      | 114,50                              |
| <u>Bedrijfskosten der garnalen-<br/>visserij:</u>   |             |             |             |             |                                     |
| Opbrengst drogerij-garnalen<br>en bij-vangst:       | 10.578,78   | 15.121,16   | 15.273,07   | 16.586,03   | 14.578,37                           |
|   | 45,91       | 1.191,28    | 845,10      | 867,32      | 812,50                              |
| <u>Bedrijfskosten consumptie-gar-<br/>naler.</u>    | 10.532,87   | 13.929,88   | 14.427,97   | 15.718,71   | 13.765,87                           |
| Aantal kg consumptie-garnalen.                      | 18.039      | 25.453      | 30.261      | 24.185      | 25.173                              |
| <u>Kostprijs consumptie-garnalen<br/>per kg. 1)</u> | 0,58        | 0,55        | 0,48        | 0,65        | 0,55                                |
| <u>Opbrengst consumptie-garnalen<br/>per kg.</u>    | 0,42        | 0,49        | 0,47        | 0,56        | 0,49                                |
| <u>Samenstelling aangevoerde garna-<br/>len:</u>    |             |             |             |             |                                     |
| Levende garnalen                                    | 3.712 kg    | - kg        | - kg        | - kg        | 707 kg                              |
| Pellerij-garnalen                                   | 14.295 "    | 16.976 "    | 24.023 "    | 5.053 "     | 16.208 "                            |
| Handelsgarnalen                                     | - "         | 1.795 "     | 1.941 "     | 5.374 "     | 2.176 "                             |
| Exportgarnalen                                      | -32 "       | 6.683 "     | 4.297 "     | 13.758 "    | 6.082 "                             |
| Drogerij-garnalen                                   | 1.505 "     | 23.786 "    | 13.866 "    | 31.084 "    | 18.098 "                            |

1) excl. ondernemersloon en -risico

I.E.I.

een aanzienlijk aantal dagen nodig voor reparatie en onderhoud van schip en motor. De sterke afhankelijkheid van de weersomstandigheden vindt zijn verklaring voornamelijk in de samenstelling van de vloot, welke zoals uit tabel 2 blijkt, grotendeels uit kleine oude houten schepen bestaat met een gering motorvermogen. Het aanzienlijke aantal stilligdagen veroorzaakt door reparatie en onderhoud van schip en motor moet eveneens verklaard worden uit de ongunstige toestand van de vloot: oude schepen voorzien van oude motoren.

#### Aantal leden van de bemanning.

Het aantal leden van de bemanning bedraagt twee voor de kleinste scheepjes en 3 of 4 voor de grotere schepen. Deze bemanning is niet groter dan voor de oorlog gebruikelijk was.

#### DE BEDRIJFSKOSTEN.

De bedrijfskosten zijn ontleend aan de bedrijfsboekhouding voor de visserij.

##### Brandstoffen.

Het verbruik van de motorbrandstoffen (gas- en smeerolie), petroleum voor verlichting en kolen voor het koken van de garnalen is gelijk gesteld aan de uitgaven daarvoor in het boekjaar 1947. Begin- en eindvoorraad werden gelijk gesteld. Voorraden brandstof worden door de visser niet aangelegd.

##### IJs, zout en boorzuur.

Het verbruik der conserveermiddelen kan eveneens worden gelijkgesteld aan de uitgaven ervoor.

##### Dek- en motorbehoeften.

Het verbruik van poetskatoen, technische vetten, vismanden, enz. kan gelijkgesteld worden aan de uitgaven daarvoor.

##### Net- en zeilwerk.

De uitgaven voor zeilwerk zijn voor de motorschepen zeer gering.

De uitgaven voor netwerk daarentegen zijn aanzienlijk tengevolge van de hoge prijs, doch ook in verband met de minder goede kwaliteit van de netten dan voor de oorlog en het grotere nettenverlies tengevolge van wrakken op de bodem. De visser betreft zijn netwerk rechtstreeks van de nettenleverancier. Zijn begin- en eindvoorraad is ongeveer even groot, terwijl het netwerk nog te schaars en te duur is om tot voorraadvorming te kunnen overgaan. Het verbruik van net- en zeilwerk is in verband daarmee gelijk gesteld aan de uitgaven ervoor.

##### Reparatie en onderhoud van schip en motor.

Als bedrijfskosten van reparatie en onderhoud van schip en motor zijn de uitgaven daarvoor beschouwd. Wordt daarentegen bv. een nieuwe verlichting aan boord aangelegd, dan werd dit niet als reparatie- of onderhoudskosten opgenomen, doch als waardevermeerdering van het schip beschouwd.

##### Los- en afleveringskosten.

De loskosten zijn in de kust- en de garnalenvisserij niet van grote betekenis.

De afleveringskosten bestonden in 1947 uit:

kosten van de visafslag: 3 % van de bruto-besomming, vermeerderd met 0,09 % omzetbelasting.

heffing Bedrijfschap voor Visserijproducten: deze daalde in de loop van het boekjaar 1947 van 2 % tot 1 % van de bruto-besomming der aangevoerde zeevis.

heffing Aan- en Verkoopkantoor voor Garnalen: deze bedroeg in 1947 2 % van de bruto-besomming der aangevoerde garnalen.

Omzetbelasting: deze bedroeg in 1947: vóór 1 Juli 1947 2% van de bruto-besomming van consumptie- en drogerijgarnalen.

na 1 Juli 1947 3 % van de bruto-besomming van consumptie- en drogerijgarnalen.

##### Kosten bemanning.

De kosten van de bemanning bestaan uit:

1. het deel.
2. uitgaven voor sociale voorzieningen.
3. uitgaven voor proviand aan boord.
4. reisgeld voor de bemanning indien de woonplaats een andere is dan de aanvoerhaven.

Zoals reeds in rapport No 99 uiteengezet, brengen de kosten van de bemanning voor de calculatie van de rentabiliteit der garnalenvisserij en de benadering van de kosten per kg der garnalen enige moeilijkheden met zich mede in verband met het karakter van deelvisserij, dat zowel de kust- als de garnalen-visserij bezit.

Om deze reden is het deel beschouwd als te bestaan uit arbeidsloon en een aandeel in het verlies of de winst van het bedrijf.

Als arbeidsloon is voor een volle arbeidskracht gecalculeerd f. 2100,-- per jaar (inclusief verlet- en verlofkosten). Hierbij is er dan vanuitgegaan, dat ook de visser een loon behoort te verdienen, waarvan hij met zijn gezin redelijk kan bestaan en in beloning niet achter mag staan bij een enigermate vergelijkbare groep der bevolking als de landarbeiders geacht kan worden te zijn, doch wier arbeidsloon bij collectief arbeidscontract is vastgesteld.

Sociale voorzieningen berusten in de kust- en de garnalenvisserij geheel op vrijwilligheid, met dien verstande, dat de bemanning van vissersvaartuigen, welke binnen een strook van 15 mijl uit de kust hun bedrijf uitoefenen, verzekerd is krachtens de Ongevallenwet 1921. Practisch komt dit hierop neer, dat de kust- en garnalenvissers alleen verzekerd zijn tegen ongevallen. Door vrijwillige verzekering wordt daarin echter verbetering gebracht.

Om tot een beter inzicht in de economische rentabiliteit van de kust- en de garnalenvisserij te komen is echter, zoals in rapport No 99 uiteengezet, een percentage van 18,8 % van het gecalculeerd loon opgenomen, dat ten laste van het bedrijf zou komen, indien ook deze takken van visserij verzekeringsplichtig waren.

Voorts is aangesloten bij de loonregeling voor de landarbeiders in dien zin, dat proviand en reisgeld geacht worden ten laste van de vissers te komen.

In de calculaties is in verband met het bovenstaande 118,8 % van f. 2100,-- voor het gehele boekjaar opgenomen. Er is dus van uitgegaan, dat elk vaartuig de bemanning een minimum-inkomen moet kunnen verschaffen van f. 2100,-- per jaar, vermeerderd met 18,8 % voor sociale voorzieningen, ongeacht het aantal vaardagen.

Werd een vaartuig opgelegd, opdat de bemanning elders kon gaan werken, hetgeen in slechts enkele gevallen is voorgekomen, dan werd daarmee rekening gehouden.

Door deze wijze van economische calculatie zullen de vaartuigen met een te gering motorvermogen een minder gunstig beeld geven dan vaartuigen met voldoende motorvermogen en daardoor groter aantal vaardagen.

Voor de schipper-eigenaar is hetzelfde loon gecalculeerd als voor de overige leden der bemanning. Voor een medewerkende jongen aan boord werd het halve arbeidsloon gecalculeerd.

#### Verzekering vaartuig.

Vele schippers-eigenaar vissen met een onverzekerd of te laag verzekerd vaartuig. Teneinde de economische rentabiliteit van de vaartuigen beter te kunnen beoordelen is voor verzekering van het vaartuig, indien dit niet of te laag was verzekerd, een bedrag gecalculeerd van 2 % van de halve vervangingswaarde van schip en motor.

#### Afschrijving en rente.

Zoals in rapport No 99 uiteengezet, is de afschrijving gebaseerd op de huidige vervangingswaarde van schip en motor en op een economische levensduur van het schip van 20 jaar en van de motor van 10 jaar. Gecalculeerd is een 4 % annuïteit. Voorts is rekening gehouden met een restwaarde van 10 %.

#### Algemene kosten.

De algemene kosten zijn in de kust- en de garnalenvisserij betrekkelijk gering en zijn in hoofdzaak beperkt tot uitgaven voor enkele administratieve werkzaamheden, reisgeld voor reizen naar regeringsinstanties in Den Haag, enz.

#### Ondernemersloon en -risico.

Zoals bij de bespreking van de kosten der bemanning werd uiteengezet, is voor de schipper-eigenaar een loon gecalculeerd voor de te verrichten arbeid van f. 2100,-- per jaar, zijnde evenveel als voor de overige leden der bemanning.

De schipper-eigenaar komt echter een hogere beloning toe in verband met de leiding, welke hij aan het bedrijf geeft en het toezicht dat hij houdt, terwijl hij voorts het typische ondernemersrisico loopt.

Voor dit eigenlijke ondernemersloon en -winst zijn geen bruikbare normen beschikbaar. Bovendien wordt dit bij de huidige prijs- en belastingregeling in belangrijke mate door de Overheid bepaald en ligt daardoor in de sfeer van het Overheidsbeleid. Om deze reden is er geen bedrag gecalculeerd voor ondernemersloon en -winst.

De totale in dit rapport becijferde kosten zijn dus iets hoger dan is aangegeven. De gunstige saldi zijn dienovereenkomstig lager en de ongunstige saldi hoger dan de in dit rapport gecalculeerde bedrijfsuitkomsten.

De bedrijfsopbrengsten.

Tabel 4 geeft een overzicht van bedrijfsopbrengsten gemiddeld per vaartuig.

Hieruit blijkt, dat naar mate het motorvermogen toeneemt, de besomming voor verse zeevis gevangen met de trawlvisserij van grotere betekenis wordt. De garnalenvisserij werd dan ook hoofdzakelijk met de kleinere vaartuigen uitgeoefend, welke voor de trawlvisserij een te gering motorvermogen hadden.

De opbrengst van de drogerijgarnalen had voor de beschouwde bedrijven weinig te betekenen.

De rentabiliteit van de garnalenvisserij.

Met betrekking tot de rentabiliteit van het bedrijf blijkt, dat de kleinste vaartuigen met een motorvermogen van ongeveer 20 pk, in 1947 met verlies hebben gewerkt.

Neemt men voorts in aanmerking, dat geen bedrag is gecalculeerd voor ondernemersloon en -winst, dan hebben de vaartuigen met een motorvermogen van ongeveer 30 pk geen winst gemaakt.

De vaartuigen met een motorvermogen van ongeveer 40 pk hebben een matig resultaat behaald en de schepen met een motor van 60 pk een redelijk bedrijfsresultaat.

De behaalde bedrijfsresultaten wijzen dus geheel in de richting van de conclusie van rapport no 83 van het Landbouw-Economisch Instituut "Onderzoek ten behoeve van de sanering van de Nederlandse garnalenvisserij", dat garnalenvissersvaartuigen met een motorvermogen geringer dan 60 pk niet behoorlijk rendabel zijn te maken, zodat een motorvermogen van 60 tot 100 pk, afhandelijk van de aanvoerplaats, gewenst is.

Met betrekking tot de in tabel 4 over 1947 behaalde gunstige of ongunstige saldi moet nog worden opgemerkt, dat dit het gunstige of ongunstige resultaat van het bedrijf betreft. De schipper-eigenaar deelt slechts ten dele in het saldo, doordat hij en zijn bemanning op deel varen. Het verlies drukt dus niet geheel op de schipper-eigenaar, doch zijn bemanning deelt daarin mede, doordat het aan hen uitbetaalde deel minder bedroeg dan f. 2100,- over het gehele jaar. De bemanning van de vaartuigen met een gunstig bedrijfsresultaat heeft daarentegen per lid van de bemanning meer dan f. 2100,- per jaar verdiend.

Beschouwen we tenslotte de procentuele samenstelling van de bedrijfskosten van garnalenvissersvaartuigen, dan blijken we te maken te hebben met een arbeidsintensief bedrijf; de helft van de kosten is bestemd voor arbeidsloon. Andere belangrijke kosten zijn afschrijving en rente, gas- en smeeroilic, netwerk en de afleveringskosten.

Kostprijs consumptie-garnalen.

Teneinde de prijs te benaderen die een kg consumptie-garnalen in 1947 tenminste moest opbrengen, opdat de kosten verbonden aan de garnalen-visserij daaruit konden worden bestreden, zijn de bedrijfskosten der garnalenvisserij gecalculeerd. Daarbij is er van uitgegaan, dat de gemeenschappelijke kosten van trawl- en garnalenvisserij op beiden gelijkelijk drukken. Dit is vermoedelijk niet geheel juist, doch thans is de kostenspecificatie nog niet ver genoeg gevorderd om tot een nauwkeuriger berekening te komen.

Van de totale bedrijfskosten der garnalenvisserij werd de opbrengst van de drogerij-garnalen en de eventuele bijvangst afgetrokken, waardoor de kosten van de gevangen consumptie-garnalen resteerden. Door deling wordt vervolgens de benaderde kostprijs per kg van consumptie-garnalen verkregen. Tabel 5 geeft voor 1947 een overzicht van de kostprijs per kg, en de opbrengst per kg

Tabel 5. Kosten en opbrengsten van consumptiegarnalen in 1947.

| Vaartuigtype    | De aanvoer bestond vnl. uit: | Kosten per kg | Opbrengst per kg |
|-----------------|------------------------------|---------------|------------------|
| + 20 pk         | pellerijgarnalen             | f. 0,58       | f. 0,42          |
| + 30 pk         | pellerijgarnalen             | f. 0,55       | f. 0,49          |
| + 40 pk         | pellerijgarnalen             | f. 0,48       | f. 0,47          |
| + 60 pk         | exportgarnalen               | f. 0,65       | f. 0,56          |
| alle vaartuigen | pellerijgarnalen             | f. 0,55       | f. 0,49          |



Tabel 6. geeft een overzicht per kg van maximum prijzen voor de visser en voor de consument.

Tabel 6. Maximumprijzen in 1947 van consumptiegarnalen

|                   | voor de visser | voor de consument |
|-------------------|----------------|-------------------|
| levende garnalen  | f. 0,34 per kg | f. 0,75 per kg    |
| handels garnalen  | " 0,50 " "     | " 0,85 " "        |
| pellerij garnalen | " 0,44 " "     | 1) " 4,20 " "     |

1) 1 kg gepelde garnalen wordt verkregen van ongeveer 3 kg ongepelde pellerijgarnalen

Uit bovenstaande tabel blijkt, dat in 1947 de kosten in het algemeen hoger lagen dan de opbrengst. Dit geldt in het bijzonder voor de kleinste vaartuigen en voor de grote vaartuigen, welke voornamelijk voor de export werkten.

De gemiddelde opbrengst per kg lag iets hoger dan de geldende maximumprijs, daordat niet alleen pellerijgarnalen werden aangevoerd, doch zoals uit tabel 4 blijkt, tevens in meerdere of mindere mate handels- en exportgarnalen.

Conclusie ten aanzien van de visserij op consumptie-garnalen in 1947.

In 1947 heeft de garnalenvisserij voor de kleine vaartuigen verlies opgeleverd. Voor de grotere vaartuigen waren de resultaten matig.

Tenslotte moge er nog eens op worden 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 richtlijnen voor 1948 en 1949 te komen.