



Rapport No 102

## ONDERZOEK NAAR DE ECONOMISCHE TOESTAND VAN DE KLEINE TRAWL- EN SNURREVAADVISSERIJ 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,
R. Brands	trawlvisser, Urk,
K. Post	" Den Helder,
P. Redert	" Goedereede
A. v.d. Ree	" IJmuiden,
P.C. Vlaming	" Texel.

De Heren Post en Vlaming waren verhinderd de vergadering bij te wonen.

### INHOUD

1. Doel en omvang van het onderzoek.
2. Wijze van verzamelen der gegevens.
3. De samenstelling van de vissersvloot.
4. De aanvoer van verse zeevis.
5. De bedrijfsresultaten over 1947.
6. Conclusie.

L1  
102 B

LANDBOUW-ECONOMISCH INSTITUUT  
De Directeur  
Dr J. Horring.

's-Gravenhage, 23 Juli 1948  
Samengesteld door:  
Drs A.G.U. Hildebrandt



2034294



# LANDBOUW-ECONOMISCH INSTITUUT

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

Rapport No.102.

## ONDERZOEK NAAR DE ECONOMISCHE TOESTAND VAN DE KLEINE TRAWL- EN SNURREVAADVISSERIJ IN 1947.

### D. De kleine trawl- en snurrevaadvisserij.

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

Doel van dit onderzoek is de rentabiliteit van de kleine trawlvisserij in 1947 te benaderen.

Ten aanzien van de snurrevaadvisserij waren onvoldoende gegevens beschikbaar. Vermoedelijk zal het mogelijk zijn over het boekjaar 1948 berekeningen met betrekking tot de snurrevaadvisserij te maken.

#### 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. Eieraan namen deel te:

Goedereede	7	trawlvisserij
Scheveningen	3	"
IJmuiden	3	"
Den Helder	2	"
Texel	1	"
Wieringen (Den Oever)	2	"

Alvorens de bedrijfsresultaten te bespreken zal eerst de samenstelling van de vissersvloot en van de aanvoer nader worden besproken.

#### 3. De samenstelling van de vissersvloot.

Tabel 1 geeft een overzicht van de vissersvloot van de plaatsen van waaruit de kleine trawlvisserij wordt uitgeoefend. Het zijn voornamelijk de vaartuigen met een motorvermogen van 40 pk en hoger, waarmede de kleine trawlvisserij wordt uitgeoefend.

Opvallend is de ouderdom van de vaartuigen en de motoren. Slechts weinig schepen en motoren hebben een ouderdom van korter dan 10 jaar. Het verouderde vaartuigtype motorbotter, oude verbouwde zeilvaartuigen, overweegt nog steeds!

Tabel 1 De kustvissersvloot per 1 Januari 1948.

	Totaal aant. vaartuigen				Ouderdom van de vaartuigen				kotters
	zeil- schepen	motor- schepen	houten- schepen	stalen / schepen	<10 j.	10-20 j.	20-30 j.	>30 j.	
Goedereede	19	19	8	11	3	3	3	7	5
Scheveningen	25	25	6	19	7	7	1	5	11
IJmuiden	45	45	21	24	15	12	3	7	22
Den Helder	53	1	52	32	7	16	11	10	19
Texel	29	29	16	13	6	7	-	8	13
Wieringen(Den Oever)	74	74	46	28	5	10	16	40	11
Urk	157	10	147	78	14	32	15	72	41
	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 j.	>30 j.	onbekend
Goedereede	-	8	11	-	3	3	3	7	3
Scheveningen	5	10	9	1	7	7	1	5	5
IJmuiden	6	14	18	7	15	12	3	7	8
Den Helder	9	19	23	2	7	16	11	10	9
Texel	2	16	6	5	6	7	-	8	8
Wieringen	14	34	22	4	5	10	16	40	3
Urk	13	90	54	-	14	32	15	72	24

	Motorvermogen				Ouderdom van de motoren				
	<20 pk	20-40pk	40t/m60pk	>60 pk	<10 j.	10-15 j.	15-20 j.	>20 j.	onbekend
Goedereede	-	1	9	9	3	1	3	1	11
Scheveningen	4	4	7	10	3	1	6	2	13
IJmuiden	2	9	11	23	8	3	4	5	25
Den Helder	5	17	11	19	8	3	6	5	30
Texel	10	3	5	5	3	6	2	1	17
Wieringen	27	22	11	14	15	35	8	5	11
Urk	19	72	27	29	21	9	24	31	62

#### 4. De aanvoer van verse zeevis in 1947.

Tabel 2 geeft een overzicht van de aanvoer van verse zeevis. Hieruit blijkt, dat vóór 1940 de kustvisserij tezamen met de trawlloggers slechts een vierde gedeelte van de totale hoeveelheid verse zeevis aanvoerden. Daarentegen bedroeg de opbrengst ongeveer de helft van de totale waarde der aangevoerde verse zeevis, hetgeen zijn verklaring vindt in de aard van de aangevoerde vissoorten. Immers de kustvisserij en de trawlloggers voeren de dure platvissoorten aan, terwijl de stoom- en motortrawlers de goedkopere rondvis aanvoeren.

Na de bevrijding werd door de grote trawlvisserij met de gedecimeerde vloot, om de in rapport No 101 toegelichte redenen, veel trawlharing aangevoerd, terwijl een aanzienlijke hoeveelheid verse zeevis rechtstreeks in Engeland werd aangevoerd. Het gevolg is geweest, dat in 1946 en '47 tweederde van de aangevoerde verse zeevis afkomstig was van de kustvisserij en de trawlloggers, waarbij de grote na-oorlogse vangsten per vaartuig mede een belangrijke rol hebben gespeeld.

Naarmate de visstand tengevolge van de intensieve bevissing achteruitgaat zal ook de aangevoerde hoeveelheid vis dalen, evenals de waarde, welke laatste nog verder daalt tengevolge van de afnemende vraag naar vis, welke de prijs zal drukken.

Tabel 2 De aanvoer van verse zeevis in miljoenen kg

1	Totaal		Grote trawlvisserij (excl. trawlloggers)		Kleine trawlvisserij (incl. trawlloggers)	
	hoeveelheid	waarde	hoeveelheid	waarde	hoeveelheid	waarde
1936-'38 p.j. <sup>1)</sup>	37,6	f. 6,6	27,9	f. 4,4	9,7	f. 2,2
1946 <sup>2)</sup>	42,1	24,9	14,0	6,6	28,1	18,3
1947 <sup>2)</sup>	40,9	17,2	14,0	5,2	26,9	12,0

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

2) gegevens ontleend aan de Visserij-statistiek van het C.B.S.

#### 5. De bedrijfsresultaten over 1947.

Ten behoeve van het berekenen van de rentabiliteit van de kleine trawlvisserij in 1947 werd gebruik gemaakt van de hiervoor genoemde bedrijfsboekhouding voor de visserij.

Tabel 3 geeft een overzicht van de bedrijfsresultaten over het boekjaar 1947. In totaal zijn de gegevens verwerkt van 18 bedrijven, welke werden verdeeld over 3 groepen naar motorvermogen.

##### Tijdschrijving.

Uit tabel 3 blijkt, dat de vaartuigen met een gering motorvermogen nog in belangrijke mate de garnalenvisserij hebben uitgeoefend. De grote vaartuigen hebben slechts bij uitzondering de garnalenvisserij uitgeoefend. Het totaal aantal vaardagen wijkt niet veel af van dat der garnalenvissersvaartuigen, behandeld in rapport no 103 "Onderzoek naar de economische toestand van de visserij op consumptie-garnalen in 1947".

**BEDRIJFSRESULTATEN DER KLEINE TRAWLVISSERIJ IN 1947**  
GEMIDDELD PER VAARTUIGTYPE.

Aantal vaartuigen	3	11	4	Alle vaartuigen 18	
Motorvermogen	35-44 pk	60-80 pk	105-180 pk	35-180 pk	
<u>Aantal vaardagen.</u>					
trawlvisserij	151,7	154,1	151,0	153,0	
snurrevaadvisserij	93,7	124,9	140,8	123,2	
garnalenvisserij			2,5	0,6	
ijle haringvisserij	53,7	22,2	4,8	23,6	
<u>Aantal stilligdagen.</u>					
vorst	69,0	46,7	44,5	50,3	
slecht weer	61,3	54,0	41,5	52,3	
reparatie	23,3	34,7	35,8	32,3	
opgelegd		10,2		5,8	
andere oorzaken	12,7	14,9	45,3	21,6	
<u>Aantal leden der bemanning.</u>	3,2	3,7	4,8	3,9	
<u>Bedrijfskosten.</u>					
Brandstoffen	f. 2.731,92	f. 3.232,60	f. 6.017,52	f. 3.768,02	13,0
IJs, zout, boorzuur	351,05	703,39	1.591,67	842,06	2,9
Dek- en motorbehoeften	422,97	498,72	596,42	507,80	1,8
Net- en zeilwerk	2.294,61	3.224,23	5.635,18	3.605,06	12,4
Reparatie en onderhoud schip	285,14	771,46	1.224,59	791,10	2,7
Reparatie en onderhoud motor	740,55	1.062,78	1.078,98	1.012,79	3,5
Loskosten	252,59	463,43	942,88	534,83	1,9
Afleveringskosten	1.395,79	1.856,02	2.293,67	2.178,53	7,5
Kosten bemanning	7.824,96	9.298,80	11.381,04	9.515,88	32,8
Verzekering vaartuig	388,18	603,50	2.816,62	503,86	1,8
Afschrijving en rente	3.074,40	4.107,06	9.911,45	5.224,81	18,0
Algemene kosten	72,19	634,02	424,96	493,92	1,7
<u>Totaal bedrijfskosten</u>	19.831,35	26.456,21	43.914,98	28.978,66	100,--
<u>Bedrijfsopbrengsten</u>					
Zeevis	16.676,88	30.255,60	48.165,28	31.972,41	
Consumptie-garnalen	7.196,60	4.076,36	1.283,85	3.975,84	
Drogerijgarnalen	247,05	22,--	---	176,23	
Overige aanvoer	---	---	---	---	
<u>Totaal bedrijfsopbrengsten</u>	24.120,53	34.552,96	49.449,13	36.124,48	
<u>Gunstig saldo 1) 2)</u>	4.286,18	8.096,75	5.534,15	7.145,82	
Gem. bedrijfskosten per vaardag 1)	130,50	171,50	291,--	189,--	
Gem. bedrijfsopbrengst per vaardag	159,--	224,--	327,--	236,--	

1) excl. ondernemersloon en --risico

2) te verdelen over schipper en bemanning

Ofschoon geen gegevens over de jaren voor 1940 ter beschikking staan mag worden verondersteld, dat het totaal aantal vaardagen in de komende jaren tot ongeveer 200 zal kunnen stijgen, evenals dit verwacht mag worden van de garnalenvissersvaartuigen, zoals besproken in rapport No 99.

De daling van het aantal stilligdagen tengevolge van slecht weer wijst erop, dat de afhankelijkheid van de weersomstandigheden afneemt naar mate het motorvermogen toeneemt.

De lange vorstperiode in de aanvang van 1947 blijkt ook op de trawlvisserij een ongunstige invloed te hebben uitgeoefend.

Tenslotte wijst het aantal dagen, dat het vaartuig niet in bedrijf was wegens reparatie van schip of motor op de te hoge ouderdom van schip en motor.

#### Aantal leden der bemanning.

Het aantal leden der bemanning bedraagt 3 voor de kleine vaartuigen en 5 voor de grote kotters. Deze bemanning is niet groter dan voor de oorlog het geval 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 gelijk gesteld 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 daardoor evengroot, 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. Werd daarentegen bijv. 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 '47 2% van de bruto-besomming van consumptie- en drogerijgarnalen;  
na 1 Juli '47 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 is 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 de kust- als de garnalenvisserij 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 dit thans verbeterd.

Om tot een beter inzicht in de economische rentabiliteit van de kust- en de garnalenvisserij te komen is echter, zoals in deel A van dit rapport uiteengezet, een percentage van 18,8 % van het gecalculeerde 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 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, waarbij is rekening gehouden met een restwaarde van 10%.

#### Algemene kosten.

De algemene kosten zijn in de kust- en de garnalenvisserij betrèkkelijk 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 3 geeft eveneens een overzicht van de bedrijfsopbrengsten der kleine trawlvisserij.

Hieruit blijkt, dat naar mate het motorvermogen toeneemt, de opbrengst snel stijgt. Voorts was de opbrengst van de garnalenvisserij voor de kleine trawlvaartuigen van niet onbelangrijke betekenis, doch van weinig belang voor de vaartuigen met een groter motorvermogen.

De rentabiliteit van de kleine trawlvisserij.

Met betrekking tot de rentabiliteit van de kleine trawlvisserij blijkt, dat de kleine schepen slechts een matig resultaat hebben bereikt, terwijl de grotere vaartuigen een beter resultaat bereikten. Hierbij zij ten aanzien van de groep der grootste vaartuigen opgemerkt, dat het resultaat ongunstig beïnvloed werd door een der vaartuigen.

Bovendien zouden de kosten van het netwerk lager zijn, indien de wrakken beboeid werden.

Voorts zij er nog op gewezen, dat geen bedrag voor het eigenlijke ondernemersloon en -winst is gecalculeerd terwijl het saldo niet alleen ten gunste van de schipper-eigenaar komt, doch mede ten gunste van de overige leden der bemanning, hetgeen dus hierop neerkomt, dat door de vissers meer verdiend werd in 1947 dan het in dit rapport gecalculeerde arbeidsloon van f. 2100,— per jaar, als gevolg van het meedelen in de winst, hetwelk de deelvisserij met zich meebrengt.

Beschouwt men de procentuele samenstelling van de bedrijfskosten dan blijkt de arbeidsintensiviteit van het bedrijf. Afschrijving en rente motorbrandstof en nettenverbruik zijn eveneens zeer belangrijke kosten, terwijl ook de afleveringskosten niet onaanzienlijk zijn.

6. Conclusie ten aanzien van de kleine trawlvisserij in 1947.

In 1947 heeft de kleine trawlvisserij vrij gunstige resultaten opgeleverd in het bijzonder voor de grotere schepen.

Voor 1948 en volgende jaren is te verwachten, dat door achteruitgang van de visstand en daling van de prijs van de vis, de opbrengsten aanzienlijk zullen gaan teruglopen, waardoor de kleinere schepen spoedig onrendabel zullen worden en vermoedelijk in toenemende mate de garnalenvisserij zullen gaan uitoefenen.

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 richtlijnen voor 1948 en '49 te komen.