



LANDBOUW-ECONOMISCH INSTITUUT

DEN HAAG (Schev.) - VAN STOLKWEWEG 29 - TELEF. 56.23.50 - GIRO 41.22.35

Rapport no. 101.

ONDERZOEK NAAR DE ECONOMISCHE TOESTAND VAN DE NEDERLANDSE GROTE TRAWLVISSERIJ 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 kon 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 1e District.

Jac.Frater Smid, reder	IJmuiden,
D.J.Gouda, reder	IJmuiden,
W.Kramer Sr, reder	IJmuiden,
A.L. van Reenen, reder	IJmuiden,
Ir F.Thiel, reder	IJmuiden.

De Heren Kramer en Thiel waren verhinderd de vergadering van de Commissie bij te wonen.

Inhoud.

1. Doel en omvang van het onderzoek.
2. Wijze van verzamelen der gegevens.
3. Samenstelling van de vloot.
4. Samenstelling van de aanvoer.
5. Bedrijfsresultaten van de grote trawlvissersrij in 1947.
6. Conclusie.

's-Gravenhage, 15 Juli 1948.
Samengesteld door:
Drs A.G.U.Hildebrandt.

LANDBOUW-ECONOMISCH INSTITUUT,
De Directeur,

J. Horring
(Dr J.Horring).

LI
101
A



2034290

De grote trawlvisserij.1. Doel en omvang van het onderzoek.

Doel van dit onderzoek is de rentabiliteit van de grote trawlvisserij in 1947 te bepalen ten behoeve van door de overheid te nemen maatregelen, alsmede ten behoeve van bedrijfsvoorlichting.

Het onderzoek werd beperkt tot trawlers van te IJmuiden gevestigde rederijen. In verband met de geringe ter beschikking staande tijd werd de trawlvisserij met loggers buiten beschouwing gelaten.

2. Wijze van verzamelen der gegevens.

De verzamelde gegevens werden verkregen door boekenonderzoek bij enige rederijen te IJmuiden. Voorts werd gebruik gemaakt van de visserijstatistiek van het Centraal Bureau voor de Statistiek, van inlichtingen, verkregen van de Scheepvaartinspectie te 's-Gravenhage, van het Staatsvissershavenbedrijf te IJmuiden, van het Directoraat van Scheepsbouw en Reparatie te 's-Gravenhage, van de Redersvereniging en enkele leveranciers van scheepsbenodigdheden.

De grote trawlvisserij wordt door 19 rederijen uitgeoefend. In 1947 hadden echter enkele rederijen nog geen schip ter beschikking, terwijl een aantal rederijen pas later in het jaar weer een schip in bedrijf hebben kunnen brengen. Bovendien was de boekhouding van enkele rederijen nog niet voldoende bijgewerkt, zodat met de resultaten van zes rederijen moet worden volstaan. Het gevolg is, dat de resultaten zich beperken tot de kustboten en de tussenboten, terwijl voor de grote stoomtrawlers een raming is opgesteld op grond van enkele ter beschikking staande gegevens.

Bij het boekenonderzoek bleek, dat de boekhouding der rederijen zich begrijpelijkerwijs beperkt tot financiële verantwoording mede ten behoeve van fiscale doeleinden. Voor een bedrijfseconomische analyse zou verdere detaillering naar kostensoorten nodig zijn. Thans moet worden volstaan met de kosten in enige zo homogeen mogelijke groepen te verdelen. Daarbij doet zich ten aanzien van de noodzakelijke vergelijking der verschillende bedrijven nog de moeilijkheid voor, dat er geen uniforme wijze van boeking der posten bestaat.

De exploitatiekosten der scheepstypes zijn verkregen door het gemiddelde te bepalen van de volgens de boeken gedane gelduitgaven, terwijl de afschrijvingen op basis van vervangingswaarden zijn gecalculeerd. Er is dus niet met standaardkosten gewerkt. Wel is het de bedoeling in de komende jaren, in nauw overleg met de reders, tot verdergaande bedrijfseconomische analyses te komen.

Alvorens de resultaten van het boekenonderzoek te bespreken zal eerst de samenstelling van de vloot en de totale aanvoer nader beschouwd worden.

3. Samenstelling van de vloot.

Zoals uit tabel C 1 B blijkt, bestaat de Nederlandse trawlvloot hoofdzakelijk uit het kleine type trawler, waarmede niet de visserij bij IJsland en verder afgelegen visgronden kan worden uitgeoefend.

De trawlers zullen als volgt worden ingedeeld:

230	t/m	300	pk	kustboten
301	t/m	399	pk	tussenboten
400	t/m	499	pk	Noordzeeboten
500	t/m	599	pk	Noordboten
600	t/m	699	pk	IJslandboten
700	t/m	799	pk	IJslandboten
800	t/m	899	pk	IJslandboten

Voor de indeling naar machinevermogen is als basis genomen het aantal pk zoals dit door de Scheepvaartinspectie is vermeld op het Certificaat van deugdelijkheid.

Tabel C 1 geeft een beeld van de Nederlandse trawlvloot ingedeeld naar ouderdom, machinevermogen en grootte van de rederijen.

Tabel 1 De Nederlandse trawlvloot.

A. Toestand per 1 Mei 1940.								
<u>Indeling naar ouderdom</u>	t/m 5 jaar	6 t/m 10 jaar	11 t/m 15 jaar	16 t/m 20 jaar	21 t/m 30 jaar	31 t/m 40 jaar	41 jaar en ouder	Totaal aantal
Aantal trawlers	2	9	7	4	25	26	14	87
<u>Indeling naar machinevermogen</u>	t/m 300 pk	301 t/m 399 pk	400 t/m 499 pk	500 t/m 599 pk	600 t/m 699 pk	700 t/m 799 pk	800 en meer pk	Totaal aantal
Aantal trawlers	24	23	26	7	4	1	2	87
<u>Aantal trawlers per rederij</u>	1	2	3	4	6	8	13	24
Aantal rederijen	12	5	2	2	1	1	1	1

B. Toestand per 31 December 1947.

<u>Indeling naar ouderdom</u>	t/m 5 jaar	6 t/m 10 jaar	11 t/m 15 jaar	16 t/m 20 jaar	21 t/m 30 jaar	31 t/m 40 jaar	41 jaar en ouder	Totaal aantal
Aantal trawlers	1	1	2	10	6	9	22	51
<u>Indeling naar machinevermogen</u>	t/m 300 pk	301 t/m 399 pk	400 t/m 499 pk	500 t/m 599 pk	600 t/m 699 pk	700 t/m 799 pk	800 en meer pk	Totaal aantal
Aantal trawlers	15	13	7	6	9	-	1	51
<u>Aantal trawlers per rederij</u>	1	2	3	5	7	14	-	
Aantal rederijen	7	2	3	1	1	1	-	

C. Toestand per 1 Juli 1948.

<u>Indeling naar ouderdom</u>	t/m 5 jaar	6 t/m 10 jaar	11 t/m 15 jaar	16 t/m 20 jaar	21 t/m 30 jaar	31 t/m 40 jaar	41 en ouder	Totaal aantal
Aantal trawlers	5	1	2	14	6	9	22	59
<u>Indeling naar machinevermogen</u>	t/m 300 pk	301 t/m 399 pk	400 t/m 499 pk	500 t/m 599 pk	600 t/m 699 pk	700 t/m 799 pk	800 en meer pk	Totaal aantal
Aantal trawlers	15	13	7	6	13	1	4	59
<u>Aantal trawlers per rederij</u>	1	2	3	4 en 5	6	7	17	
Aantal rederijen	5	3	3	2	1	1	1	

Uit bovenstaande tabellen blijkt, dat de trawlvloot nog overwegend uit vooroorlogse kleine trawlers bestaat, doch dat het aantal trawlers met een groter machinevermogen niet onaanzienlijk toeneemt.

Voorts toont de leeftijdsopbouw van de vloot een ongunstig beeld: de vloot bestaat grotendeels uit schepen ouder dan 20 jaar.

Het aantal economisch te kleine rederijen was reeds voor de oorlog groot en toont ook thans nog een ongunstig beeld.

Tabel 1 C geeft een beeld van de Nederlandse trawlvloot per 1 Juli 1948, waarin tevens zijn vermeld de trawlers, welke op die datum voor de visserij werden gereed gemaakt en in de loop van de zomer en het najaar van '48 in bedrijf zullen komen. Zoals hieruit blijkt worden er thans door de reders uitsluitend grotere trawlers in bedrijf gebracht.

4. Samenstelling van de aanvoer.

Tabel 2 geeft een overzicht van de aanvoer te IJmuiden van 48 trawlers. Van de totale aanvoer bestond 60% uit trawlharing. Ten dele werd dit veroorzaakt, doordat het in verband met de maximumprijsregeling voor vis voor de reders voordeliger was zo lang mogelijk op haring te trawlen.

De kustboten hebben in het algemeen niet aan de trawlharingvisserij deelgenomen, daarvoor zijn deze trawlers te klein en hebben zij een te gering machinevermogen. De tussenboten namen daarentegen allen aan de trawlharingvisserij deel, ofschoon uit de berekeningen van de aanvoer per reisdag duidelijk blijkt, dat de IJslandtrawlers aanzienlijk grotere vangsten maken. Naar mate de omstandigheden normaler worden mag dan ook verwacht worden dat ook de tussenboten in de toekomst niet meer met succes zullen kunnen deelnemen aan trawlharingvisserij.

De economische betekenis van de trawlharingvisserij blijkt duidelijk uit de besomming per reisdag. Deze bedroeg voor verse zeevis gemiddeld f. 982,- tegen f. 1981,- per reisdag voor trawlharing. Het langdurige trawlen op haring is hieruit dan ook alleszins verklaarbaar.

Behalve het trawlen op haring gingen in 1947 vele reders er eveneens toe over hun trawlers ten dele in Engeland hun vangst te doen aanvoeren, omdat de prijzen in Engeland hoger waren dan in Nederland. Hierover zijn echter onvoldoende statistische gegevens beschikbaar. De betekenis van de aanvoer door Nederlandse trawlers in Engeland blijkt echter voldoende uit bespreking van de bedrijfsresultaten.

Tenslotte toont vergelijking van de aanvoercijfers per reisdag van 1946 en 1947 nog geen achteruitgang van de vangsten in 1947 ten opzichte van 1946. Vermoedelijk zal in 1948 een achteruitgang van de vangsten per reisdag wel aantoonbaar worden.

Najaar 1948 zullen ongeveer 50 trawlers in bedrijf kunnen zijn, waarvan de vangst op ongeveer 30 miljoen kg verse zeevis (incl. aanvoer in Engelse havens) en 30 miljoen kg trawlharing kan worden geraamd.

5. De bedrijfsresultaten der grote trawlvisserij in 1947.

Ten behoeve van het opstellen van een rentabiliteitsberekening van de grote trawlvisserij in 1947 werd te IJmuiden een boekenonderzoek ingesteld bij een aantal rederijen, die daartoe vrijwillig inzage van hun boekhouding verstrekten. Zoals reeds uiteengezet, bleek dat verschillende rederijen pas in de loop van 1947 hun bedrijf weer hebben kunnen hervatten, terwijl enkele rederijen een achterstand in de boekhouding hadden, waarvoor door tenslotte met de gegevens van 6 rederijen moest worden volstaan.

Dientengevolge is wel voldoende inzicht verkregen in de bedrijfsresultaten van de kustboten en de tussenboten, doch waren er niet voldoende gegevens ter beschikking ten aanzien van de Noordzee- en IJslandtrawlers, zodat voor de grote trawlers met een zo betrouwbaar mogelijke raming moest worden volstaan. Hiertegenover staat echter, dat in 1947 60% van de IJmuiden trawlers bestond uit kustboten en tussenboten, waardoor met de verkregen gegevens nochtans voldoende inzicht in de bedrijfsresultaten over 1947 kan worden verkregen, terwijl de wederopbouw van de trawlvloot slechts in een traag tempo plaats vindt, zodat ook in 1948 de kleine trawlers nog een belangrijk deel van de Nederlandse trawlvloot zullen vormen.

Tabel 3 geeft een overzicht van de bedrijfsresultaten in 1947 van de kustboten, de tussenboten en IJslantrawlers van ongeveer 600 pk. De verschillende gegevens zullen wij achtereenvolgens bespreken.

Aantal rederijen en trawlers.

Van zes rederijen konden de gegevens in dit rapport worden verwerkt van 18 stoomtrawlers.

Tijdschrijving.

De tijdschrijving moest zich beperken tot het aantal gemaakte reizen en het aantal reisdagen. Ten aanzien van het aantal visdagen en met betrekking tot een analyse van de dagen, dat de trawlers niet aan de visserij deelnamen, zijn geen gegevens beschikbaar.

Aanvoer.

Met betrekking tot de aanvoer moest volstaan worden met de bruto-besomming, gesplitst naar verse zeevis aangevoerd te IJmuiden, trawlharing aangevoerd te IJmuiden en vis aangevoerd te Grimsby (Engeland).

Exploitatiekosten.

Het onderzoek verbonden aan de kosten van de visserij leverde vele moeilijkheden op tengevolge van het ontbreken van een uniforme wijze van boeking der kosten door de verschillende rederijen. Van een bedrijfs-economische analyse van enige betekenis kan dientengevolge geen sprake zijn. Volstaan is daarom met het totale geldbedrag per homogene groep van kosten, waarbij de kostenbestanddelen der verschillende exploitatierekeningen door overboekingen tot zo goed mogelijk vergelijkbare grootheden zijn verwerkt.

Brandstoffen en ijs.

Deze posten worden in vrijwel elke boekhouding afzonderlijk geboekt en lenen zich daardoor goed tot bedrijfsvergelijking.¹⁾

Netten en vistuig.

In vele gevallen worden vismanden en dekbehoefte ook op deze rekening geboekt, zonder echter van grote invloed op het totaal van deze post te zijn.

Los- en afleveringskosten.

Deze kosten zijn in vele gevallen in de boekhouding der rederijen niet terug te vinden, doordat deze kosten voorzover ze in een percentage van de bruto-besomming worden uitgedrukt en door het Staatsvissershavenbedrijf worden ingehouden buiten de boeken blijven als wordt volstaan met het verantwoordt der netto-besomming in de boeken.

De loskosten te IJmuiden bedragen 5% van de bruto-besomming, waaruit door het Centraal Administratie Bureau (C.A.B.) het losloon aan de vissers wordt betaald, vermeerderd met enkele kosten voor huur van lossieren enz.

Tot de loskosten te Grimsby zijn ook gerekend de invoerrechten en havengelden.

De afleveringskosten betreffen een retributie van 3,09% van de bruto-besomming voor de afslag en de heffing ten behoeve van het Bedrijfschap voor Visserijproducten, welke in 1947 van 2 tot 1% van de bruto-besomming daalde.

Kosten bemanning.

De bemanning van de trawlers der rederijen is in loondienst en ontvangt een vaste gage vermeerderd met een percentage van de besomming. Voor de kleine trawlers bedraagt dit percentage 17,6%, voor de grote trawlers 21,6% (van de bruto-besomming minus 9%).

Onder de kosten van de bemanning zijn tevens begrepen de kosten der vrije voeding aan boord en de sociale voorzieningen.

Verzekering schip.

Hiervoor is het bedrag der betaalde premies aangehouden.

Reserve survey

Er is van uitgegaan, dat de vierjaarlijkse survey ten dele bestaat uit het verrichten van in vorige jaren nagelaten onderhoud, waarvoor jaarlijks een bedrag dient te worden gereserveerd. Hiervoor is voor de survey uitgegaan van een reservering van f. 7500,- per jaar

1) Er is geen rekening gehouden met een eventuele prijsstijging van de kolen in 1948.

Afschrijving en rente schip.

De afschrijving is gebaseerd op de vervangingswaarde en een economische levensduur van 20 jaar.

De rente is berekend à 4% 's jaars, waarbij ook rekening is gehouden met de rentevoet voor scheepshypothesen.

Gecalculeerd is een annuïteit à 4% afschrijving in 20 jaar.

De vervangingswaarde werd gesteld op:

kustboot	f. 300.000,-
tussenboot	f. 400.000,-
IJslandtrawler	
+ 600 pk	f. 700.000,-

Algemene kosten.

De algemene kosten bestaan uit kantoor- en andere walkosten, welke min of meer onafhankelijk zijn van de mate waarin het bedrijf wordt uitgeoefend. Deze kosten zijn op grond van het verrichte boekenonderzoek, gesteld op f.15.000,- per jaar per trawler.

Ondernemersloon en -risico.

In het Algemeen rapport (no 99) is opgemerkt, dat de ondernemer dient te worden beloond voor:

- a. het leiding geven en toezicht houden.
- b. het dragen van het eigenlijke ondernemersrisico.

Voor de werkzaamheden ad als in het onderhavige rapport in de vorm van het salaris van de directeur (zonder tantièmes) hiervoor een bedrag als kosten opgenomen onder Algemene kosten.

Voor het dragen van het eigenlijke ondernemersrisico is het echter niet mogelijk volgens een objectieve maatstaf een bepaald bedrag als kosten op te nemen. Bij het beoordelen van de resultaten van dit rapport dient men er dan ook rekening mede te houden, dat boven de gecalculeerde kosten nog een bedrag moet worden toegevoegd voor het ondernemersrisico.

Uit tabel 3 blijkt, dat de kleine trawlers, kust- en tussenboten, in 1947 met verlies hebben gewerkt.

De kustboten hebben zelfs de gehele afschrijving en rente, alsmede de reserveringen voor survey en ketelfonds niet verdiend.

De tussenboten hebben de afschrijving slechts ten dele verdiend. Tevens blijkt, dat het kleinste type trawler het grootste verlies heeft gemaakt.

De Noordzeetrawlers met een machinevermogen van ongeveer 450 pk hebben vermoedelijk in 1947 zonder verlies gewerkt.

De IJslandtrawlers hebben in 1947 behoorlijke resultaten bereikt, zoals hierna nog zal blijken, in het bijzonder dank zij de trawlharingvisserij.

Gemiddelde bruto-besomming per reisdag.

Uit tabel 3 blijkt zeer duidelijk, dat de gem.besomming per reisdag snel toeneemt naarmate het machinevermogen groter wordt, hetgeen zowel geldt voor de aanvoer van verse zeevis als van trawlharing. Hieruit is dan ook verklaarbaar, dat men in IJmuiden in toenemende mate tot aanschaffing van steeds grotere schepen overgaat.

Van de door ons onderzochte bedrijfsresultaten heeft geen der kustboten aan de trawlharingvisserij deelgenomen, terwijl uit tabel 2 blijkt, dat met kustboten in totaal slechts 17 reizen ter trawlharingvisserij is gemaakt.

Vergelijken wij voorts de gem.besomming per reisdag voor trawlharing en voor verse zeevis dan valt op de gunstige besomming der trawlharing, welke voornamelijk in de zomermaanden wordt gevangen, een periode, waarin de trawlers vroeger moesten worden opgelegd. De trawlharingvisserij komt bovendien in het bijzonder ten gunste van de grootste trawlschepen en moet voor deze kostbare schepen dan ook van zeer groot economisch belang worden geacht. De tussenboten hebben in 1947 eveneens niet zonder succes aan de trawlharingvisserij deelgenomen, doch de besomming per reisdag is voor deze kleinere schepen niet meer zo gunstig als voor de grote schepen.

Tenslotte blijkt, dat de vangst van een niet onaanzienlijk aantal reizen in Grimsby (Engeland) is aangevoerd. Het zijn vooral de kleinere trawlers, welke daarvan veel gebruik hebben gemaakt. Tevens blijkt uit tabel 3 dat de kustboten de beste resultaten met de aanvoer in Engeland hebben bereikt, hetgeen is te verklaren uit de soort vis, welke wordt gevangen. Immers de kustboten vangen vooral platvis, de grotere schepen rondvis.

Gemiddelde exploitatiekosten per reisdag.

Van de exploitatiekosten zijn de kosten van de bemanning, brandstoffen en het netwerk het belangrijkste: zij vormen ongeveer 60% van de totale kosten.

De kosten liggen thans aanzienlijk hoger dan voor de oorlog tengevolge van de stijging van de materiaalprijzen, waarvan in rapport no.99 "Algemeen rapport" reeds een overzicht werd gegeven.

6. Conclusie ten aanzien van de grote trawlvissserij.

De kleinere trawlschepen hebben in 1947 met verlies gewerkt. Naarmate de visstand ongunstiger wordt en het prijsniveau van vis een verdere neiging tot dalen toont mag worden verwacht, dat de resultaten der kleinere trawlers in 1948 ongunstiger zullen worden. Doordat de Nederlandsē trawlvloot zoals uit tabel 1 blijkt grotendeels uit kleine schepen bestaat, zullen, ceteris paribus, in het bijzonder die rederijen, welke geen of te weinig grote trawlers in bedrijf hebben, in moeilijkheden komen.

Het belang voor de instandhouding van het bedrijf, maakt het dienen-gevolge gewenst de maximumprijzen, indien mogelijk, af te schaffen, opdat bij van tijd tot tijd voorkomende schaarse aanvoer de trawlers de mogelijkheid hebben om een opbrengst van de vis boven de huidige maximumprijzen te verkrijgen. In het bijzonder de kleinere trawlers zullen daardoor tot enigermate minder ongunstige resultaten kunnen komen, terwijl de grote trawlers, welke voor verschillende rederijen de ongunstige resultaten der kleine trawlers moeten goed maken dan vermoedelijk niet meer zodanig ter haringtrawlvissserij in het najaar zullen worden gezonden of in Engeland aanvoeren, dat de aanvoer van verse zeevis wordt verwaarloosd.

Tenslotte zij er nog eens op gewezen, dat tengevolge van de hiervoor genoemde redenen geen ondernemersloon en geen ondernemerswinst zijn gecalculerd. Gunstige saldi dienen dus met daarvoor bestemde bedragen te worden verminderd en ongunstige saldi met overeenkomstige bedragen te worden vermeerderd.

Tabel 3. Overzicht van de bedrijfsresultaten in 1947 van enkele trawlertypen.

Omschrijving	Kustboot ± 250 pk		Tussenboot ± 350 pk		IJslandtrawler ± 600 pk	
Aantal rederijen	4		5		2	
Aantal trawlers	4		11		3	
<u>Gem.aantal reizen</u>						
Verse zeevis aanvoer YM	17		10		8	
Trawlharing aanvoer YM	-		6		9	
Aanvoer Grimsby	6		4		2	
Totaal aantal reizen	23		20		19	
<u>Gem.aantal reisdagen</u> ¹⁾						
Verse zeevis aanvoer YM	183		97		96	
Trawlharing aanvoer YM	-		54		85	
Aanvoer Grimsby	78		53		29	
Totaal aantal reisdagen	261		204		210	
<u>Gem.bruto-besomming per reisdag</u>						
Verse zeevis aanvoer YM	710,74		1009,90		1530,21	
Trawlharing aanvoer YM	-		1222,57		2552,61	
Aanvoer Grimsby	982,92		1077,62		1657,81	
Totale aanvoer	786,91		1145,59		1960,45	
<u>Gem.kosten per reisdag</u>						
Brandstoffen	177,01	19,9	232,18	19,0	326,12	17,8
IJs	20,42	2,3	33,70	2,7	55,43	3,0
Netten en vistuig	110,53	12,5	135,48	11,0	128,18	7,0
Reparatie en onderh.schip	61,35	6,9	83,29	6,8	162,94	8,9
Loskosten YM	35,65	4,-	64,08	5,2	79,60	4,4
Loskosten Grimsby	42,04	4,7	43,76	3,7	47,57	2,6
Afleveringskosten	23,30	2,6	38,70	3,1	70,94	3,9
Kosten bemanning	234,84	26,5	315,92	25,8	555,50	30,4
Verzekering schip	21,17	2,4	39,51	3,2	77,17	4,2
Reserve survey	28,83	3,3	24,32	2,-	35,71	1,9
Afschrijving en rente schip	76,36	8,4	140,38	11,5	219,16	12,0
Algemene kosten	57,47	6,5	73,53	6,0	71,46	3,9
Totaal kosten	888,97	100,-	1224,85	100,-	1829,78	100,-
Gunstig saldo bedrijfsresultaten per reisdag					131,-	
Ongunstig saldo bedrijfsresultaten per reisdag	102,-		79,-			
Totale gem.opbrengst 1947	201384,-		233700,-		411695,-	
Totale gem.kosten 1947	232.021,-		249.869,-		384.254,-	
Gunstig saldo 1947					27.441,-	
Ongunstig saldo 1947	26.637,-		16.169,-			

1) dag van vertrek en dag van binnenkomst = 2 reisdagen

AANTAL SCHEPEN, REIZEN, REISDAGEN, AANVOER EN BRUTO-BESOMMINGEN IN 1946 EN 1947 1).

Tabel 2.

		Aantal trawlers in bedrijf		Aanvoer in kg 1946			Aanvoer in kg 1947			
		1946	1947	Verse zeevis	trawlharing	totaal	verse zeevis	trawlharing	totaal	
Kustboten	250 pk	17	15	4.745.421	1.685.574	6.430.995	4.215.620	836.635	5.052.255	
Tussenboten	350 pk	10	13	4.269.030	2.154.183	6.423.222	3.242.043	4.189.418	7.431.467	
Noordzeetrawler	450 pk	5	7	2.357.378	3.019.505	5.376.883	2.304.561	3.135.971	5.520.532	
IJslandtrawlers	a 550 pk	-	3	-	-	-	693.125	3.281.756	3.974.882	
	b 650 pk	1	9	1.026.076	890.844	1.916.920	2.043.236	7.374.262	9.417.578	
	c 750 pk	-	-	-	-	-	-	-	-	
	d 850 pk	-	1	-	-	-	145.737	1.101.139	1.246.876	
Totaal		33	48	12.397.914	7.730.106	20.148.020	12.774.369	19.919.201	32.643.590	
		Bruto-besomming in gld 1946			Bruto-besomming in gld 1947					
		verse zeevis	trawlharing	totaal	verse zeevis	trawlharing	totaal			
Kustboten	250 pk	2.429.110,-	463.908,-	2.893.018,-	1.619.932,-	195.375,-	1.815.307,-			
Tussenboten	350 pk	2.037.449,-	642.748,-	2.680.197,-	1.214.907,-	939.647,-	2.214.754,-			
Noordzeetrawler	450 pk	1.161.487,-	934.756,-	2.096.243,-	851.437,-	757.609,-	1.609.246,-			
IJslandtrawler	a 550 pk	-	-	-	250.755,-	823.306,-	1.074.061,-			
	b 650 pk	444.148,-	287.610,-	731.758,-	779.088,-	1.733.735,-	2.512.824,-			
	c 750 pk	-	-	-	-	-	-			
	d 850 pk	-	-	-	48.257,-	249.422,-	297.679,-			
Totaal		6.072.194,-	2.329.022,-	8.401.216,-	4.763.376,-	4.749.493,-	9.512.871,-			
		Gem. aanvoer per schip in kg 1946			Gem. aanvoer per schip in kg 1947					
		verse zeevis	trawlharing	totaal	verse zeevis	trawlharing	totaal			
Kustboten	250 pk	279.142	99.151	378.293	267.041	55.776	322.817			
Tussenboten	350 pk	426.904	215.418	642.322	249.388	322.263	571.651			
Noordzeetrawlers	450 pk	471.476	603.901	1.075.377	340.652	447.936	788.643			
IJslandtrawlers	a 550 pk	-	-	-	231.042	1.093.319	1.324.961			
	b 650 pk	1.026.076	890.844	1.916.920	227.033	819.355	1.046.388			
	c 750 pk	-	-	-	-	-	-			
	d 850 pk	-	-	-	145.737	1.101.139	1.246.876			
Alle schepen		375.694	234.852	610.546	265.091	414.983	680.074			
		Gem. bruto-opbr. per schip in gld 1946			Gem. bruto-opbr. per schip in gld 1947					
		verse zeevis	trawlharing	totaal	verse zeevis	trawlharing	totaal			
Kustboten	250 pk	142.889,-	27.289,-	170.178,-	107.929,-	12.358,-	120.287,-			
Tussenboten	350 pk	203.745,-	64.275,-	268.020,-	93.454,-	76.911,-	170.365,-			
Noordzeetrawlers	450 pk	232.297,-	186.951,-	419.248,-	121.634,-	108.258,-	229.892,-			
IJslandtrawlers	a 550 pk	-	-	-	83.585,-	274.435,-	358.020,-			
	b 650 pk	444.148,-	287.610,-	731.758,-	86.565,-	192.637,-	279.202,-			
	c 750 pk	-	-	-	-	-	-			
	d 850 pk	-	-	-	48.257,-	249.422,-	297.679,-			
Alle schepen		184.006	70.576,-	254.582,-	99.237,-	98.948,-	198.185,-			

		Aantal reizen in 1946			Aantal reizen in 1947			Gem. aantal reizen per schip in 1946			Gem. aantal reizen per schip in 1947		
		verse zeevis	trawlharing	totaal	verse zeevis	trawlharing	totaal	verse zeevis	trawlharing	totaal	verse zeevis	trawlharing	totaal
Kustboten	250 pk	239	39	298	237	17	248	15,2	2,3	17,5	15,4	1,1	16,5
Tussenboten	350 pk	165	41	206	126	86	212	16,5	4,1	20,6	9,7	6,6	15,3
Noordzeetrawlers	450 pk	71	39	110	63	52	115	14,2	7,8	22,0	9,0	7,4	16,4
IJslandtrawlers	a 550 pk	-	-	-	15	35	51	-	-	-	5,0	12,0	17,0
	b 650 pk	20	8	28	43	88	131	20,0	8,0	28,0	4,8	9,8	14,6
	c 750 pk	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	d 850 pk	-	-	-	2	9	11	-	-	-	2,0	9,0	11,0
Alle schepen		515	127	642	480	288	768	15,6	3,8	19,5	10,0	6,0	16,0

		Aantal reisdagen in 1946			Aantal reisdagen in 1947			Gem. aantal reisdagen per schip in 1946			Gem. aantal reisdagen per schip in 1947		
		verse zeevis	trawlharing	totaal	verse zeevis	trawlharing	totaal	verse zeevis	trawlharing	totaal	verse zeevis	trawlharing	totaal
Kustboten	250 pk	2.505	285	2.790	2.172	134	2.306	147	17	164	145	9	154
Tussenboten	350 pk	1.677	323	2.000	1.312	723	2.035	163	32	200	101	55	156
Noordzeetrawlers	450 pk	752	283	1.035	661	435	1.097	150	57	207	93	62	155
IJslandtrawlers	a 550 pk	-	-	-	167	206	463	-	-	-	56	59	155
	b 650 pk	197	53	250	513	735	1.248	197	53	250	57	82	139
	c 750 pk	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	d 850 pk	-	-	-	24	74	98	-	-	-	24	74	98
Alle schepen		5.131	944	6.075	4.849	2.399	7.247	156	29	185	101	50	151

1) In deze tabel is niet vermeld de aanvoer van drie Rotterdamse motortrawlers en de aanvoer door Nederlandse trawlers in Engeland.

	Gem. aantal reisdagen per reis in 1946			Gem. aantal reisdagen per reis in 1947		
	verse zeevis	trawl-haring	totaal	verse zeevis	trawl-haring	totaal
	Kustboten 250 pk	9.7	7.3	9.4	9.4	7.9
Tussenboten 350 pk	10.2	7.9	9.7	10.4	8.4	9.6
Noordzeetrawlers 450 pk	10.6	7.3	9.4	10.5	8.4	9.5
Islandtrawlers a 550 pk	-	-	-	11.1	8.2	9.1
b 650 pk	9.9	5.6	8.9	11.9	8.4	9.5
c 750 pk	-	-	-	-	-	-
d 850 pk	-	-	-	12.0	8.2	8.9
Alle schepen	10.0	7.4	9.5	10.1	8.3	9.4

	Gem. aanvoer in kg per reis in 1946			Gem. aanvoer in kg per reis in 1947			Gem. besomming in gld per reis in 1946			Gem. besomming in gld per reis in 1947		
	verse zeevis	trawl-haring	totaal	verse zeevis	trawl-haring	totaal	verse zeevis	trawl-haring	totaal	verse zeevis	trawl-haring	totaal
	Kustboten 250 pk	18,322	43,220	21,581	18,249	29,214	20,372	9,379.-	11,895.-	9,708.-	7,008.-	10,904.-
Tussenboten 350 pk	25,873	52,541	31,181	25,731	48,714	35,054	12,348.-	15,677.-	13,011.-	9,642.-	11,626.-	10,447.-
Noordzeetrawlers 450 pk	33,203	77,423	48,881	37,850	50,307	48,005	16,359.-	23,968.-	19,057.-	13,515.-	14,573.-	13,993.-
Islandtrawlers a 550 pk	-	-	-	46,208	91,160	77,939	-	-	-	16,717.-	22,879.-	21,060.-
b 650 pk	51,304	111,356	68,461	47,519	83,800	71,891	22,207.-	35,951.-	26,134.-	18,110.-	19,702.-	19,182.-
c 750 pk	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
d 850 pk	-	-	-	72,869	122,349	113,352	-	-	-	24,129.-	27,714.-	27,062.-
Alle schepen	24,074	61,024	31,383	26,509	69,164	43,505	11,791.-	18,339.-	13,085.-	9,924.-	16,491.-	12,387.-

	Gem. aanvoer in kg per reisdag in 1946			Gem. aanvoer in kg per reisdag in 1947			Gem. besomming in gld per reisdag in 1946			Gem. besomming in gld per reisdag in 1947		
	verse zeevis	trawl-haring	totaal	verse zeevis	trawl-haring	totaal	verse zeevis	trawl-haring	totaal	verse zeevis	trawl-haring	totaal
	Kustboten 250 pk	1.894	5.914	2.305	1.941	6.244	2.191	970.-	1.628.-	1.037.-	745.-	1.383.-
Tussenboten 350 pk	2.546	6.669	3.212	2.471	5.794	3.652	1.215.-	1.990.-	1.340.-	926.-	1.383.-	1.088.-
Noordzeetrawlers 450 pk	3.135	10.570	5.195	3.608	7.193	5.032	1.545.-	3.303.-	2.025.-	1.288.-	1.738.-	1.467.-
Islandtrawlers a 550 pk	-	-	-	4.150	11,087	8,585	-	-	-	1,502.-	2,781.-	2,320.-
b 650 pk	5.209	16.808	7.668	3.983	10,033	7,546	2.255.-	5,427.-	2,927.-	1,519.-	2,359.-	2,013.-
c 750 pk	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
d 850 pk	-	-	-	6,072	14,880	12,723	-	-	-	-	3,371.-	3,038.-
Alle schepen	2,416	8,210	3,317	2,624	8,307	4,504	1,183.-	2,467.-	1,383.-	982.-	1,981.-	1,313.-