J. de Jager

No. 5.69

DE GROTE ZEEVISSERIJ IN NEDERLAND

ontwikkelingen en perspectieven

April 1982



SIGN: L26-5.69
EX. NO: A
MLV: 822119

Landbouw-Economisch Instituut
Afdeling Visserij en Bosbouw

162244

REFERAAT

De grote zeevisserij in Nederland, ontwikkelingen en perspectieven.
J. de Jager.
Den Haag, Landbouw-Economisch Instituut, 1982
67 blz., incl. tabellen en grafieken.

De grote zeevisserij in Nederland is na 1950 voortdurend geconfontreerd geweest met grote wijzigingen in biologische, technische, juridische en economische omstandigheden. Hierdoor is het aantal schepen en rederijen zeer sterk gedaald. Door ingebruikneming van steeds grotere schepen is de vangstcapaciteit en aanvoer in veel mindere mate gedaald. Was vroeger de Noordzee veruit het belangrijkste vangstgebied, thans wordt bijna alle aangelande vis in buiten de Noordzee gelegen wateren gevangen. Het aanvoerpatroon is drastisch gewijzigd, in plaats van in hoofdzaak haring wordt nu vrijwel alleen (hors) makreel aangevoerd. In recent verruimde quota deelt Nederland onvoldoende mee. Dit kan in de naaste toekomst wederom tot economische moeilijkheden leiden.

Van de verkende mogelijkheden om economisch op de nullijn te vissen lijkt die met een aanvoer van 160.000 ton, éénderde haring tweederde (hors) makreel de aantrekkelijkste.

Grote zeevisserij/aanvoerpatroon/vangstcapaciteit/alternatieve visserij/break-even point.

Inhoud

		Blz.
WOORD VOORAF		5
SAMENVATTING EN SLOTBESCHOUWING		7
1.	VISSERIJTECHNISCHE ONTWIKKELINGEN IN DE PERIODE 1950-1980	15
	1.1 Inleiding	15
	1.2 De situatie in 1950	17
	1.3 Verdwenen scheepstypen en visserijen	19
	1.4 De hektrawlers	25
	1.5 Terugblik op de periode 1950-1980	28
2.	BEDRIJFSRESULTATEN VAN DE GROTE ZEEVISSERIJ 1975-1980	34
	2.1 Rederijen en vloot	35
	2.2 Aanvoer en besomming	36
	2.3 Totale bedrijfsresultaten	39
	2.4 Gemiddeld bedrijfsresultaat per type vaartuig	44
3.	PERSPECTIEVEN VAN DE GROTE ZEEVISSERIJ	50
	3.1 De huidige stand van zaken	50
	3.2 Verkenning van biologische perspectieven	53
	3.3 Verkenning van economische perspectieven	63

Woord vooraf

Reeds sedert 1947 brengt het LEI regelmatig verslag uit over de rentabiliteit van de grote zeevisserij. Deze traditie van over het algemeen jaarlijkse publikatie van een groot aantal gegevens over deze tak van visserij is met het verschijnen van dit verslag doorbroken. Dit is geen toeval maar resultaat van een wat gewijzigd publikatie-beleid.

In de toekomst zal eens in de twee jaar een wat uitgebreider rapport over de grote zeevisserij verschijnen. Hierin zullen - evenals in dit rapport - naast de gegevens over bedrijfsuitkomsten ook beschouwingen over actuele onderwerpen aan de orde komen. In dit verslag zijn als capita selecta gekozen: de ontwikkeling van de grote zeevisserij in de dynamische periode 1950-1980 en een verkenning van het toekomstige perspectief van de grote zeevisserij.

Overigens zullen overheid en bedrijfsleven toch ieder jaar over actuele gegevens van de bedrijfsuitkomsten in de grote zeevisserij kunnen beschikken. In de jaarlijks omstreeks juni verschijnende publikatie "Visserij in cijfers", voorlopig berekende bedrijfsresultaten, is een afzonderlijk hoofdstuk over de grote zeevisserij opgenomen.

Na afsluiting van het rapport is de Europese Commissie met nieuwe voorstellen ten aanzien van quota gekomen. Een van de belangrijkste wijzigingen van het voorstel 1981 betreft het niet meer per land toewijzen van het totale quotum blauwe wijting en horsmakreel. Deze wijziging beïnvloedt ondermeer de cijfers over de procentuele achterstand van Nederland ten opzichte van andere lidstaten bij de vergroting van de vangstquota van pelagische vissoorten.

Het onderzoek is verricht door J. de Jager van de Afdeling Visserij en Bosbouw.

De directeur,

(J. de Veer)

Den Haag, april 1982

Samenvatting

Een dynamisch tijdperk: 1950-1980

Het moeizame en gedeeltelijke herstel van de wonden die de vloot van de grote zeevisserij in de laatste wereldoorlog had opgelopen, was omstreeks 1950 afgesloten. Op dat tijdstip bestond de vloot grotendeels uit opgelapte, sterk verouderde en economisch onrendabele schepen. Vooral de economisch slechte jaren tussen beide wereldoorlogen hadden tot deze veroudering bijgedragen.

Vanaf omstreeks begin vijftiger jaren hebben de rederijen een tijdperk van sterk wijzigende omstandigheden doorgemaakt, welke zich in een steeds sneller tempo aandienden. Jaren van economische opgang werden afgewisseld met perioden van economische teruggang. Een typerend cijfer is wel, dat in dit tijdperk tenminste 400 schepen door de bedrijfstak zijn gebruikt en verkocht of gesloopt. Enkele typische kenmerken die in deze drie decennia de bedrijfstak typeerden waren:

- Het geheel verdwijnen van de omvangrijke loggervloot, terwijl twee typen trawlers, in diverse uitvoeringen in de vaart gebracht, uiteindelijk als verouderd uit de vaart zijn genomen. Namelijk de zijtrawlers en de eerste generatie hektrawlers, van het laatste type zijn nog enkele schepen in de vaart. In vergelijking daarmee lijkt de periode van ongeveer 100 jaar waarin loggers aan de visserij deelnamen en hiervan ook grotendeels het gezicht bepaalden, een rustig tijdvak te zijn geweest.
- In deze periode werden de vangstmogelijkheden voor deze tak van visserij niet alleen kwantitatief aanzienlijk beperkt, doch ook eenzijdiger. De overheersende haringvisserij, alsmede de visserij op rond- en platvis en makreel, hebben voornamelijk in de zeventiger jaren plaats moeten maken voor de massavangst van goedkopere vissoorten zoals makreel, horsmakreel e.d.
- De visgronden in de Noordzee vormden in de vijftiger jaren - en vele eeuwen daarvoor - veruit de belangrijkste plaats van visserij. In 1980 echter kwam, vooral door het verbod van de visserij op haring in de Noordzee, nog slechts 1% van de vangst vanaf visgronden uit de Noordzee.
- De visserijmethoden ondergingen in deze periode aanzienlijke veranderingen. De vleetvisserij, een visserij die als passief en selectief getypeerd kan worden, werd volledig verdrongen door de trawlvisserij, een actieve en minder selectieve vorm van visserij.
- Deze periode is voorts gekenmerkt door geleidelijke wijzigingen in de mate van vrijheid om ter visserij te gaan. Of om het anders te zeggen: de vrije visserij is overgegaan in een sterk gereguleerde visserij, waarbij ook de wijzigingen in

het internationale zeerecht met o.a. de invoering van visserijgrenzen tot 200 mijl een rol spelen.

Drijvende krachten in deze periode

Deze snelle veranderingen kwamen niet uit zichzelf tot stand, maar onder druk van een aantal drijvende krachten op technisch, technologisch, biologisch, economisch en beleidsmatig gebied. De belangrijkste krachten waren:

- De zich wijzigende vangstmogelijkheden, zowel door uitputting van reeds lang beviste soorten (Noordzeeharing- en makreel) als door aanboring van nog niet beviste soorten op visgronden buiten de Noordzee (haring, makreel en horsmakreel), als ook door vangstbeperkende maatregelen uitgevaardigd door internationale autoriteiten, eerst de Noord-Oost Atlantische Visserij Conventie, later de Europese Commissie te Brussel.
- Introductie van velerlei, nieuwe technische vindingen ten aanzien van scheepstype, vangtechniek, plaatsbepalings- en visopsporingsapparatuur en wijze van verwerking en conservering van de vangst aan boord en aan de wal.
- Zich wijzigende biologische- en economische verhoudingen, (o.a. daling van de haringvangsten, sterke stijging van de kosten van arbeid en energie) waardoor oudere scheepstypen in snel tempo minder rendabel werden.
- Een geleidelijk toenemende, internationale handel in vis en visprodukten, zowel in volume als in reële geldswaarde. Voor sommige produkten zijn nieuwe mondiale handelsketens ontstaan, zoals voor diepgevroren makreel en horsmakreel.

Gevolgen voor de Nederlandse grote zeevisserij

De visserij is door de zeer sterke afhankelijkheid van niet beïnvloedbare natuurlijke omstandigheden al van ouds een bedrijfstak geweest met van jaar tot jaar wisselende uitkomsten in financieel opzicht. In vroeger tijden was het gezegde gangbaar "visserij is loterij". Thans zijn met het gebruik maken van electronische visopsporingsapparatuur de vangstonzekerheden verkleind, mits er maar vis is. Vermoedelijk is in geen andere bedrijfstak in Nederland het aantal liquidaties van ondernemingen door het verlies van schepen op zee in het verleden en/of zeer slechte financiële uitkomsten zo groot als in de grote zeevisserij. Als de visserij niet zo'n aantrekkingskracht had uitgeoefend om steeds opnieuw bedrijven voor de visvangst te stichten, was het aantal rederijen reeds in de jaren tussen de beide wereldoorlogen en ook al voor 1914 sterk gedaald.

In het tijdvak 1950-1980 heeft de Nederlandse grote zeevisserij met uitzondering van enkele perioden het economisch getij steeds tegen gehad. De haringvangsten, met name die van maatjes-

haring - de financiële kurk van de grote zeevisserij - werden steeds beperkter door de roofbouw op deze vissoort. Het Nederlandse aandeel in de vangst van consumptieharing op de Noordzee bedroeg gemiddeld circa 8%. Nederland kan dan ook niet verantwoordelijk worden gesteld voor de decimering van de haringstapels. Het zijn vooral de Deense en Noorse industrievisserij die de haringstapels in de Noordzee hebben teruggebracht van 2,1 miljoen ton volwassen haring omstreeks 1960 tot circa 0,2 miljoen ton in 1976.

Met grote vindingrijkheid hebben de Nederlandse reders het verlopend getij trachten te keren door het in de vaart brengen van nieuwe typen schepen, het toepassen van nieuwe vangtechnieken, het uitwijken naar verder weg gelegen visgronden, ander wijzen van conservering van hun produkten aan boord of aan de wal, e.d. Alle inventiviteit heeft echter niet kunnen verhinderen dat het aantal rederijen in deze tak van bedrijf in de periode 1950-1980 is teruggelopen van 63 tot 8, het aantal schepen van 260 tot 22 en het aantal opvarenden van 3822 tot 419. Door het in de vaart brengen van steeds grotere schepen is de visserijcapaciteit minder sterk teruggelopen dan bovenstaande cijfers doen vermoeden. Gemeten in pk. bedroeg het totale motorvermogen van de hoofdmotoren in 1980 70% van dat in 1950. Door het in de vaart brengen van een aantal nieuwe schepen in 1981 bedroeg dit percentage zelfs 85% per ultimo van dat jaar. In 1980 werd slechts 7% minder vis aangevoerd dan in 1950 (1950 137 en 1980 127 miljoen kg.). Als gevolg van internationale beknotting in de haringvisserij en het zoeken naar alternatieve visserijen heeft wel het aanvoerpakket zich drastisch gewijzigd. In plaats van de aanvoer van (maatjes) haring, makreel, rond- en platvis bestaat de aanvoer thans uit goedkopere vissoorten, zoals (hors)makreel, sprot, pelsers e.d. Dit aanvoerpakket wordt na kortere of langere opslagtijd vrijwel in zijn geheel met vriescoasters geëxporteerd naar voornamelijk West-Afrikaanse landen.

Bedrijfsresultaten 1975-1980 van de grote zeevisserij

Overziet men de geaggregeerde bedrijfsresultaten van de grote zeevisserij, dan moet worden vastgesteld dat de bedrijfstak zich na de sterk verliesgevende jaren 1974-1975 in toenemende mate heeft hersteld. Dit was mede een gevolg van de herstructurering van de vloot, waarbij verliesgevende vaartuigen met behulp van saneringsmaatregelen van de overheid uit de vaart zijn genomen en nieuwe grotere schepen met een grotere actieradius en vriescapaciteit in gebruik zijn genomen. In de jaren 1977 en 1978 bereikte de bedrijfstak zelfs een netto-resultaat dat even boven de nullijn lag. In 1979 en 1980 werden op bedrijfseconomische basis weer toenemende verliezen geboekt door de bedrijfstak als geheel, met als voornaamste oorzaak de gestegen energiekosten.

Opvallend is dat juist in deze jaren nieuwe investeringsbeslissingen bij een aantal rederijen werden genomen, hetzij voor

modernisering van de tweede generatie vrieshektrawlers, bestaande uit verlenging schip en vergroting diepvriescapaciteit, hetzij voor nieuwbouworders van de derde generatie vrieshektrawlers. Bij deze beslissingen konden een aantal ongunstige ontwikkelingen, o.a. wat betreft de quotavoorstellen voor makreel e.d. niet worden voorzien. Tevens werd men wel gedwongen om per schip over meer verwerkingsinstallaties en opslagruimte te beschikken om de soms massale vangsten aan (hors)makreel etc. aan te kunnen.

Zonder er hier nader op in te gaan moet worden geconstateerd, dat de rederijen begin 1982 wederom voor een proces van heroriëntatie op toekomstige mogelijkheden staan. Dit vloeit alleen reeds voort uit het feit, dat voor een rendabele exploitatie van kapitaal-intensieve trawlers een jaarrondvisserij noodzakelijk is. Om dit te kunnen realiseren zullen als gevolg van de grotere vangstcapaciteit van de vloot als totaal ook grotere aanvoeren nodig zijn en/of vangsten van meer hoogwaardige vissoorten dan thans het geval is. Het is in dit verband wenselijk eerst aandacht te besteden aan de be- en verwerking van en handel in haring.

Verwerking van en handel in haring

De mogelijkheid tot het vangen van haring is ondanks de sterke restricties en vangstverboden in de periode 1976-1980 nooit uit de belangstellingssfeer van de rederijen verdwenen. Het lijkt dan ook zeker, dat de rederijen afhankelijk van het tijdstip en de omvang van toekomstige haringvangsten, hieraan weer zullen deelnemen. Voor de in de maatjesperiode gevangen haring zullen stellig voorzieningen worden getroffen om weer aan boord gekaakte, gezouten en diepgevroren haring aan te landen. Voor buiten deze periode gevangen haring blijkt het zeer waarschijnlijk, dat deze ongekaakt en diepgevroren wordt aangeland en bestemd is voor export en verwerkende industrie.

Een factor van groot belang is, dat de traditionele handel in haring in stand is gebleven, terwijl ook in de technologie van be- en verwerking van haring vorderingen zijn gemaakt. De Nederlandse aanvoeren zijn vervangen door invoer op grote schaal van voor menselijke consumptie geschikte haring uit het buitenland, veelal uit Denemarken en uit Ierland, maar ook uit Schotland en incidenteel uit Noorwegen en Canada. Deze handel wordt deels gedreven door bedrijven die nog een eigen rederij exploiteren en deels door ex-rederijen of andere firma's die zich uitsluitend hebben gespecialiseerd op de be- en verwerking van en de handel in haring, vis en visprodukten. Door deze omschakeling is de vraag naar "Nederlandse" maatjesharing en andere haring in binnen- en buitenland op peil gebleven en mogelijk zelfs groter geworden gezien het prijsniveau waarop de maatjesharing wordt verhandeld. In andere landen zoals het Verenigd Koninkrijk is de markt voor haring enigszins uitgehold door de kortere of langere onderbrekingen in de aanvoer. Als gevolg van bevoorrading uit het buitenland

in plaats van door Nederlandse schepen, waarbij bijvoorbeeld in de maatjestijd de haring zo spoedig mogelijk na de vangst gekaakt, gezouten en diepgevroren werd, heeft ook het be- en verwerkingsproces aan de wal zich aangepast. Het is mogelijk gebleken op basis van verse en diepgevroren ongekaakte en ongezouten maatjesharing door het zgn. walkaken en walzouten een redelijke tot goede "Hollandse Nieuwe" te verkrijgen.

Alternatieven

Het lijkt van belang vast te stellen, dat de vangstmogelijkheden van pelagische vissoorten binnen de Eurozee groter zijn geworden door de instelling van een 200-mijls zone van de EG. Hierdoor kunnen met name fabrieksschepen uit de Oostbloklanden grotendeels worden geweerd. Bovendien zijn nieuwe visstapels in exploitatie genomen. Een en ander komt tot uiting in een geleidelijke stijging van de quota-voorstellen voor pelagische vissoorten. Opmerkelijk daarbij is, dat Nederland bij deze voorstellen voor pelagische vissoorten duidelijk achter wordt gesteld bij de andere visserij-naties in de EG. Voor Nederland bedraagt de toeneming in de quota-voorstellen in de periode 1977-1981 niet meer dan 15%; voor de andere lidstaten echter 68%. De oorzaken hiervan zijn niet bekend, maar zullen stellig met politieke factoren verband houden. Het lijkt echter onjuist om verlies van visrechten in economische zones van derde landen wel geheel of gedeeltelijk te compenseren en het verlies van de haringvisserij niet. Dit temeer niet, aangezien de decimering van de haring en makreelstapels in de Noordzee vooral het gevolg is geweest van een onbeperkte industrievisserij.

Voor de sinds 1981 vergrote vloot van de grote zeevisserij zijn drie mogelijkheden verkend om in de toekomst bedrijfseconomisch op de nullijn te vissen. In de eerste plaats is nagegaan hoe groot de aanvoer van het huidige aangelande pakket aan vissoorten zou moeten zijn om een break-even positie te bereiken. Het prijsniveau hiervan is 820 gld. per ton, dat is ongeveer gelijk aan de in 1981 gerealiseerde prijs. De aanvoer blijkt dan ruim 150% groter te moeten zijn dan de quota-voorstellen voor 1981. Dit laatste lijkt zowel op korte als op langere termijn vermoedelijk niet eenvoudig realiseerbaar te zijn. Bovendien is de samenstelling naar vissoorten van het huidige aanvoerpakket niet hetzelfde als die der quota-voorstellen.

In de tweede plaats is een alternatief verkend,waarbij een groter aandeel van voor dierlijke consumptie bestemde vissoorten moet worden gevangen. Deze soorten brengen een lagere prijs op dan bijv. makreel, waardoor de gemiddelde prijs van de aangevoerde vis zou dalen tot 640 gld. per ton. Om in dit geval nog een bedrijfseconomische evenwichtssituatie te bereiken zou ruim 275.000 ton vis moeten worden aangeland, hetgeen de geschatte visserijcapaciteit

van de trawlervloot met 50.000 ton overtreft. Ook dit alternatief lijkt geen perspectieven te bieden.

In de derde plaats is een alternatief doorgerekend, waarbij de Nederlandse trawlervloot per jaar 53.000 ton haring zou mogen aanlanden, waarvan de gemiddelde prijs op ongeveer 1500 gld per ton is verondersteld. Door deze veronderstelde aanvoer van duurdere vis behoeft voor een bedrijfseconomische evenwichtssituatie niet meer dan 160.000 ton vis in totaal te worden aangevoerd. Voor de Nederlandse trawlervloot lijkt dit wat de visserij binnen de Eurozee betreft het meestaantrekkelijke alternatief. In hoeverre het een reëel alternatief is, hangt af van de ontwikkeling van de visstapels en van de realiteit van de prijsveronderstellingen.

Wat de vangstvooruitzichten betreft moet worden gesteld, dat deze vanuit biologisch oogpunt in en buiten de Noordzee niet optimistisch worden beoordeeld. Beperking van de industrievisserij op jonge haring en bilaterale besprekingen over (tijdelijke) overname van quota zouden op vrij korte termijn tot betere vangstvooruitzichten kunnen leiden. Wat de veronderstelde prijs betreft geschiedt de valorisatie van de haring in Nederland zeer efficiënt. Wel moet rekening worden gehouden met versterkte internationale concurrentie, waardoor de prijzen vooral in de maatjesperiode op een relatief lager peil zullen blijven dan vroeger. In dit verband geeft het bestaan van goed geoutilleerde en dynamische handelsafdelingen van rederijen en gespecialiseerde groothandelsbedrijven voor de afzet van maatjes- en gezouten haring in binnen- en buitenland Nederland een zekere voorsprong op andere landen in West- en Noord-Europa.

Overige alternatieven

De actieradius van de huidige trawlervloot is groot genoeg om ook buiten de Eurozee eventuele visserijmogelijkheden te benutten. Er kan niet worden beoordeeld in hoeverre die visserij voldoende perspectieven biedt voor een deel van de Nederlandse trawlervloot. In het algemeen is de concurrentie in wateren buiten de Eurozee groot. Hierbij moet men gezien de grote mobiliteit van de visserijschepen van landen uit bijv. het Oostblok, Japan, Zuid-Korea en zelfs Cuba, in mondiale verhoudingen denken. Dit gegeven verzwakt de concurrentie-positie van de Nederlandse grote zeevisserij. In het algemeen zal voor het verkrijgen van visserijrechten binnen de economische zones van derde landen een stevige prijs moeten worden betaald. Deze visserijnaties zijn hier om economische redenen - lage lonen of niet op de open markteconomie gebaseerde calculaties - vermoedelijk in het voordeel. Ook uit oogpunt van serviceverlening en politieke verhoudingen nemen deze visserijnaties vaak een voordeliger positie in.

Een andere mogelijkheid die zich voordoet is het bevissen van nog nauwelijks geëxploiteerde visstapels. De belangrijkste vissoort in dit verband is de blauwe wijting. De vangstmogelijkheden hiervoor liggen zowel in als buiten de Eurozee (Far Oer, Groenland en IJsland). Daarbij gaat het zowel om de visserij op voor menselijke consumptie geschikte vis als de industrievisserij. Voor de Nederlandse vloot lijkt de industrievisserij met de huidige moderne trawlervloot geen enkel soulaas te bieden. Voor de "consumptievisserij" is het noodzakelijk om de vis aan boord te fileren. Dit is zelfs bij het gebruik van fileermachines een arbeidsintensieve visserij. Hiervoor hebben de rederijen tot heden nog weinig of geen belangstelling getoond.

Resteert tenslotte de mogelijkheid van het aangaan van joint-ventures met landen, die over ruime quota en te weinig visserijcapaciteit beschikken. Ook in dit opzicht is de concurrentie van andere landen groot. De perspectieven voor de Nederlandse rederijen lijken in dit opzicht niet opvallend groot.

Slotbeschouwing

Het geheel op middellange termijn overziende moet worden geconstateerd dat een groter aandeel in de toekomstige vangsten van haring de meest aantrekkelijke oplossing zou zijn voor de Nederlandse grote zeevisserij. Haringvangsten tot een omvang van 53.000 ton zouden de Nederlandse vloot van de grote zeevisserij in staat stellen op de nullijn te vissen. Met een dergelijk quotum heeft Nederland een bescheiden aandeel in de totale toekomstige haringvangsten. De trawlervloot zou daardoor, bij een aanvaardbare rentabiliteit, van de gedwongen eenzijdige oriëntatie - zowel wat betreft het vangstpatroon als de afzet - verlost kunnen worden. Voorstellen in die richting zullen bij de EG-partners en met name bij het Verenigd Koninkrijk wel niet in goede aarde vallen. Nederland beschikt echter over twee krachtige argumenten.

Het eerste argument kan rechtstreeks worden ontleend aan het Verdrag van Rome van 1959. Dit verdrag tracht binnen de lidstaten de efficiëncy bij produktie, verwerking en afzet zoveel mogelijk te bevorderen. De Nederlandse grote zeevisserij is niet alleen opmerkelijk efficiënt bij de vangst, maar ook bij de be- en verwerking en bij de afzet van (maatjes)haring. De efficiëncy van het Nederlandse visserijbedrijf in zijn geheel vormt de beste garantie voor een economisch optimale benutting van een deel van de weer herstelde haringstand.

Het tweede krachtige argument is, dat Nederland met een gering percentage in de gemiddelde haringvangsten, niet of nauwelijks heeft bijgedragen tot de decimering van de haringstapels in de Noordzee. Dit zijn met name de Noorse en Deense industrievisse-

rij, die in de zestiger en zeventiger jaren massale hoeveelheden haring voor vismeeldoeleinden hebben gevangen.

Tegen deze achtergrond is het opmerkelijk dat in de voorstellen voor verdeling van de vangstmogelijkheden in de Eurozee het verlies van toegang tot wateren van derde landen wel als een grond geldt voor compensatie, maar het verlies van de haringvisserij niet. In dit verband wordt door het bedrijfsleven bij herhaling gewezen op het feit dat juist één van de landen met een omvangrijke industrievisserij van de beperkingen van de haringvisserij heeft geprofiteerd door het in zekere mate overnemen van de markt van consumptieharing.

Het moet worden afgewacht of deze argumenten in de onderhandelingen over het Gemeenschappelijk Visserijbeleid voldoende gewicht in de schaal leggen om de grote zeevisserij van een redelijk perspectief te verzekeren.

1. Visserijtechnische ontwikkelingen in de periode 1950-1980

1.1 Inleiding

De na-oorlogse periode is voor de rederijen, die in de Noordzee en aanliggende wateren de vangst op haring, makreel en rondvis bedreven een zeer dynamisch tijdperk geweest. Hetzelfde kan voor vele bedrijfstakken in Nederland worden gezegd. Het moet echter worden betwijfeld of er wel bedrijfstakken zijn geweest die in de afgelopen dertig jaar zulke vaak schokmatige ontwikkelingen hebben door gemaakt, voorwat betreft het voortgebrachte produktenassortiment (lees: aanvoer), de wijze van produceren (lees: scheepstype en visgronden) en het gevoerde visserijbeleid in internationaal verband (lees: vangstbeperkingen en vangstverboden).

Deze bijna stormachtige ontwikkeling van opgang en neergang is verspreid terug te vinden in de vakpers en in jaarverslagen en rapporten van verenigingen en instituten. Om deze redenen zijn de visserijtechnische ontwikkelingen in deze periode in kort bestek systematisch beschreven.

Het begin van de periode wordt gemarkeerd door de publikatie van de resultaten van de Commissie Sanering Zeevisserij, meestal aangeduid als de Commissie Tinbergen 1). In de titel komt reeds tot uiting, dat de Nederlandse zeevisserij een moeilijke periode door maakte. Veroudering van de vloot door de diep ingrijpende crisis van de dertiger jaren, vernietiging en ombouw voor andere doeleinden van vele visserijvaartuigen in de oorlogsjaren en een tekort aan financiële middelen bij de reders waren hiervan de belangrijkste oorzaken. In het rapport wordt een uitvoerige analyse gegeven van de gehele visserij-sector. Wat de zeevisserij betreft valt het accent vrijwel geheel op de grote zeevisserij, toen veruit de belangrijkste tak van visserij. De nieuwbouw en de financiering ervan, alsmede de mogelijkheden tot uitoefening van de verre zee-visserij, komen uitvoerig aan de orde. Daarnaast wordt aandacht besteed aan de afzet van vis in binnen- en buitenland, alsmede de verschillende wijzen van be- en verwerking van vis. Op een aantal punten doet het rapport nog zeer actueel aan, o.a. wat betreft de te intensieve bevissing van de Noordzee, de selectieve visserij en de modernisering van de afzet.

---

1) Rapport van de Commissie Sanering Zeevisserij, Verslagen en Mededelingen van de Directie der Visserijen, no. 42 's-Gravenhage 1952.

Ongeveer 10 jaar later werd opnieuw een breed opgezet rapport over de Nederlandse visserij-sector gepubliceerd door de Commissie Ontwikkeling Zeevisserij 1). Later zou dit verslag bekend staan als het rapport van de Commissie Diepenhorst. Uit het feit, dat het een rapport is van de Commissie Ontwikkeling Zeevisserij in plaats van een Commissie Sanering Zeevisserij (Cie. Tinbergen) moet men concluderen, dat de zeevisserij zich in een periode van economische opgang bevond.

Ook de inhoud van het rapport wijst in die richting met uitzondering van de ontwikkeling in de grote zeevisserij. Weliswaar was de eerste generatie hektrawlers al in de vaart gebracht. Men kampte echter met teruglopende haringvangsten en moeilijkheden met de export daarvan, vooral naar de Oostbloklanden. Er bestond overigens nog steeds het inzicht, dat een verre visserij tot ontwikkeling moest worden gebracht in verband met een verwachte vermindering van de vangsten van vis uit de Noordzee door een te intensieve bevissing.

Zeer opvallend is dat de grote zeevisserij ten opzichte van andere takken van zeevisserij al terrein aan het verliezen was. Zeer uitdrukkelijk wordt in het rapport van de Cie. Diepenhorst aandacht besteed aan de positie van de garnalenvisserij en aan die van de z.g. kleine zeevisserij op platvis, rondvis en verse haring. Ook de geleidelijke opkomst van kleinere havens langs de gehele Nederlandse kust en de wat teruglopende betekenis van IJmuiden en Scheveningen tekende zich al af.

Evenals in het rapport van de Cie. Tinbergen wordt behalve de problematiek van de zeevisserij zelf, ook ontwikkelingen op het gebied van de groot- en kleinhandel, de kwaliteit, de verwachte consumenten-voorkeur, de internationale concurrentie-positie en steunmaatregelen in een aantal West-Europese landen aangesneden.

In 1972 verscheen bij het 25-jarig bestaan van het Maandblad Visserij een jubileumnummer waarin een groot aantal facetten van het overheids beleid in de visserij en een groot aantal deelgebieden op het terrein van het visserijkundig onderzoek werden aangesneden 2). Hoewel het jubileumnummer een andere opzet heeft dan die van beide Staatscommissies, blijkt ook hieruit de zich wijzigende en verslechterende positie van de grote zeevisserij. Na de zijtrawlers die de omvangrijke loggervloot als verouderd van de visgronden hadden verdreven, waren in het begin van de zestiger jaren de hektrawlers op de visgronden verschenen. Aanvankelijk betrof het alleen hektrawlers zonder vriesinstallatie aan boord, aan het einde van de zestiger jaren werden hektrawlers met een vriesinstallatie in de vaart gebracht. De actieradius van deze schepen nam toe, een gevolg van het zoeken naar verder weg gelegen visgronden met betere vangstmogelijkheden. Geleidelijk brokkelde echter het aantal rederijen en het aantal schepen dat tot de vloot van de grote zeevisserij behoorde verder af.

---

1) Commissie Ontwikkeling Zeevisserij, Staatsuitgeverijbedrijf, 's-Gravenhage 1964.

2) Maandblad Visserij, Voorlichtingsblad voor de Nederlandse visserij Jubileumnummer, Directie van de Visserijen, Mei 1972.

1.2 De situatie in 1950

Vloot, werkgelegenheid en rederijen

In 1950 waren 63 rederijen werkzaam in de grote zeevisserij met in totaal 260 schepen in de vaart met een totaal motorvermogen van 65200 pk 1) en een cascoinhoud van 47700 Brt. Van het totaal aantal schepen werden er 135 alleen ingezet in het haringseizoen, de overige 125 werden gedurende het gehele jaar geëxploiteerd.

Het aantal opvarenden van de vloot bedroeg ruim 3800 man. Een belangrijk deel hiervan was slechts gedurende het haringseizoen werkzaam in de visserij. Een betere indicatie van de werkgelegenheid op de zeegaande vloot geeft dan ook het begrip gewerkte manjaren. Het toenmalige aantal bedroeg ongeveer 2700 manjaren.

De rederijen, in het bijzonder de grote loggerrederijen welke naast hun rederijafdeling ook een handelsafdeling en andere activiteiten exploiteerden, waren zowel op zee als aan de wal zeer arbeidsintensieve bedrijven. In sommige vissersplaatsen, zoals Scheveningen en Katwijk, was een groot deel van de bevolking afhankelijk van deze tak van visserij. De visserijbedrijven waren gelet op de ingezette schepen en de bedrijfsvoering duidelijk te onderscheiden in twee groeperingen, namelijk loggerrederijen en trawlerrederijen.

Loggerrederijen of rederijen op Zuidconditie

De loggervloot - groot 221 eenheden, waarvan 24 stoomloggers - was in handen van 49 rederijen welke nagenoeg allen in Scheveningen, Katwijk en Vlaardingen waren gevestigd. In Scheveningen waren, gemeten naar het aantal schepen per rederij, de grootste rederijen gevestigd. De vier grootste rederijen bezaten tezamen reeds 25% van het totale schepenbestand der grote zeevisserij. De Vlaardingse vloot bestond voor ± 60% uit stoomloggers. Per rederijplaats bedroeg het aantal rederijen, resp. aantal loggers: Scheveningen 20 en 111, Katwijk 19 en 66, Vlaardingen 8 en 38, overige plaatsen 2 en 16. Ongeveer 90% van de loggervloot bestond uit schepen welke oorspronkelijk tussen 1900 en 1920 - waarvan ruim de helft tijdens de Eerste wereldoorlog - als zeillogger en als stoomlogger in de vaart waren gebracht. De zeilloggers werden na 1920 allen omgebouwd tot motorloggers. Gedurende latere jaren, vooral tijdens de Tweede wereldoorlog en in de periode daarna is een aantal van deze schepen wederom verbouwd, en voorzien van sterkere motoren. Naast de sporadische nieuwbouw, kort voor en na de Tweede wereldoorlog vormden deze schepen over het algemeen de categorie trawlerloggers van de loggervloot.

---

1) Vanwege vergelijking van het verleden met het heden is de tegenwoordige omschrijving van het motorvermogen in Kw. in deze publikatie niet toegepast, maar de tot voor kort gebruikelijke omschrijving in Pk.

Door de trawlloggers werd tijdens de wintervisserij gevist met de vistrawl op platvis en door de sterkste motorvermogens op rondvis. Tijdens het haringseizoen werd in de maanden juli t/m september met de, bij de loggerrederijen na 1945 geïntroduceerde en snel populair geworden, haringtrawl gevist. In de overige perioden van het haringseizoen werd de vleetvisserij uitgeoefend.

De overige loggers, de vleetloggers, met per schip aanzienlijk zwakker motorvermogen, beoefenden in het haringseizoen uitsluitend de vleetvisserij. Afwisselend werd gevist met drijf- of zinkvleet. Door een steeds kleiner wordend aantal van deze schepen werd nog tot en met het begin der vijftiger jaren de wintervisserij op platvis met de vistrawl uitgeoefend.

Tijdens het haringseizoen speelde de gehele haringvisserij zich af op haringgronden in de Noordzee en in het naseizoen ook in gebieden langs de Franse kust in het Kanaal. Favoriete visgronden voor het gebruik van de zinkvleet waren Doggersbank en het Kanaal. Drijfvleetvisserij werd uitgeoefend in de loop van het seizoen vanaf de Shetlandeilanden tot aan de Hollandse en Belgische kust. Haringtrawlvisserij vond nog uitsluitend plaats in de Noordzee, meestal in gebieden langs de Engelse Oostkust. De wintervisserij op platvis vond over het algemeen plaats in gebieden benoorden de Waddeneilanden en in de Duitse Bocht (Oosthoek); de wintervisserij op rondvis werd in gebieden van de centrale Noordzee uitgeoefend.

Trawlerrederijen of rederijen op Noordconditie

De toenmalige trawlervloot bestond voor een deel uit schepen welke veelal in de twintiger en dertiger jaren waren gebouwd. Het andere deel bestond uit trawlers, met een bouwjaar gelegen tussen 1940 en 1945, welke na de Tweede wereldoorlog uit het buitenland werden aangetrokken. In 1950 waren er 26 stoomzijtrawlers en 13 motorzijtrawlers in bedrijf. Zij werden geëxploiteerd door 14 rederijen, welke allen geconcentreerd waren in IJmuiden. Onder de categorie stoomtrawlers bevonden zich de grootste schepen met de sterkste motorvermogen. Door de trawlervloot werd gedurende het gehele jaar afwisselend op rondvis, haring en makreel gevist op visgronden in de Noordzee. De gebruikte vistuigen waren de vistrawl en de omstreeks 1920 bij de trawlers geïntroduceerde haringtrawl.

De eenheden met de grootste motorvermogens t/m 850 pk maakten tevens reizen naar gebieden rond IJsland, in de Barentszee, de wateren rondom het Verenigd Koninkrijk en gebieden langs de kust van noordelijk Noorwegen. De visserij in deze en andere buiten de Noordzee gelegen visgebieden werd samengevat onder de benaming "Verre Visserij". Bij deze visserij werd uitsluitend gevist op rondvis. In tegenstelling tot de loggers welke hun haringvangsten grotendeels al dan niet gekaakt en gesorteerd naar soort en grootte gezouten en verpakt in houten tonnen (kantjes) aanlandden, werd de haringvangst van de trawlers altijd als bulklading in verse toestand aangevoerd.

Aanvoer

De totale aanvoer bedroeg 137 mln. kg. waarmee een besomming werd behaald van 41 mln. gld. Hiervan kwam 60% voor rekening van de vleetvisserij (loggers); het resterende deel was afkomstig van de trawlvisserij (loggers en trawlers). Van de totale aanvoer werd 60% in gezouten toestand (haring) en de rest in verse staat aangeland. De haringaanvoer besloeg ongeveer driekwart van de totale aanvoer en besomming. Van deze haring aanvoer werd het grootste deel, al of niet omgepakt of in enige vorm bewerkt, geëxporteerd naar het buitenland.

De overheidsbemoeienis met de visserij was in die tijd nog zeer gering. Zij betrof meestal het scheppen van een gunstig financieringsklimaat voor investeringen in nieuwbouw. Marktverordeningen en voorschriften (toenmalige Bedrijfschap voor Visserijprodukten) hadden in de regel veel betrekking op aanvoer en binnenlandse- en buitenlandse verkoop van produkten afkomstig van de haringvisserij.

1.3 Verdwenen scheepstypen en visserijen

Loggers

Het aantal loggers van de per ultimo 1950 aanwezige loggervloot met een gemiddelde leeftijd per schip van het casco van circa 35 jaar bleef tot en met 1955 nog op ongeveer hetzelfde niveau gehandhaafd. In 1952 kwam met het in de vaart brengen van de laatste nieuwgebouwde motorlogger een eind aan een periode, waarin vanaf 1886 honderden van deze voor de vleetvisserij uitermate geschikte schepen werden gebouwd. De bouw van loggers diende ter vervanging van de Scheveningse en Katwijkse bommen, de Vlaardingse hoekers en de sloepen van o.a. Middelharnis en Pernis. De eerste loggers werden van hout gebouwd. Omstreeks 1880 kwamen stalen zeilloggers in gebruik, terwijl omstreeks 1900 en 1913 de eerste stoomloggers respectievelijk motorloggers te water werden gelaten. Het zwaartepunt van de nieuwbouw lag tussen de jaren 1900 en 1920, met als piek de jaren van de Eerste wereldoorlog. In de jaren na 1920 en na de Tweede wereldoorlog is slecht weinig nieuwbouw aan de loggervloot toegevoegd.

Tot en met 1954 is sprake geweest van een stijging der totale haringvangst van de loggervloot. Deze stijging werd mede veroorzaakt door de uitbreiding van de haringtrawlvisserij. Na 1955 ging het bergafwaarts met de loggervloot. Naast afnemende haringvangsten werd de concurrentie van de haringtrawlvisserij in eerste instantie voor de specifieke vleetloggers, o.a. op het gebied van uitoefening der visserij op zee en de trek der meest vakbekwame vissers naar de trawlloggers, steeds meer merkbaar. Voor aanvulling van het bestand aan opvarenden van de vleetloggers moest steeds meer een beroep worden gedaan op mensen van buiten de vissersgemeenschappen. De betrokkenheid van deze opvarenden bij de

visserij was uiteraard niet bijzonder groot. Bij slechte verdiensten werd het dienstverband door deze werknemers zeer gemakkelijk tussentijds verbroken. Een groot aantal verouderde vleetloggers met zwak motorvermogen en een zeer minimaal comfort aan boord voor de bemanning kreeg te kampen met ongunstige exploitatieresultaten en incomplete bemanningen. Als gevolg hiervan werden zij noodgedwongen uit de vaart genomen.

In de vijftiger jaren is diverse malen getracht om buiten het normale haringseizoen een aantal loggers gedurende de winter en het voorjaar in te zetten voor de haringvisserij met de vleet. Hiertoe werden gebieden bezocht in de Noordzee ter hoogte van de Noorse kust, in de Ierse Zee en nabij de Hebriden. De haringgronden bij de Hebriden werden toendertijd ook enkele malen bezocht tijdens het haringseizoen. Ook werden pogingen ondernomen om met trawlloggers met de trawl in de IJslandse wateren op rondvis te vissen. Verder is door overwegend Scheveningse rederijen getracht om loggers, welke een gering motorvermogen hadden, tijdens het haringseizoen met speciaal aangepast vistuig de haringtrawlvisserij en spanvisserij te laten uitoefenen. Al deze pogingen zijn, hoofdzakelijk door te geringe vangsten en opbrengensten, voor een aantal rederijen een financieel fiasco geworden.

Aan het eind der vijftiger jaren, begin zestiger jaren toen reeds een groot aantal nieuwgebouwde zijtrawlers aan de vloot waren toegevoegd, bleken ook de motorvermogens van de categorie trawllogers te gering geworden te zijn om de trawlvisserij nog enigszins rendabel te kunnen uitoefenen. Deze vaartuigen schakelden dan ook geleidelijk over op uitsluitend seizoenmatige vleetvisserij. De problemen welke de specifieke vleetloggers parten hadden gespeeld, herhaalden zich in de zestiger jaren bij de voormalige trawlloggers. Met het gevolg dat zij op hun beurt uit de vaart moesten worden genomen.

In 1965 werden door de overheid onder bepaalde voorwaarden saneringspremies verstrekt. Deze regeling had ten doel het restant loggers sneller uit de visserij te laten verdwijnen. In 1969 werd voor het laatst door enkele loggers de vleetvisserij uitgeoefend. Door oplegging van de laatste loggers aan het eind van dat jaar werd een ruim honderdjarige periode van visserij met loggers - in diverse uitmonsteringen in de vaart gebracht - afgesloten. Hiermede was tevens een eind gekomen aan het tijdperk van selectieve passieve visserij, ten gunste van "niet" selectieve actieve visserij.

Nagenoeg alle loggers werden gesloopt of verkocht naar het buitenland of de kleine zeevisserij. Enkele voormalige loggers zijn momenteel nog actief in de zeesportvisserij. Tegelijkertijd met het verdwijnen van de loggervloot werd ook een groot aantal rederijen opgeheven. Dit betrof meest rederijen met een gering aantal schepen per rederij, welke financieel niet konden of wilden investeren in grotere nieuwbouweenheden.

De IJmuidense zijtrawlervloot ter verse

De per ultimo 1950 in bedrijf zijnde trawlervloot, bestond nagenoeg geheel uit schepen, die hun thuishaven in IJmuiden hadden. Door de IJmuidense rederijen werden op een aantal punten een andere bedrijfsvoering toegepast dan die door de rederijen van "Om de Zuid". Belangrijkste verschilpunten waren; het uitsluitend in verse staat aanvoeren van de vangst, het beloningssysteem voor de bemanning en het gehele jaar door toepassen van de trawlvisserij. Bovendien waren de schepen groter en het motorvermogen veel krachtiger. De bedrijven, die deze schepen exploiteerden waren voor de opbrengst van hun aanvoer veelal totaal afhankelijk van de prijsvorming op de visafslag. Dit stond in tegenstelling tot de loggerrederijen, die hun hoofdprodukt - op zee verwerkte gezouten en verpakte haring - na eventueel verdere verwerking aan de wal, vrijwel altijd zelf verhandelden. Eigen handelsafdelingen zetten daartoe de haring in het binnenland af of exporteerden het produkt naar het buitenland, eventueel gebruik makend van in onderlinge samenwerking gesloten verkoopcontracten.

Naarmate de haringtrawlvisserij een belangrijker positie in het visserijpatroon ging innemen, ondernamen enkele IJmuidense rederijen pogingen om de verwerking van de haringvangst tot gezouten produkten ingang te doen vinden aan boord van hun schepen. Hiertoe werd zelfs loggerpersoneel aangetrokken. Mede omdat hun schepen niet waren ingericht voor de visserij ter zoute, en de geringe bereidheid van opvarenden de haring een meer arbeidsintensievere verwerking aan boord te doen ondergaan dan de tot dan toe gebruikelijke, zijn deze pogingen grotendeels mislukt. Slecht één concern (in 1979 overgenomen door een Katwijkse rederij), welke naast trawlers ook enkele loggers in bedrijf had, heeft in de loop der jaren zijn bedrijfsvoering volledig aangepast aan die der voormalige loggerrederijen. In de loop der tijd werden nog enkele nieuwe bedrijven opgericht. Tevens werden meest ter vervanging van oude schepen, een aantal nieuwbouwschepen afgeleverd. Van deze schepen werden er enkele reeds direct na aflevering doorverkocht naar het buitenland. Hoge scheepskosten, te lage opbrengsten voor de verse produkten, loonconflicten, e.d. hadden teleurstellende bedrijfsresultaten tot gevolg. Dit noodzaakte alle IJmuidense rederijen ter verse het bedrijf te staken en de schepen naar het buitenland of naar de sloop te verkopen. De laatste bedrijven werden eind zestiger jaren opgeheven.

Zijtrawlers "nieuwe stijl"

Onder invloed van noodzakelijke vervanging van de verouderde loggervloot, mede ontstaan door stijgende belangstelling voor de efficiëntere wijze van vissen met de haringtrawl en tevens de mogelijkheid om schip en bemanning het gehele jaar in te zetten, werd vanaf omstreeks 1953 een nieuw type zijtrawler door de loggerrederijen in de vaart gebracht. De vaartuigen waren zodanig ingericht dat de op de loggers gebruikelijke verwerkings- en conser-

veringsmethoden t.a.v. de haring ook aan boord van deze schepen bleef gewaarborgd.

Door de Overheid werden gunstige financieringsvoorwaarden geschapen ter verkrijging van het benodigde kapitaal voor de investeringen. Vanaf 1953 tot en met 1965 werden ongeveer een honderdtal van deze zijtrawlers gebouwd. In dezelfde periode stegen het cascoinhoud en motorvermogen gemiddeld per nieuwbouwschip van 210 naar 320 brt. en van 430 naar 1100 pk. Brug- en dekuitrusting werden in de loop der jaren aangepast aan de nieuwe technische mogelijkheden en aan modernere inzichten.

Vanaf 1950 tot en met 1963 steeg het aantal zijtrawlers geleidelijk van 50 naar 111. Binnen deze groep daalde het aantal IJmuidense trawlers ter verse en steeg het aantal trawlers "nieuwe stijl". In 1965 werden de laatste nieuwbouwzijtrawlers afgeleverd. Vanaf 1964 had zich echter reeds een daling ingezet van het totaal aantal zijtrawlers in de vloot. Hierbij verdwenen geleidelijk de kleinere en motorisch zwakke schepen het eerst uit de vloot. Factoren welke het begin van het einde der zijtrawlers inluidden waren:

- Dalende vangsten c.q. aanvoeren vanaf de Noordzee, analoog hieraan teruglopende opbrengsten en grotendeels door inflatie stijgende exploitatiekosten waardoor een verloop van positieve naar negatieve bedrijfsresultaten.
- Mindere bereidheid van bemanningen t.a.v. uitoefening van de rondvisserij om de "Noord" met het zijtrawlertype.
- Bevissing van visgronden in buiten de Noordzee gelegen gebieden, waarvoor steeds modernere vaartuigen werden vereist.
- Het vanaf 1961 in de vaart brengen van hektrawlers, een scheepstype waar visserij en verwerking van de vangst efficiënter mee kon geschieden.

Visserijpatroon zijtrawlers

In de beginfase zijtrawlers "nieuwe stijl" werd door deze schepen gedurende de wintermaanden en het voorjaar in de noordelijke Noordzee met de trawl op overwegend rondvis en makreel gevist. In de zomermaanden en het vroege najaar werd de haringtrawlvisserij toegepast op de Noordzee. Hierna brak een korte periode aan waarin eventueel de rondvisvisserij werd hervat. Daarna volgde, in navolging van de Duitse visserij, de in 1951 ontstane haringtrawlvisserij in de zuidelijke Noordzee (Sandettievisserij) en het Kanaal. De Kanaalvisserij werd meestal afhankelijk van succes, tot in de loop van januari, in het jaar daarop volgend, volgehouden. Mede door het succesvol opereren met de haringtrawl werd de vangstcapaciteit per nieuwbouwschip vergroot door verhoging van het cascoinhoud, opvoering van het motorvermogen en het vissen met netten van grotere afmeting.

De goede resultaten met de haringtrawl waren niet in het minst te danken aan de introductie van het echolood, nu in navolging van de Engelse visserij. Hierdoor konden vooral scholen

haring worden gelokaliseerd en werd naast exacte dieptebepaling ook een verdere verkenning van de zeebodem mogelijk. Tevens werd de Decca - een plaatsbepalingsinstrument op zee - ingevoerd, in latere jaren gevolgd door steeds verfijnder ontwikkelde andere elektronische nautische- en visopsporingsapparatuur. De tijd van min of meer "lukraak" vissen werd door invoering van deze apparatuur voor een groot deel achterhaald. Radiozend- ontvang en peilapparatuur waren reeds lang een algemeen bezit geworden op de vloot. Door ontsluiting van nieuwe, buiten de Noordzee gelegen visgronden - de Ierse Zee, Engelse westkust, verder zuid- en westwaarts in het Kanaal en later de Ierse zuidoost- en zuidwestkust - werd het mogelijk de haringtrawlvisserij een flink stuk te verlengen tijdens de wintervisserij. Op deze gronden werd hoofdzakelijk haring en makreel gevangen. Des te groter de gebondenheid met de haringhandel; des te eerder gingen de rederijen er toe over de haringvisserij door te trekken tot in een gedeelte van de winter. Andere rederijen zagen meer heil in een wintervisserij op rondvis om de "Noord".

Uitbreiding exploitatiemogelijkheden zijtrawlers

In de zestiger jaren trad een nadelige kentering op in de rondvisvisserij in de Noordelijke Noordzee. Het gevolg was dat een aantal zijtrawlers zich tijdens de wintervisserij, concentreerden op de platvis, kabeljauw en makreelvisserij in zuidelijker gelegen gebieden van de Noordzee. Tevens werd getracht - in navolging van reeds lang bestaande buitenlandse verre visserijen - een soortgelijke jaarrondvisserij te creëren voor Nederland. Hiertoe werd gedurende 1963 t/m 1967 een aantal schepen uitgerust voor de visserij op rondvis in wateren nabij IJsland, noord-Noorwegen en in de Barentszee. Dit project kreeg de medewerking van de Overheid in de vorm van subsidies en technische begeleiding. Over het algemeen matige vangsten, een niet sluitende exploitatie rekening en een afnemende bereidheid van de bemanning hun brood in deze, vooral tijdens de wintervisserij, onherbergzame gebieden te verdienen, bezorgden dit project een voortijdig einde. Door teruglopende haringvangsten uit de Noordzee ging men er toe over om steeds vroeger in het haringseizoen om te schakelen naar haring en makreelvisserij in buiten de Noordzee gelegen gebieden. Medio zestiger jaren werd op basis van experimentele visserij een aanvang gemaakt met het bevissen van haring en makreelgronden ten westen van de Hebriden en ten noordwesten van Ierland.

In navolging van de Noorse purseseinevisserij werden vanaf 1963 door een Scheveningse rederij - na vrij kostbare verbouwingen en de aanschaf van de noodzakelijke visserijbenodigheden - enkele zijtrawlers periodiek tot en met 1970 ingezet in deze tak van visserij. Dit project werd enige tijd op bescheiden schaal financieel begeleid door de Overheid. De toenmalige Noorse purseseinevisserij was geënt op een bloeiende vismeelindustrie en werd uitgevoerd door vrij eenvoudige schepen, waarbij de haring als het ware

door de Noren voor de deur gevangen kon worden. Deze mogelijkheden waren niet van toepassing op de Nederlandse visserij. Bovendien traden er problemen op bij verwerking van soms massale haringvangsten tot gezouten produkten etc. aan boord. Dit werd gedeeltelijk ondervangen door het meesturen van speciale verwerkingsschepen (oude loggers), wat op zich echter enorm kostenverhogend werkte. Voor Nederlandse begrippen bleek deze visserij, in tegenstelling tot de Noorse, niet lonend.

Een redelijk alternatieve visserij werd gevonden in de door de kottersector wederom ontdekte boomkorvisserij op platvis. Een flink deel van de nog aanwezige zijtrawlers werd verbouwd en ingezet in deze visserij. Gedurende een aantal jaren werd door deze schepen alleen nog maar in de maatjestijd op haring gevist in de Noordzee. In een zeer korte periode werd zelfs nog geëxperimenteerd met het spannet op haring. In de zeventiger jaren werden zij volledig ingezet in de boomkorvisserij. Op de Noordzee en soms in buiten de Noordzee gelegen gebieden o.a. de Ierse Zee en het Skagerak.

De overige zijtrawlers - over het algemeen uit de meest recente bouwjaren - bleven in eerste instantie nog hetzelfde visserijpatroon volgen, echter met ingebruikneming van de pelagische haringtrawl. Een vistuig dat in principe tijdens het vissen op verschillende hoogten in de waterkolom kan worden afgesteld, waardoor een grotere potentiële vangcapaciteit kan worden verkregen. Daar de zijtrawlers in feite niet ingericht waren voor de pelagische visserij werden een aantal zijtrawlers met geldelijke steun van de Overheid verbouwd en geschikt gemaakt voor de visserij. Mede door een te beperkt motorvermogen bleek over het algemeen deze visserij voor de zijtrawlers ook geen succes te zijn. Het gevolg was dat ook deze schepen gedeeltelijk omschakelden op de boomkorvisserij. Door teleurstellende resultaten, ook in de boomkorvisserij, werden steeds meer zijtrawlers uit de vaart genomen.

De beslissing van het al of niet uit de vaart nemen werd, indien de rederij ondertussen al niet failliet gegaan was, mede beinvloed door de diverse saneringsmaatregelen van de overheid (1975, 1976, 1979) of de noodzaak om door verkoop van zijtrawlers financiële middelen te verkrijgen voor gedeeltelijke financiering van nieuwbouwhektrawlers. Internationale invoering van het verbod op de haringvisserij betekende tegelijkertijd de doodsteek voor de overgebleven zijtrawlers. Analoog aan de sedert 1964 ingezette achteruitgang van de zijtrawlervloot werden ook een flink aantal rederijen opgeheven. Veel van deze rederijen beschikten niet meer over voldoende kapitaal om mee te blijven draaien in de "noodzakelijke" nieuwbouwspiraal. Nagenoeg alle zijtrawlers zijn hetzij verkocht naar het buitenland of gingen over naar de kleine zeevisserij of werden direct voor de sloop verkocht. Momenteel zijn enkele zijtrawlers nog actief in de kleine zeevisserij en de zeesportvisserij. Enkele andere zijtrawlers worden nog van tijd tot tijd ingezet voor verwerking en transport van in het buitenland aangekochte haring, de z.g. vrachtvaart.

1.4 De hektrawlers

In 1961 deed een nieuw type vaartuig, de hektrawler, zijn intrede in de Nederlandse visserij. Met dit schip verloopt in tegenstelling tot de zijtrawler het uitzetten en het halen van het vistuig over het achterschip. Het, vooral tijdens slecht weer gevaarlijk, dwarszee manouvreren tijdens deze werkzaamheden behoort bij dit type schip over het algemeen tot het verleden. Een ander voordeel van dit vaartuig is dat verwerking van de vangst niet meer op open, doch op een beschut werkdek plaatsvindt. In de beginfase werden de schepen uitgerust met een slipway of zonder slipway, met beweegbare of vaste hekgalg. De hektrawler zonder slipway en met een vaste hekgalg bleek uiteindelijk voor speciaal de Nederlandse pelagische visserij de beste oplossing. Met dit type schip bleek ook later een slagvaardiger beleid gevoerd te kunnen worden in de steeds slechter wordende situatie in de visserij. In 1965 kwam de eerste hektrawler in de vaart met een diepvriesinstallatie aan boord. Een ontwikkeling op de vloot welke versneld werd door het verplicht stellen van invriezen van haring ter bestrijding van negatieve effecten van de haringworm. Allengs ontwikkelde de hektrawler van de eerste generatie zich tot een uiterst efficiënt vangst- en verwerkingsschip dat het gehele continentale plat van de Noordzee en omliggende wateren kan bevissen. Factoren welke nauw verbonden zijn met deze ontwikkeling zijn:

- Uitoefenen van de visserij op verder gelegen visgronden, buiten de Noordzee.
- Diepvriezen van de vangst aan boord.
- Omschakeling viswijze van "bodemtrawl" naar pelagische trawl.
- Aanvoer van massaladingen.

Hektrawlers met en zonder diepvriesinstallatie, motorvermogen t/m 1700 pk.

In de periode 1961-1972 werden 26 nieuwe hektrawlers in bedrijf gesteld met motorvermogens variërend van 950 t/m 1700 pk. Tien vaartuigen werden direct bij de bouw voorzien van een diepvriesinstallatie, vijf vaartuigen werden achteraf voorzien van zo'n installatie. Het diepvriezen op zee was op zich niet nieuw, omdat reeds in 1960 en 1963 een tweetal zijtrawlers werden uitgerust met een vriesinstallatie. Bedoeling hierbij was oorspronkelijk de vis welke voorheen in verse toestand aan boord niet lang houdbaar was, door diepvriezen een veel langere bewaarduur te geven. Vanaf 1968 kwam, met als oorzaak de haringworm, het accent van het diepvriezen aan boord te liggen bij de maatjesharing. Door diepvriezen van dit produkt bleek het mogelijk om na een onderbreking van zes jaar in 1968 weer lichtgezouten haring aan te voeren. In eerdere jaren waren de zoutingseisen i.v.m. de haringworm steeds strenger geworden en moest steeds zwaarder gezouten worden.

In de zestiger jaren verliep het visserijpatroon van de hektrawlers in grote lijnen analoog aan de zijtrawlers. Punten van

verschil waren de uitgebreidere actieradius in de noordelijke Noordzee als ook in de wateren rond de Britse eilanden van de hektrawlers in vergelijking met de zijtrawlers.

Bij de sinds 1965 d.m.v. overheidssubsidies financieel begeleide projecten - op het gebied van onderzoek naar nieuwe visgronden, stimulering gebruik pelagisch - en spanvistuig, nieuwe vislieren en nettentrommels, ingebruikneming betere installaties voor verwerking en opslag van de vangst, electronische visopsporingsapparatuur en voortstuwingsinstallaties - genoten de hektrawlers als schepen van de toekomst in feite de voorkeur. In het totale project ter verbetering van de kwaliteit van de aangevoerde vis werd door de Overheid ook vanaf 1965 t/m 1972 een kwaliteitspremieregeling gefinancierd voor bepaalde soorten aangevoerde vis.

Toen de zijtrawlervloot al danig in verval was, werden voor de hektrawlers nieuwe perspectieven voor de haringvisserij gevonden in de vorm van introduktie van de pelagisch trawl en het ontsluiten van nieuwe visgronden. Tot medio zeventiger jaren konden deze schepen een zodanig lonende haringvisserij uitoefenen, dat ook de over het algemeen verlies gevende wintervisserij op verse vis hierdoor werd gecompenseerd. Een aantal van de kleinste hektrawlers, de z.g. vestzakhektrawlers hebben jarenlang met groot succes in het haringseizoen in span op haring gevist, terwijl één der andere hektrawlers een aantal jaren in de winter de boomkorvisserij beoefende. De beperkingen en later het totale verbod op de haringvisserij in de Noordzee en de wateren rond de Britse eilanden noodzaakten de grote zeevisserij tot een heroriëntatie van de bedrijfsvoering.

Een alternatief werd gevonden in de visserij welke gericht was op makreel, horsmakreel en andere goedkope vissoorten, althans voor die schepen welke over voldoende vriesverwerkingscapaciteit aan boord beschikten om de vangst in te vriezen. Een groot deel van de categorie hektrawlers t/m 1700 pk. voldeed niet aan de eisen welke bij deze visserij werden gesteld. Gedurende een korte tijd werd getracht om de schepen te exploiteren in de rondvisvisserij op de Noordzee, en werden zelfs nog experimentele reizen met in span vissende vaartuigen op koolvis gemaakt. De exploitatiekosten welke belangrijk opgejaagd waren door de energiecrisis, in combinatie met tegenvallende vangsten en een ongunstig prijsverloop voor verse vis, resulteerden in hoge exploitatieverliezen. Voor veel vaartuigen werd daarom na medio zeventiger jaren gebruik gemaakt van een door de overheid in het leven geroepen stilligregeling (1978) en diverse saneringsregelingen (1975, 1979, 1980). In een tijdsbestek van enkele jaren verdween dan ook bijna de gehele hektrawlervloot met schepen t/m 1700 pk. uit de Nederlandse visserij. Veel van deze schepen zijn naar het buitenland verkocht. Slechts twee schepen van de groep van 26 vaartuigen zijn, na diverse verbouwingen, momenteel nog actief in de vloot van de grote zeevisserij.

Hektrawlers met diepvriesinstallatie, motorvermogen 2000 t/m 2700 pk.

Met de ervaringen die opgedaan waren bij de hektrawlers t/m 1700 pk. en rekening houdend met de gewijzigde omstandigheden in de visserij werd in 1971 begonnen met het in de vaart brengen van nieuwbouwhektrawlers met een grotere tonnageinhoud en vriescapaciteit en een motorvermogen vanaf 2000 pk. In de periode 1971 t/m 1975 werden 18 van deze vaartuigen aan de vloot toegevoegd met motorvermogens variërend van 2000 t/m 2700 pk. De bouw van een aantal van deze schepen werd, in het kader van herstructurering Nederlandse trawlervloot 1969, ten dele gefinancierd met EG-subsidie. In de loop der jaren werden nieuwe vindingen bij de bouw ingepast.

In de beginperiode namen deze schepen tijdens de winter nog deel aan de rondvisvisserij in de noordelijke Noordzee. De rondvis werd hoofdzakelijk in verse staat aangevoerd. Door ongunstige exploitatieresultaten tijdens deze visserij werd de pelagische visserij op haring en makreel in buiten de Noordzee gelegen gebieden uitgebreid met de wintermaanden, zodat een groot deel van de schepen gedurende het gehele jaar op pelagische vissoorten visten. Na 1973 werden ook deze schepen geconfronteerd met een aantal ongunstige ontwikkelingen, zoals:

- De stijging van de exploitatiekosten, voornamelijk veroorzaakt door stijging van de oliekosten. De overheid heeft om aanpassing van de bedrijfsvoering mogelijk te maken tijdelijk oliesubsidies aan de visserij verstrekt in 1974 en 1975.
- Vangstbeperkingen voor haring in de Noordzee en overige gebieden, in latere jaren gevolgd door een totaal vangstverbod voor haring op de belangrijkste visgronden.

Een alternatief voor het wegvallen van de haringvisserij bleek de visserij op relatief goedkope pelagische vissoorten te zijn, die in ruime mate voorhanden waren. Deze omschakeling van visserij op andere vissoorten is gedurende een aantal jaren geleidelijk gerealiseerd. Door de Overheid werden verschillende projecten financieel begeleid in de vorm van subsidies. Experimentele reizen werden gemaakt naar o.a. gebieden in de Golf van Biscaye en naar gebieden langs de kust van West-Afrika. Deze projecten hadden vooral betrekking op de visserij op horsmakreel, blauwe wijting en inktvis.

In tegenstelling tot de andere schepen in de vloot van de grote zeevisserij waren de tweede generatie vrieshektrawlers volledig inzetbaar voor de visserij op en verwerking van makreel, horsmakreel en andere goedkope vissoorten. Daar vangsten van deze vissoorten soms massaal kunnen zijn, vormden de vangsten meestal niet het knelpunt, maar de invriescapaciteit. Van veel grote vrieshektrawlers is in recente jaren dan ook de vriescapaciteit uitgebreid, en zijn zij verlengd ter berging van meerdere vangst. Tevens kwam in 1980 de eerste nieuw gebouwde hektrawler, met een motorvermogen van meer dan 2700 pk, van een geheel nieuwe generatie (de derde) de vloot versterken.

Een tweede aspect was de heroriëntatie van de afzet van de gevangen produkten. De rederijen met een traditionele haringhandel

moesten nu deze tak van het bedrijf op de been houden met ingevoerde grondstoffen. Voor bijv. het substitutieprodukt makreel werd via samenwerking in de loop der jaren een bloeiende afzet opgebouwd naar vooral West-Afrika. Hierbij is de via Brussel verkregen exportrestitutie op diepgevroren makreel een onmisbare financiële steun in de rug gebleken. De totale inzet van deze groep grote vrieshektrawlers bleef na 1975 constant. Momenteel zijn alle hiervoor beschreven hektrawlers met motorvermogens van 2000 en meer pk. nog in de vaart. Op zowel de huidige hektrawlers, als de heroriëntatie van de afzet zal in hoofdstuk 3 verder worden ingegaan.

1.5 Terugblik op de periode 1950-1980

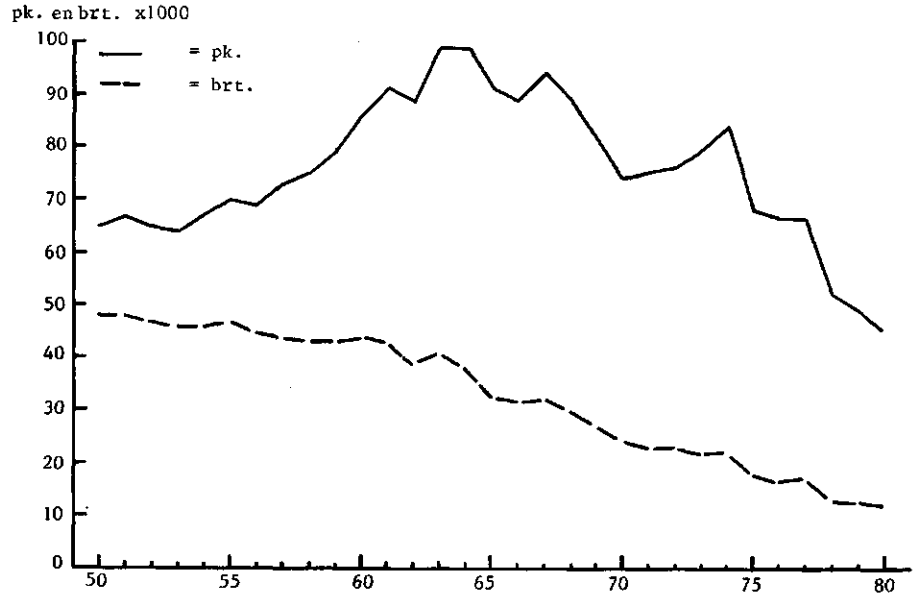
Ter afsluiting van deze beknopte schets over de ontwikkelingen van de grote zeevisserij in de na-oorlogse periode, zijn in deze paragraaf enkele gegevens in tabel en grafiekvorm vermeld.

Tabel 1.1 Gemiddelde gegevens per schip en gegevens totale vloot en rederijen

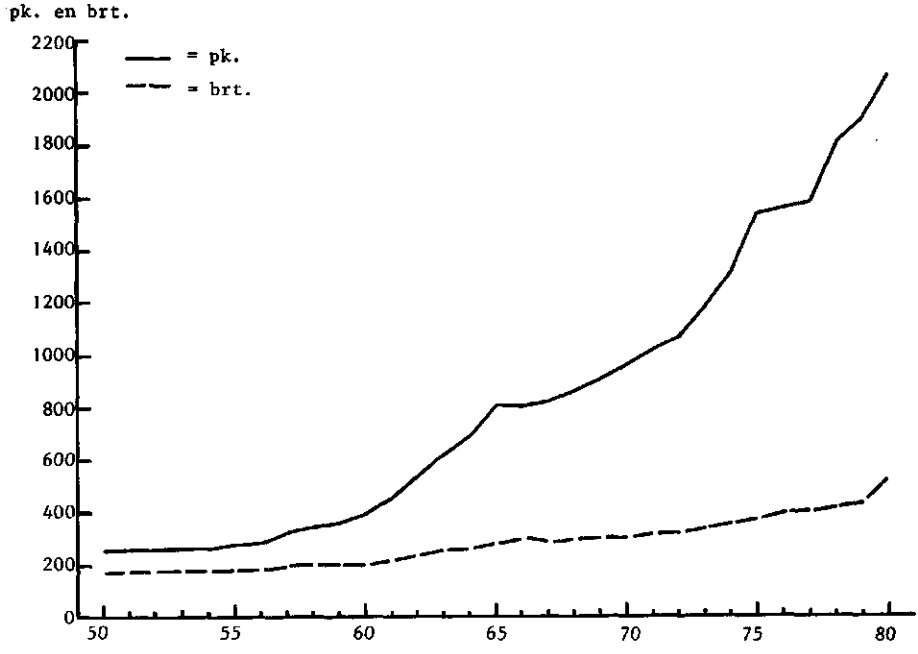
	1950	1960	1970	1980
Gemiddelde gegevens per schip				
Motorvermogen in pk.	251	407	957	2061
Cascoinhoud in brt.	183	206	307	521
Lengte in meters	33,5	35,2	40,8	55,6
Ouderdom casco in jaren	32	30	11	7
Ouderdom motor in jaren	14	12	9	7
Aantal opvarenden 1)	14,7	14,9	11,1	16,1
Aantal manjaren	10,3	11,0	9,8	15,7
Aanvoer in 1000 kg.	527,7	642,5	836,9	5278,5
Besomming in 1000 gld. 2)	668,0	883,1	1623,2	4091,7
Aanvoer per manjaar in 1000 kg.	51,3	58,2	85,1	311,8
Besomming per manjaar in 1000 gld. 2)	64,8	79,9	165,2	241,3
Gegevens over de totale vloot en rederijen				
Aantal rederijen	63	37	17	8
Aantal schepen	260	212	77	22
Motorvermogen in 1000 pk.	65,2	86,2	73,7	45,3
Cascoinhoud in 1000 brt.	47,7	43,7	23,6	11,5
Aantal opvarenden	3822	3182	934	419
Aantal manjaren	2674	2362	826	407
Aanvoer in mln.kg.	137,1	137,5	70,3	126,9
Besomming in mln. gld. 2)	172,5	189,0	136,3	98,2

1) Het lage aantal opvarenden in 1970 is ontstaan doordat een groot aantal zijtrawlers in de boomkorvisserij toendertijd konden volstaan met een geringe bemanning. Dit is niet van toepassing op de andere jaren.
2) In guldens van 1980.

Grafiek 1.1 Totaal motorvermogen in pk. (hoofdmotor) en cascoinhoud in brt. vloot grote zeevisserij ultimo 1950 - ultimo 1980



Grafiek 1.2 Motorvermogen in pk. (hoofdmotor) en cascoinhoud in brt. gemiddeld per schip grote zeevisserij ultimo 1950 - ultimo 1980



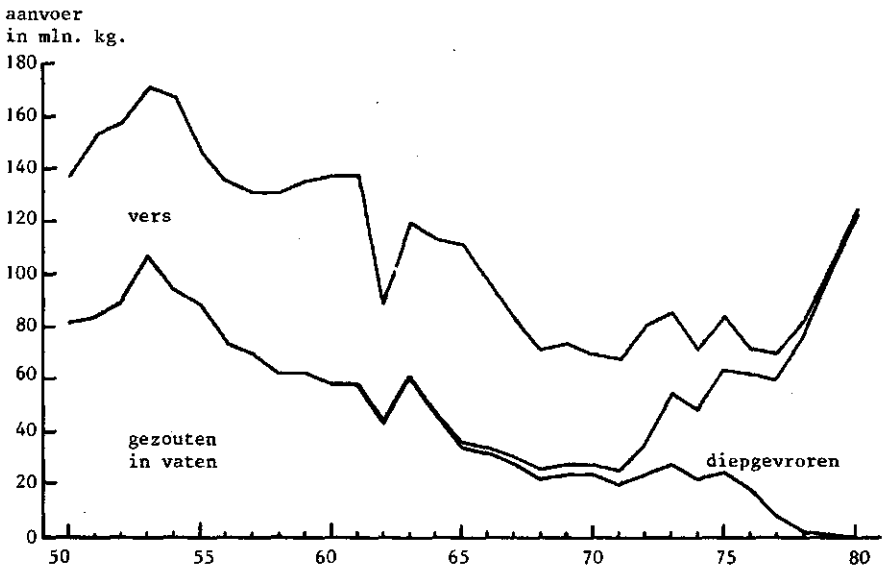
De cijfers uit tabel 1.1 spreken in samenhang met de voorgaande paragrafen voor zichzelf. Gemeten aan bijv. het aantal schepen en het aantal opvarenden is de grote zeevisserij sterk ingekrompen. De totale visserijcapaciteit gemeten in motorvermogen en cascoinhoud is echter in veel mindere mate ingekrompen (grafiek 1.1 en 1.2). Tevens moest geleidelijk steeds meer op de vangst van relatief goedkope vissoorten worden overgeschakeld.

De dominerende rol, die de zeevisserij in een aantal kustgemeenten bezat, ten aanzien van economische bedrijvigheid en werkgelegenheid, is sterk ingekrompen. De 8 rederijen en 22 schepen waren per ultimo 1980 als volgt gespreid: Scheveningen 2 en 9, Katwijk 3 en 7, Vlaardingen 2 en 2 en IJmuiden 1 en 4. In deze plaatsen is nog slechts een betrekkelijk klein deel van de bevolking afhankelijk van de visserij. De vroegere rederijgebouwen en terreinen, bestaande uit kuiperijen, pakkerijen, nettenzolders, tonnenopslag, e.d. hebben voor het grootste deel moeten plaats maken voor moderne koel- en vrieshuizen, waarin de op zee diepgevroren vangst tot op het moment van aflevering aan de koper wordt opgeslagen.

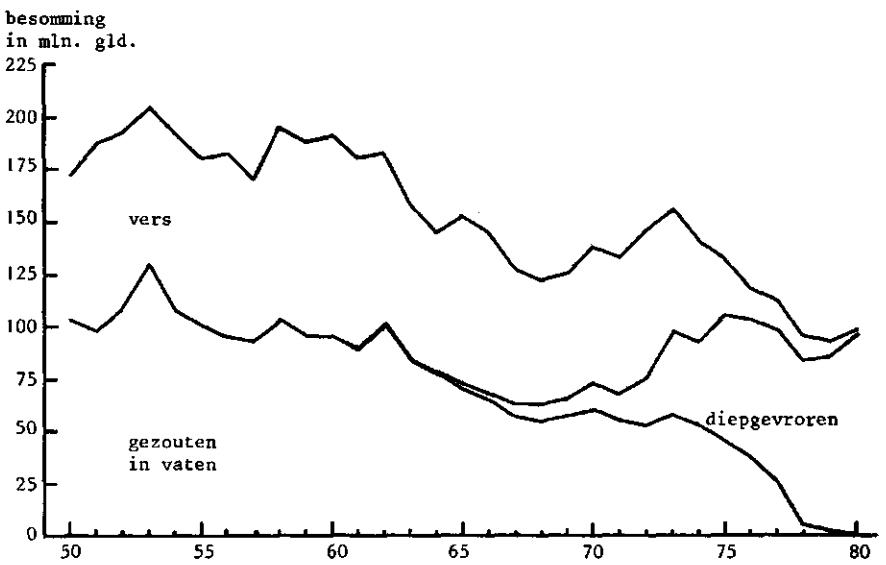
De totale aanvoer bedroeg in 1980 127 mln. kg. Hiermede werd een besomming verkregen van 98 mln. gld. Ruim 99% werd van buiten de Noordzee gelegen gebieden aangevoerd in diepgevroren staat. De resterende 1% werd vers aangevoerd, nagenoeg geheel afkomstig van de rondvisvisserij op de Noordzee, door in de loop van 1980 uit de vaart genomen hektrawlers. De diepgevroren aanvoer bestond bijna geheel uit makreel, horsmakreel en andere goedkope vissoorten. Bestond in 1950 de aanvoer ongeveer voor driekwart uit haring; in 1980 maakte deze vissoort nog geen 3% uit van het aanvoerpakket. Wanneer aanvoer en besomming van die jaren met elkaar worden vergeleken, blijkt de aanvoer van 1980 (grafiek 1.3), alhoewel van andere samenstelling, ruim 92% van die van 1950 te zijn en de besomming uitgedrukt in guldens van 1980 ongeveer 57% (grafiek 1.4). Wederom uitgedrukt in guldens blijkt de gemiddelde opbrengst per kg. produkt gedurende deze periode te zijn gedaald van *f* 1,27 naar *f* 0,77. Dit is niet verwonderlijk indien men zich realiseert dat in de loop van vooral de zeventiger jaren een verschuiving in de vangst heeft plaats gehad van duurdere naar goedkopere vissoorten. Gemiddeld zijn per schip de aanvoer en besomming respectievelijk vertien- en verzesvoudigd.

Toeneming van de vangsten bij een ongeveer gelijkblijvende bemanning per schip betekent dat per opvarende een grotere hoeveelheid produkt moet worden verwerkt (grafiek 1.5). Hoewel de factor arbeid op de huidige schepen ver is gemechaniseerd en de produktverwerking momenteel niet zo arbeidsintensief is dan voorheen (kaken, zouten, etc.) is de arbeid beslist langduriger geworden. Het lijkt dan ook waarschijnlijk dat de bemanning van de vloot zal worden uitgebreid. Overigens is het reëel besteedbaar inkomen per opvarende van de trawlers vanaf 1950 t/m 1980 met bijna tweehonderd procent gestegen (grafiek 1.6).

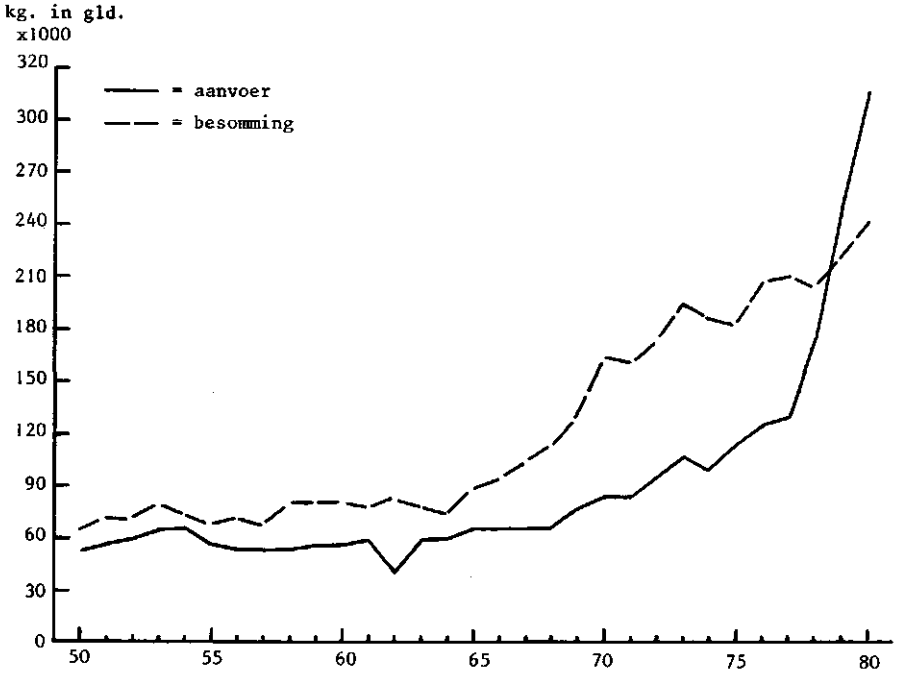
Grafiek 1.3 Totale aanvoer grote zeevisserij in mln. kg. periode 1950 - 1980, onderverdeeld naar conserveringsmethode vangst



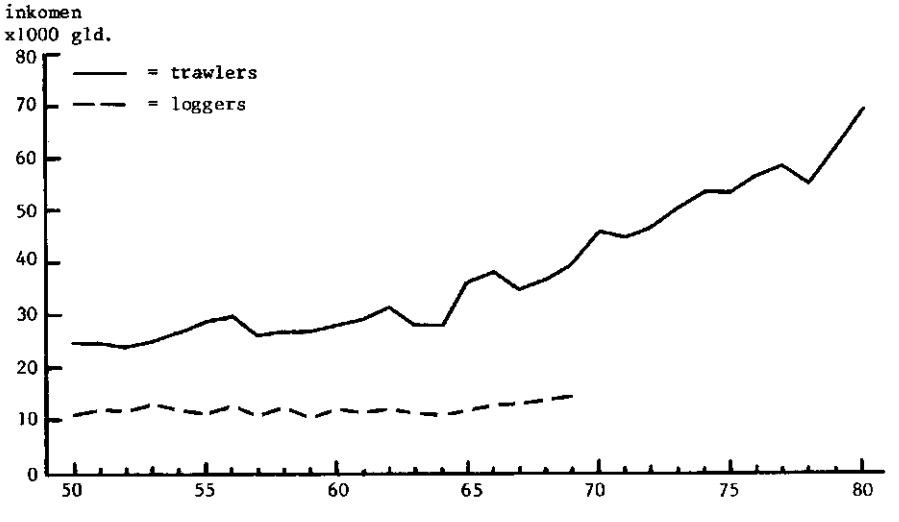
Grafiek 1.4 Totale besomming grote zeevisserij in mln. guldens van 1980, periode 1950 - 1980, onderverdeeld naar conserveringsmethode vangst



Grafiek 1.5 Aanvoer in kg. besomming in gld. van 1980, per manjaar/opvarende periode 1950 - 1980



Grafiek 1.6 Gemiddelde verdienste matroos loggers en trawlers 1950 - 1980, in guldens van 1980



Belangstelling voor visgronden in de Noordzee is mede wegens het verbod op de haringvisserij daar geheel verdwenen; in het verleden was zeker 90% van de aanvoer afkomstig uit de Noordzee. In 1980 speelde de visserij zich nagenoeg geheel af in de wateren rond Ierland, langs de gehele breedte van de Engelse en Schotse westkust en in het westelijk Engels Kanaal.

Al met al moet de na-oorlogse periode voor de grote zeevisserij als zeer dynamisch worden gekenmerkt. Er deden zich vaak snelle en onverwachte ontwikkelingen voor op het gebied van de vangstmogelijkheden (en soms onmogelijkheden), de introductie van nieuwe technische vindingen bij de scheepsbouw, uitrusting- en inrichting, de wijzigingen in de aangevoerde vissoorten en t.a.v. de ontwikkeling van prijzen en kosten.

De sterk fluctuerende ontwikkelingen hebben hoge eisen gesteld aan het aanpassingsvermogen van de reders. Ook van de Overheid en het georganiseerde bedrijfsleven werd veel inspanning gevergd bij het scheppen en uitvoeren van begeleidende maatregelen. Desondanks zijn toch een groot aantal rederijen door het wisselend, economisch getij overspoeld en ten onder gegaan. In dertig jaar moesten drie opeenvolgende typen schepen geheel of vrijwel geheel worden vervangen: de loggers, de zijtrawlers en de eerste generatie hektrawlers. Van deze hoofdtypen zijn bovendien nog veel verschillende uitvoeringen in de vaart gebracht of na enige tijd verbouwd.

Voor de grote zeevisserij is het einde van de steeds wisselende omstandigheden nog niet in zicht. In 1979 en 1980 werden een aantal hektrawlers, nagenoeg allen, van de tweede generatie ingrijpend verbouwd, terwijl nieuwbouworders werden geplaatst voor een derde generatie hektrawlers. Na deze zeer sterke specialisatie op massavangsten werden in 1981 de eerste haringquota vrij gegeven. In hoeverre de haringvisserij voor de nog resterende rederijen van belang kan worden, zal ondermeer in hoofdstuk 3 worden nagegaan.

2. Bedrijfsresultaten van de grote zeevisserij 1975-1980

De bedrijfsresultaten van de grote zeevisserij zijn voor een zeer lange periode bekend. In dit hoofdstuk wordt echter volstaan met het geven van een beeld over een tijdvak van 5 jaar. De cijfers van de jaren daarvoor zijn - indien daarvoor interesse bestaat - terug te vinden in vele publikaties van het LEI.

De bedrijfsresultaten zijn bepaald aan de hand van cijfermateriaal, dat op basis van vrijwilligheid is ontleend aan de administraties van de rederijen. Per bedrijf werd de bedrijfsboekhouding omgezet in een bedrijfseconomische administratie, waarbij een strikte scheiding werd gehandhaafd tussen rederij-handels- en andere activiteiten.

Hiertoe is wat de bedrijfskosten betreft voor alle kostensoorten, behalve afschrijving en rente, uitgegaan van werkelijk geboekte bedragen. Sommige kosten die veelal voor meer dan een jaar worden gemaakt, zoals onderhoud en reparatie en vistuigkosten, zijn berekend op basis van vierjaarsgemiddelden, andere kosten die door de bedrijven niet per schip worden geadministreerd werden alsnog arbitrair over de schepen verdeeld op basis van bij de rederijen genoteerde gegevens. Afschrijving en rente op de schepen werden berekend volgens bij het LEI geldende normen, met dien verstande dat de rente thans is berekend over de boekwaarde op basis van de vervangingsnieuwwaarde en voorheen over het gemiddeld in de loop der jaren geïnvesteerd vermogen. In de bedrijfskosten is geen beloning voor leiding en toezicht (salaris en sociale lasten directie) begrepen.

Aanvoer en besomming zijn, na controle via extracomptabele gegevens en na detaillering per visgebied, vrijwel ongewijzigd overgenomen uit de rederijboekhouding.

De schepen zijn ingedeeld in verschillende groepen op basis van vaartuigtype en motorvermogen. Uiteraard zijn alleen die schepen bij de berekening van groepsgemiddelden betrokken die het gehele of nagenoeg het gehele desbetreffende jaar in bedrijf zijn geweest. De uitkomsten van de niet volledig in de vaart geweest zijnde schepen werden overigens wel gebruikt voor de becijfering van het totale resultaat van de bedrijfstak en voor totalen per vaartuigtype (zie tabel 2.3).

Mede gezien de op de opbrengsten en kosten uitgeoefende controle kan worden aangenomen dat de uitkomsten van het onderzoek een bruikbaar beeld geven van de grote zeevisserij en dat de steekproef representatief is te achten voor de gehele bedrijfstak.

2.1 Rederijen en vloot

Omvang van de bedrijfstak

Het aantal rederijen van de grote zeevisserij is in de jaren 1975-1980 met zes verminderd. Drie rederijen staakten het visserijbedrijf onder gebruikmaking van de saneringsregelingen van de overheid. Twee (kleine) rederijen werden resp. in 1977 en 1980 ingedeeld bij de kottervisserij, omdat de wijze van bedrijfsuitoefening van de desbetreffende schepen (zijtrawlers) overwegend kenmerken van de kleine zeevisserij vertoonde. Tenslotte bracht een fusie tussen twee rederijen in 1980 het aantal rederijen met één terug (tabel 2.1).

Tabel 2.1 Rederijen en vloot van de grote zeevisserij (per ultimo)

	1975	1976	1977	1978	1979	1980
Aantal rederijen	14	13	12	11	10	8
Aantal schepen:						
Vrieshektrawlers						
1180 - 1320 pk.	10	10	10	7	6	2
1600 pk.	1	1	1	1	1	1
2000 - 2300 pk.	17	17	17	17	17	17
2700 - 3000 pk.	1	1	1	1	1	2
Hektrawlers	7	7	7	1	-	-
Zijtrawlers	8	6	6	2	1	-
Totaal	44	42	42	29	26	22
Technische gegevens totale vloot:						
Motorvermogen in 1000 pk.	67,9	65,9	66,4	52,2	48,8	45,3
Inhoud casco's in 1000 brt.	17,1	16,4	16,5	12,4	11,6	11,5
Aantal opvarenden	593	578	581	439	420	383
Financiële gegevens totale vloot in mln.gld. 1)						
Aanschafwaarde	118,8	116,7	118,6	104,1	107,3	122,4
Vervangingsnieuwwaarde	187,8	195,1	208,1	166,4	160,3	170,3
Boekwaarde op basis van vervangingsnieuwwaarde	100,1	94,4	88,3	74,9	70,0	85,6

1) Exclusief nautische- en visopsporingsapparatuur, scherfijsinstallaties en zoetwaterbereiders; 1980 voorlopige cijfers.

Bron: Scheepvaartinspectie, LEI.

Het aantal vaartuigen vertoonde een voortgaande daling, tussen eind 1975 en eind 1980 met 22 vaartuigen. Dit was het gevolg van het uit de vaart nemen van een groot aantal trawlers in het

kader van de saneringsregelingen van de Overheid. Daartegenover werd in 1980 een nieuwe hektrawler met uitgebreide diepvriescapaciteit en vallend in de groep schepen boven 2300 pk. aan de vloot toegevoegd. In de genoemde periode daalden zowel het totale tonnage als het totale motorvermogen van de vloot met 33%. Gemiddeld per schip werden echter zowel het tonnage als het motorvermogen belangrijk hoger. Aan de stijging van het gemiddelde tonnage heeft uiteraard de verlenging van een aantal bestaande vrieshektrawlers het zijne bijgedragen.

De gemiddelde ouderdom van de schepen van de grote zeevisserij was per eind 1980 ruim 7 jaar. Van de 22 schepen had een 19-tal een ouderdom beneden 10 jaar, de overige drie waren tussen 10 en 15 jaar oud.

De vermindering van de vloot weerspiegelde zich uiteraard ook in het verloop van het aantal opvarenden. Per eind 1980 bedroeg dat aantal nog geen 400.

Geïnvesteerd vermogen

Gebruik makend van de aanschafwaarde (inclusief latere investeringen, zoals de recente verlenging van vrieshektrawlers en de uitbreiding van de diepvriescapaciteit) van schepen van bij het onderzoek betrokken rederijen is een taxatie gemaakt van de totale aanschafwaarde van de vloot van de grote zeevisserij. Bij deze opstelling zijn ontvangen subsidies buiten beschouwing gelaten, evenals de in de boekhoudingen voorkomende nieuwbouw- of vervangingsreserves. In de cijfers zijn voorts niet begrepen de nautische- en visopsporingsapparatuur, alsmede installaties voor de bereiding van zoetwater en ijs.

Met behulp van indexcijfers voor de bouwkosten van schepen is voor de vloot voorts de overeenkomstige vervangingsnieuwwaarde berekend. Per eind 1980 bedroeg deze voor de grote zeevisserijvloot rond 170 miljoen gulden, ofwel 139% van de historische aanschafwaarde. Met gebruikmaking van de door het LEI gehanteerde afschrijvingspercentages (8% per jaar gedurende 12 jaar met een restwaarde van 4%) is ook de boekwaarde op basis van vervangingsnieuwwaarde berekend. Uitgedrukt in een percentage van de vervangingsnieuwwaarde bedroeg deze per eind 1980 voor de totale vloot 50%.

2.2 Aanvoer en besomming

Aanvoer en besomming in totaal en per type schip

De totale aanvoer van de grote zeevisserij daalde in de jaren 1976 en 1977 geleidelijk bij een gelijkblijvende besomming. Hogere haringprijzen konden de aanvoerdaling compenseren. Na 1977 liep de totale aanvoer op tot in 1980 zelfs 52% boven het niveau van 1975. De besomming echter lag in 1978 en 1979 op een lager niveau

dan in de voorgaande jaren - vervanging haring door goedkopere vissoorten - en kwam eerst in 1980 weer op het vroegere peil van even onder de 100 mln. gld.(tabel 2.2).

Tabel 2.2 Aanvoer en besomming van de grote zeevisserij

	1975	1976	1977	1978	1979	1980 1)
AANVOER in mln. Kg.						
Grote vrieshektrawlers, 1600 pk en meer	48,1	46,3	51,0	67,9	92,7	117,3
Kleine vrieshektrawlers, 1180 - 1320 pk	15,9	13,2	11,0	10,4	9,6	9,6
Overige hek/zijtrawlers	19,7	11,9	7,0	3,7	1,3	-
Totaal	83,7	71,4	69,0	82,0	103,6	126,9
waarvan:						
diepgevroren	41,1	43,0	52,0	74,1	99,6	125,9
gezouten in vaten	23,4	18,3	7,2	1,1	0,2	-
vers	19,2	10,1	9,8	6,8	3,8	1,0
Naar visgrond:						
Noordzee	31,5	18,1	12,8	6,5	3,5	0,8
overige gebieden	52,2	53,3	56,2	75,5	100,1	126,1
Per periode:						
winter	26,4	22,8	27,0	32,8	40,9	51,6
voorseizoen	21,9	21,0	11,7	13,8	26,5	30,4
naseizoen	35,4	27,6	30,3	35,4	36,2	44,9
BESOMMING in mln. gld.						
Grote vrieshektrawlers, 1600 pk en meer	50,3	57,8	60,9	64,9	73,5	90,0
Kleine vrieshektrawlers, 1180 - 1320 pk	18,8	18,9	18,7	13,3	9,6	8,2
Overige hek/zijtrawlers	29,8	20,7	17,7	7,8	3,2	-
Totaal	98,9	97,4	97,3	86,0	86,3	98,2
waarvan:						
diepgevroren	45,6	56,6	63,3	71,0	78,8	96,7
gezouten in vaten	33,5	29,4	20,8	4,3	0,4	-
vers	19,8	11,4	13,2	10,7	7,1	1,5
Naar visgrond:						
Noordzee	47,0	38,8	31,4	10,3	6,6	1,3
overige gebieden	51,9	58,6	65,9	75,7	79,7	96,9
Per periode:						
winter	20,8	16,4	24,5	29,4	32,7	40,2
voorseizoen	43,3	50,1	40,3	27,9	22,2	23,7
naseizoen	34,8	30,9	32,5	28,7	31,4	34,3

1) Voorlopige cijfers.
Bron: CBS, LEI.

Mede als gevolg van de veranderde samenstelling van de vloot is de aanvoer van de grote vrieshektrawlers bijna twee en een halfmaal zo groot geworden sinds 1975, waarbij de besomming minder dan tweemaal zo hoog werd: minder haring en meer goedkope vis. Van de overige schepen daalde de aanvoer in 1980 tot ongeveer een kwart en de besomming tot slechts 17% van die in 1975.

Ook in het verloop van aanvoer en besomming, geclassificeerd naar de wijze van verwerking - diepvries, gezouten en vers-, weerspiegelden zich enerzijds de veranderde samenstelling van de vloot en anderzijds het aangevoerde assortiment: een verschuiving van gezouten en diepgevroren haring naar diepgevroren goedkopere vissoorten. De aanvoer van niet-diepgevroren produkten bleek in 1980 zelfs tot minder dan 1% van de totale aanvoer te zijn gedaald, terwijl de besomming daarvan 1,5% van de totale besomming uitmaakte.

Aanvoer en besomming naar visgrond

De bevissing van de verschillende zeegebieden door de trawlers van de grote zeevisserij is afhankelijk van een aantal factoren, zoals de samenstelling van de vloot, het voorkomen van bepaalde vissoorten, commerciële afzetmogelijkheden voor die vissoorten en uiteraard vangstbeperkingen.

Voor de Nederlandse grote zeevisserij is sinds 1974 de Noordzee, voorheen verreweg het belangrijkste visgebied van deze bedrijfstak, door een samenstel van oorzaken steeds minder belangrijk geworden. In 1980 bedroeg het aandeel uit de Noordzee van de totale aanvoer en besomming nog slechts 1%. Het accent is geheel komen te liggen op de visserij aan de west- en zuidwestkust van de Britse eilanden en de westelijke ingang van het Engels Kanaal. De belangrijkste factor voor het wegvallen van de Noordzeevisserij is ongetwijfeld het totale verbod op de Noordzeeharingvisserij geweest. Overigens waren de vangstmogelijkheden in het recente verleden bij een praktisch vrije visserij in de Noordzee al zodanig dat vaak aan de "Westkust" de voorkeur werd gegeven. In 1975 en 1976 werd buiten de Noordzee ook reeds 52, resp. 60% van de besomming gerealiseerd.

Aanvoer en besomming per seizoen

Mede onder invloed van de maatjesharingperiode (medio mei t/m juli) is het z.g. "voorseizoen" voor de grote zeevisserij voorheen altijd de periode geweest waarin het grootste aandeel van de totale besomming werd verkregen. Doordat in de laatste jaren onder dwang van internationale vangstbeperkende maatregelen is overgeschakeld op het bevissen van andere vissoorten dan haring, waarbij zowel het aanvoer- als het besommingspatroon vrij gelijkmatig verloopt, is het belang van seizoenonderscheidingen vrijwel geheel komen te vervallen. Het voorseizoen, dat in 1976 ondanks de teruglopende haringvangsten nog meer dan de helft van de totale besomming opleverde, stond in 1979 en 1980 voor slechts 25% van de totale besomming te boek.

2.3 Totale bedrijfsresultaten

Resultaten van de gehele bedrijfstak

Gedurende de periode 1975-1980 is de totale inzet van de grote zeevisserijvloot gedurig afgenomen. Het ingezette aantal schepen verminderde van 68 tot 22, terwijl het totale olieverbruik - een goede maat voor de vlootinzet - daalde van 66 tot 37 miljoen liter.

De totale opbrengsten bleven echter vrijwel op peil, hoewel rekening houdend met de inflatie in reële termen ook hier van een teruggang sprake is geweest (tabel 2.3). Doordat tot in 1978 ook de kosten daalden was er sprake van een verbetering van de nettoresultaten vanuit een verliesgevende situatie in 1975 tot een klein positief saldo in 1977 en 1978. Daarna echter zijn sterke kostenstijgingen - duurdere olie, meer kosten voor vangst en vangstverwerking door de toegenomen aanvoer - er de oorzaak van geweest dat in 1979 weer met verlies werd gewerkt, welk verlies in 1980 nog groter is geworden. Dit laatste ondanks een niet te verwaarlozen stijging van de besomming met 8,4 mln. gld. Naast een toeneming van de bemanningskosten als gevolg van het deelsysteem speelden de stijging van de vaartuigkosten - inclusief afschrijving en rente een toeneming van 5,6 mln. - en de verwerkingskosten van de vangst een belangrijke rol. De totale bedrijfstak blijkt aldus gebukt te gaan onder hoge exploitatiekosten en relatief lage opbrengstprijzen, waartegenover alleen grote vangsten kunnen worden gesteld, met echter navenant grotere verwerkingskosten.

Resultaten per groep van schepen

Het hiervoor gestelde is vrijwel een afspiegeling van de behaalde resultaten van de groep grote vrieshektrawlers. Het nettotekort in 1975 van 1,6 mln. gld. voor de totale groep van deze vaartuigen verbeterde tot een netto-overschot van 4,4 mln. gld. in 1978 (tabel 2.4 t/m 2.6). De genoemde kostenstijgingen hebben vervolgens het netto-resultaat weer omlaaggebogen tot een tekort van 2,2 mln. gld. in 1980. De totale inzet van grote vrieshektrawlers bleef in de jaren 1975 t/m 1979 constant en is in 1980 door het in de vaart brengen van een nieuw schip groter geworden.

Voor de kleinere vrieshektrawlers, die in veel mindere mate op de visserij buiten de Noordzee konden worden ingezet, is een voortgaande daling van de inzet te constateren. In termen van gasolieverbruik en zeedagen is dit duidelijk waarneembaar. Na een aanvankelijke daling van het netto-tekort in 1977 werden de resultaten in volgende jaren, mede door het ontbreken van alternatieve vangstmogelijkheden, dusdanig slechter dat door de rederijen werd besloten een groot deel van deze schepen uit de vaart te nemen. Een door de nationale Overheid toegekende saneringspremie heeft het

Tabel 2.3 Totaalresultaat grote zeevisserij in mln. gld.

	1975	1976	1977	1978	1979	1980 1)
Technische bijzonderheden:						
Aantal schepen in de visserij	68	44	42	41	29	26
Waarvan per ultimo in de vloot	44	42	42	29	26	22
Totaal motorvermogen in 1000 pk.	92,6	67,9	66,4	65,1	52,2	50,3
Totale inhoud casco's in 1000 brt.	24,4	17,1	16,5	16,1	12,6	12,9
Aantal reizen	1424	902	781	577	576	437
Aantal zeedagen	15136	10625	9741	7821	6835	5885
Aantal manjaren opvarenden	728	561	534	468	416	407
Gasolieverbuik (in mln. ltrs.)	66,2	51,6	44,8	38,5	39,6	37,0
Opbrengsten:						
visserijbesomming	98,9	97,4	97,3	86,0	86,3	98,2
overige bedrijfsopbr.	0,2	1,5	3,7	6,4	4,1	0,6
Totaal	99,1	98,9	101,0	92,4	90,4	98,8
Kosten:						
vaartuigen 2)	28,3	26,5	24,3	21,2	25,9	29,6
vangst	13,2	10,3	10,1	9,4	9 1	9,9
vangstconservering	5,2	4,7	4,6	4,6	5,6	7,1
heffingen	0,8	0,6	0,8	0,6	0,5	0,4
bemanning	37.9	36,6	36,5	33,6	32,1	34,7
aan de wal	3,1	2,9	3,3	2,6	2,6	2,5
Totaal	88,5	81,6	79,6	72,0	75,8	84,2
Bruto-resultaat	+10,6	+17,3	+21,4	+20,4	+14,6	+14,6
Afschrijving en rente	24,0	22,4	21,1	19,7	16,8	18,7
Netto-resultaat	-13,4	-5,1	+0,3	+0,7	-2,2	-4,1

1) Voorlopige cijfers.
2) 1975 na aftrek 3,6 mln. gld. gasoliesubsidie.

Tabel 2.4 Totaalresultaat vrieshektrawlers van 1600 pk. en meer in mln. gld.

	1975	1976	1977	1978	1979	1980 1)
Technische bijzonderheden:						
Aantal schepen in de visserij	19	19	19	19	19	20
Waarvan per ultimo in de vaart	19	19	19	19	19	20
Totaal motorvermogen in 1000 pk.	39,9	39,9	39,9	39,9	39,9	42,7
Totale inhoud casco's in 1000 brt.	9,0	9,0	9,0	9,0	9,2	10,7
Aantal reizen	329	345	344	291	341	339
Aantal zeedagen	5005	5120	4693	4395	4936	4908
Aantal manjaren opvarenden	265	287	281	295	314	352
Gasolieverbruik (in mln ltrs.)	31,4	31,6	27,2	25,8	31,6	33,3
Opbrengsten:						
visserijbesomming	50,3	57,8	60,9	64,9	73,5	90,0
overige bedrijfsopbr.	0,1	1,5	1,8	2,3	3,1	0,6
Totaal	50,4	59,3	62,7	67,2	76,6	90,6
Kosten:						
vaartuigen 2)	12,0	15,0	13,5	13,4	20,3	26,2
vangst	5,6	5,5	6,0	6,3	7,4	8,8
vangstconservering	2,5	2,5	3,0	3,7	5,0	6,5
heffingen	0,2	0,2	0,3	0,2	0,3	0,3
bemanning	17,6	21,0	21,5	23,7	26,4	31,1
aan de wal	1,1	1,4	1,7	1,5	2,1	2,3
Totaal	39,0	45,6	46,0	48,8	61,5	75,2
Bruto-resultaat	+11,4	+13,7	+16,7	+18,4	+15,1	+15,4
Afschrijving en rente	13,0	14,9	14,6	14,0	14,6	17,6
Netto-resultaat	-1,6	-1,2	+2,1	+4,4	+0,5	-2,2

1) Voorlopige cijfers.
2) 1975 na aftrek 3,6 mln. gld. gasoliesubsidie.

Tabel 2.5 Totaalresultaat vrieshektrawlers van 1180-1320 pk. in mln. gld.

	1975	1976	1977	1978	1979	1980 1)
Technische bijzonderheden:						
Aantal schepen in de visserij	13	10	10	9	7	6
Waarvan per ultimo in de vaart	10	10	10	7	6	2
Totaal motorvermogen in 1000 pk.	16,0	12,4	12,4	11,1	8,8	7,6
Totale inhoud casco's in 1000 brt.	4,8	3,6	3,6	3,2	2,5	2,2
Aantal reizen	236	184	189	139	159	98
Aantal zeedagen	3202	2331	2382	1896	1392	977
Aantal manjaren opvarenden	159	123	126	104	74	55
Gasolieverbruik (in mln. ltrs.)	13,1	9,6	9,1	7,8	5,9	3,7
Opbrengsten:						
visserijbesomming	18,8	18,9	18,7	13,3	9,6	8,2
overige bedrijfsopbr.	-	-	0,9	1,5	0,9	-
Totaal	18,8	18,9	19,6	14,8	10,5	8,2
Kosten:						
vaartuigen 2)	5,7	5,4	5,4	4,7	4,2	3,4
vangst	2,6	2,2	2,2	1,8	1,3	1,1
vangstconservering	1,1	0,9	0,8	0,6	0,5	0,6
heffingen	0,2	0,2	0,2	0,2	0,1	0,1
bemanning	7,2	7,3	7,5	5,9	4,3	3,6
aan de wal	0,7	0,7	0,8	0,6	0,4	0,2
Totaal	17,5	16,7	16,9	13,8	10,8	9,0
Bruto-resultaat	+1,3	+2,2	+2,7	+1,0	-0,3	-0,8
Afschrijving en rente	5,0	3,9	3,9	3,4	1,8	1,1
Netto-resultaat	-3,7	-1,7	-1,2	-2,4	-2,1	-1,9

1) Voorlopige cijfers.
2) 1975 na aftrek 0,7 mln. gld. gasoliesubsidie.

Tabel 2.6 Totaalresultaat overige hektrawlers en zijtrawlers in mln. gld.

	1975	1976	1977	1978	1979	1980
Technische bijzonderheden:						
Aantal schepen in de visserij	36	15	13	13	3	-
Waarvan per ultimo in de vaart	15	13	13	3	1	-
Totaal motorvermogen in 1000 pk.	36,7	15,6	14,1	14,1	3,5	-
Totale inhoud casco's in 1000 brt.	10,6	4,5	3,9	3,9	0,9	-
Aantal reizen	859	373	248	147	76	-
Aantal zeedagen	6929	3174	2666	1530	507	-
Aantal manjaren opvarenden	304	151	127	69	28	-
Gasolieverbruik (in mln. ltrs.)	21,7	10,4	8,5	4,9	2,1	-
Opbrengsten:						
visserijbesomming	29,8	20,7	17,7	7,8	3,2	-
overige bedrijfsopbr.	0,1	-	1,0	2,6	0,1	-
Totaal	29,9	20,7	18,7	10,4	3,3	-
Kosten:						
vaartuigen 1)	10,6	6,1	5,4	3,1	1,4	-
vangst	5,0	2,6	1,9	1,3	0,4	-
vangstconservering	1,6	1,3	0,8	0,3	0,1	-
heffingen	0,4	0,2	0,3	0,2	0,1	-
bemanning	13,1	8,3	7,5	4,0	1,4	-
aan de wal	1,3	0,8	0,8	0,5	0,1	-
Totaal	32,0	19,3	16,7	9,4	3,5	-
Bruto-resultaat	-2,1	+1,4	+2,0	+1,0	-0,2	-
Afschrijving en rente	6,0	3,6	2,6	2,3	0,4	-
Netto-resultaat	-8,1	-2,2	-0,6	-1,3	-0,6	-

1) 1975 na aftrek 1,2 mln. gld. gasoliesubsidie.

afstoten van deze vaartuigen vergemakkelijkt. Per eind 1980 waren dan ook nog slechts 2 trawlers van dit type in de vaart.

Een en ander geldt in nog sterkere mate voor de groep overige schepen, bestaande uit hektrawlers zonder diepvriesinstallaties en zijtrawlers, eveneens zonder diepvriesinrichting. Met name in 1975 en 1978 is deze vloot sterk ingekrompen, terwijl in 1980 dit onderdeel van de vloot geheel uit de grote zeevisserij is verdwenen, mede door de indeling van de laatste nog varende zijtrawler bij de kottervisserij op grond van de wijze van exploitatie.

2.4 Gemiddeld bedrijfsresultaat per type vaartuig

Vrieshektrawlers 2000 - 2300 pk.

In de beschouwde periode (1977 t/m 1980) kan een aanvoerstijging van 3,3 mln. kg. gemiddeld per schip worden geconstateerd en een opbrengststijging van *f* 1.135.000. Na eliminatie van de overige opbrengsten resulteert een stijging van de visserijbesomming van *f* 1.221.000. De gemiddelde opbrengst per kg. aangevoerd produkt blijkt in 1977 *f* 1,25 en in 1980 *f* 0,77 te zijn geweest. Oorzaak van deze aanzienlijke daling, waardoor de stijging van de besomming achterbleef t.o.v. de aanvoerstijging is de omschakeling geweest van het bevissen van duurdere soorten (haring) naar goedkopere vissoorten (horsmakreel, makreel, pilchards, sprot, blauwe wijting, enz.).

In 1977 en 1978 is de haringvisserij slechts voor zeer korte tijd en voor zeer beperkte hoeveelheden toegestaan geweest. Gevolg hiervan was een zeer hoog prijsniveau voor haring in deze perioden. Het behaalde netto-overschot in deze jaren is dan ook overwegend afkomstig uit deze korte haringvisserijperioden. Voor 1978 is in feite het netto-resultaat enigszins geflatteerd, aangezien de opbrengsten en kosten uitsluitend betrekking hebben op de afdeling rederij. Achteraf is gebleken dat de handelsafdelingen als gevolg van concurrerende importen uit het buitenland in veel gevallen lagere opbrengstprijzen hebben gerealiseerd dan die welke aan de afdeling rederij zijn doorberekend.

In 1979 werd in geen enkel visgebied haringvisserij toegestaan, volgens de berekende resultaten resulteerde de visserij in een nettotekort van *f* 18.000, tegenover een overschot van *f* 228.000 in 1978 (tabel 2.7 en 2.8). Naast de eerder geschetste ontwikkelingen in aanvoer en besomming waren voor dat jaar t.o.v. 1978 enkele factoren van groot belang voor het behaalde bedrijfsresultaat. De totale kosten zijn aanzienlijk gestegen. Alleen al door een grote prijsstijging van olie (van *f* 24,40 tot *f* 38,08 per 100 liter) liepen de kosten met *f* 270.000 op. De grotere vangst deed de vangst- en verwerkingskosten stijgen met *f* 81.000. Met daarnaast nog een aantal andere kostenstijgingen bleek het totaal van de bedrijfskosten met *f* 565.000 te zijn toegenomen. Geconfron-

Tabel 2.7 Samenvatting bedrijfsresultaten gemiddeld per vaartuig

	1977	1978	1979	1980 1)
Vrieshektrawlers, 2000-2300 pk.:				
Aantal schepen in onderzoek	9	9	9	9
Waarvan in het gemiddelde	9	9	9	9
Motorvermogen in pk.	2078	2078	2078	2078
Inhoud casco in brt.	468	468	488	525
Lengte in meters vlgs. meetbrief	51	51	53	57
Ouderdom casco en motor in jaren	4	5	6	7
Aantal reizen	18	16	17	18
Aantal zeedagen	246	234	245	246
Aantal opvarenden	16	17	17	18
Aanvoer in kg.	2683557	3621450	4714783	5971164
Bedrijfsresultaat in gld.				
Visserijbesomming	3357829	3489980	3721275	4578524
Overige bedrijfsopbrengsten	130617	101050	189111	44554
Totaal opbrengsten	3488446	3591030	3910386	4623078
Kosten, zonder afschrijving en rente	2522251	2608519	3115742	3787024
Bruto-resultaat	+966195	+982511	+794644	+836054
Afschrijving en rente	782457	754478	812314	898267
Netto-resultaat	+183738	+228033	-17670	-62213
Vrieshektrawlers, 1180-1320 pk.:				
Aantal schepen in onderzoek	7	7	4	4
Waarvan in het gemiddelde	7	7	4	3
Motorvermogen in pk.	1251	1251	1290	1320
Inhoud casco in brt.	355	355	361	384
Lengte in meters vlgs. meetbrief	45	45	45	48
Ouderdom casco en motor in jaren	12	13	13	14
Aantal reizen	20	15	23	17
Aantal zeedagen	249	200	237	239
Aantal opvarenden	13	13	13	15
Aanvoer in kg.	1173060	1071557	2058737	2925902
Bedrijfsresultaat in gld.				
Visserijbesomming	2103877	1407632	1882663	2273727
Overige bedrijfsopbrengsten	71826	172770	94451	-
Totaal opbrengsten	2175703	1580402	1977114	2273727
Kosten, zonder afschrijving en rente	1812141	1467402	1944312	2379305
Bruto-resultaat	+363562	+113000	+32802	-105578
Afschrijving en rente	364843	366018	295376	297580
Netto-resultaat	-1281	-253018	-262574	-403158

1) Voorlopige cijfers.

Tabel 2.8 Samenstelling bedrijfskosten vrieshektrawlers 2000-2300 pk., gemiddeld per vaartuig

	1977	1978	1979	1980 1)
A. Kosten vaartuig				
Gasolie (liters)	(1437308)	(1372773	(1589993)	(1623131)
1. Gasolie	365671	334980	605417	883331
2. Smeerolie	23241	20320	22619	25185
3. Onderhoud/survey casco	79408	70062	77555	81655
4. Onderhoud/survey motor	101414	100495	124203	130766
5. Nautische/visopsporingsapp.	61102	65015	50945	45113
6. Assurantie	68098	74466	81923	86019
7. Scheepsbenodigheden	27796	33128	44206	41909
8. Sleepboothuip	8394	8394	8809	9498
Subtotaal	735124	706860	1015677	1303476
B. Kosten vangst				
1. Vistuig	174455	165666	173191	182345
2. Laden en lossen	124961	155567	183813	242429
3. Vrachten	21174	21587	16779	22093
Subtotaal	320590	342820	373783	446867
C. Kosten vangstconservering				
1. Afschrijving tonnen	6966	1568	198	-
2. Kuiperslonen en -materialen	12804	3088	558	-
3. Zout	4908	1844	235	-
4. IJs	5622	3996	987	1000
5. Koelkosten gezouten haring	-	411	-	-
6. Kistjes	931	-	-	-
7. Verpakking diepvries	126876	189497	248338	329608
Subtotaal	158107	200404	250316	330608
D. Heffingen				
1. Afslagkosten	6471	1441	1835	1831
2. PVV en Visserijschap	11746	10341	11272	15567
3. Heffing opvangregelingen	2111	199	87	-
4. Uitkering opvangregelingen	-488	-855	-346	-
Subtotaal	19840	11126	12848	17398
E. Kosten bemanning				
1. Gages, garantielonen, enz.	983400	1018250	1081717	1262180
2. Sociale lasten	157681	191490	209093	245000
3. Proviand en water	43712	44659	52207	57577
4. Reisgeld	6571	8249	9841	10611
Subtotaal	1191364	1262648	1352858	1575368
F. Kosten aan de wal				
1. Algemene kosten	88819	78044	103424	108595
2. Bewaking, havengeld, enz.	5220	5415	4370	4712
3. Factor	3187	1202	2466	-
Subtotaal	97226	84661	110260	113307
G. Afschrijving en rente				
1. Afschrijving	487665	511353	545967	609569
2. Rente totale vermogen	294792	243125	266347	288698
Subtotaal	782457	754478	812314	898267
Totale kosten	3304708	3362997	3928056	4685291

1) Voorlopige cijfers.

Tabel 2.9 Samenstelling bedrijfskosten vrieshektrawlers 1180-1320 pk., gemiddeld per vaartuig

	1977	1978	1979	1980 1)
A. Kosten vaartuig				
Gasolie (liters)	(948632)	(820298)	(999318)	(874984)
1. Gasolie	241621	199948	377324	469813
2. Smeerolie	15479	13205	19783	20181
3. Onderhoud/survey casco	93248	75983	89171	97553
4. Onderhoud/survey motor	103189	98546	108215	119882
5. Nautische/visopsporingsapp.	35391	35354	33951	38030
6. Assurantie	48899	46897	54003	59109
7. Scheepsbenodigheden	18927	17271	19998	22447
8. Sleepboothulp	6856	8118	9283	9476
Subtotaal	563610	495322	711728	836491
B. Kosten vangst				
1. Vistuig	126212	99279	123740	134237
2. Laden en lossen	95848	89475	117375	178773
3. Vrachten	11645	4605	5230	6730
Subtotaal	233705	193359	246345	319740
C. Kosten vangstconservering				
1. Afschrijving tonnen	14982	3128	4804	410
2. Kuipersloner en -materialen	19989	5639	2256	246
3. Zout	7337	1259	753	109
4. IJs	12692	11988	4546	-
5. Koelkosten gezouten haring	-	942	-	-
6. Kistjes	1500	2866	644	-
7. Verpakking diepvries	26798	31695	91403	162130
Subtotaal	83298	57517	104406	162895
D. Heffingen				
1. Afslagkosten	21403	17400	13512	909
2. PVV en Visserijschap	7565	4770	5659	7731
3. Heffing opvangregelingen	5593	1275	1420	-
4. Uitkering opvangregelingen	-2160	-1006	-12506	-
Subtotaal	32401	22439	8085	8640
E. Kosten bemanning				
1. Gages, garantielonen, enz.	657661	479115	612627	723764
2. Sociale lasten	120986	118680	143886	209067
3. Proviand en water	38349	32425	40755	45913
4. Reisgeld	7018	6458	8167	6326
Subtotaal	824014	636678	805435	985070
F. Kosten aan de wal				
1. Algemene kosten	56760	57523	63123	63484
2. Bewaking, havengeld, enz.	4823	2943	2702	2985
3. Factor	3530	1621	2488	-
Subtotaal	75113	62087	68313	66469
G. Afschrijving en rente				
1. Afschrijving	321051	335188	247633	228637
2. Rente	43792	30830	47743	68943
Subtotaal	364843	366018	295376	297580
Totale kosten	2176984	1833420	2239688	2676885

1) Voorlopige cijfers.

teerd met een stijging van de opbrengsten van *f* 319.000 leverde dit een verslechtering van het netto-resultaat op van *f* 246.000.

Ook de voorlopige cijfers over 1980 geven een dergelijke beeld. Door een wederom hogere olieprijs (*f* 54,42 per 100 liter) werd nog eens *f* 278.000 aan de kosten toegevoegd. Vangst en verwerking van de flink hogere aanvoer vergde *f* 153.000 meer aan kosten, terwijl ook de overige exploitatiekosten niet ontkwamen aan de algemene prijsontwikkeling. De opbrengsten stegen weliswaar met *f* 713.000, maar deze stijging was niet voldoende om de toegenomen bedrijfskosten te dekken. Mede als gevolg van hogere bemanningskosten (onder invloed van de hogere besomming *f* 223.000 meer) bleek de totale kostenstijging met *f* 757.000 nog *f* 44.000 groter te zijn dan de besommingsstijging. Het netto-tekort nam dan ook toe van *f* 18.000 in 1979 tot *f* 62.000 in 1980.

Vrieshektrawlers 1180 - 1320 pk.

In tegenstelling tot de grote vrieshektrawlers is bij deze schepen, zeker na 1976, sprake van een gemengde groep vaartuigen. Onder invloed van het verbod op de haringvisserij zijn de vaartuigen met beperkte vriescapaciteit aan boord ingezet in de rondvisvisserij en de vaartuigen met een grotere vriescapaciteit in de visserij op pelagische vissoorten, andere dan haring.

Het jaar 1977 gaf ook voor deze schepen een verbetering van het bedrijfsresultaat te zien, hetgeen voornamelijk was te danken aan de korte periode van haringvisserij op de Noordzee. Echter 1978 gaf, in tegenstelling tot de positieve resultaten van de grotere schepen, een forse stijging van het netto-tekort te zien (tabel 2.7 en 2.9). Hiervoor zijn verschillende oorzaken aan te wijzen, zoals: tegenvallende prestaties in de korte periode haringvisserij in buiten de Noordzee gelegen wateren, teleurstellende ontwikkelingen in de vangsten en prijzen in de rondvisvisserij en tenslotte een forse terugval in het aantal zeedagen, waardoor een deel van de vaste kosten - ondanks de vergoedingen in het kader van de stilligregeling - niet konden worden terugverdiend.

In 1979 zijn de invloed van de rondvisvisserij en de daarmee gepaard gaande verliezen door het opleggen van de desbetreffende schepen van weinig betekenis meer geweest. Bovendien is het aantal zeedagen gemiddeld per schip toegenomen, zodat de factoren die voor een groot deel het bedrijfsresultaat over 1978 bepaalden in 1979 bijna niet meer van invloed zijn geweest. Het beeld van zowel opbrengsten als kosten is relatief gezien steeds meer synchroon gaan lopen met dat van de grote vrieshektrawlers, waarbij de post "afschrijving" bij de kleinere schepen lager is geworden door het overschrijden van de economische levensduur in een aantal gevallen. Bij deze groep schepen is in 1979 een aanzienlijke aanvoerstijging gerealiseerd, door de lagere prijzen echter is de opbrengststijging beperkt gebleven tot *f* 397.000. De kosten stegen als gevolg van de eerder genoemde oorzaken met *f* 406.000, zodat het grote netto-tekort nog iets toenam.

Ook in 1980 heeft deze tendentie zich voortgezet: hogere opbrengsten, een nog sterkere toeneming van de kosten met als gevolg een aanzienlijke stijging van het netto-tekort. Duidelijk is te constateren dat met deze schepen de massavisserij op andere pelagische vissoorten dan haring niet rendabel is uit te oefenen. Zelfs het bruto-resultaat - opbrengsten minus kosten, exclusief afschrijving en rente - is in 1980 negatief geworden.

3. Perspectieven van de grote zeevisserij

De economische vooruitzichten van de grote zeevisserij worden niet alleen bepaald door de ontwikkeling van de kosten en opbrengsten van de thans in de vaart zijnde schepen. Ook het toekomstige visserijbeleid in de wateren van de EG en de ontwikkeling van de omvang van de visstapels in deze wateren zijn van belang. Een aantal aspecten worden in dit hoofdstuk aangesneden.

3.1 De huidige stand van zaken

Vlootomvang

Na een periode van circa 5 jaar, waarin geen nieuwbouw had paats gevonden, werden reeds voor het begin van de jaren tachtig, de vooruitzichten door de meeste reders zo gunstig beoordeeld, dat de eerste nieuwbouworders voor een nieuwe generatie grote hektrawlers werden geplaatst. In 1980 en 1981 werden 4 nieuwe hektrawlers in de vaart gebracht, terwijl 2 hektrawlers in aanbouw zijn welke in 1982 aan de vloot worden toegevoegd. Momenteel, ultimo 1981, zijn er 24 hektrawlers in de vaart waarvan het totale motorvermogen van de hoofdmotoren en het gezamenlijke cascoinhoud respectievelijk 54420 pk. en 14072 brt. bedraagt. De globale vlootopbouw is als volgt:

- Vrieshektrawlers eerste generatie, 2 eenheden, bouwperiode 1966-1967, motorvermogen 1300-1600 pk. Gemiddeld motorvermogen in pk., cascoinhoud in brt. en lengte in meters volgens meetbrief waren respectievelijk 1460 pk., 404 brt. en 49,21 meter. Deze schepen zijn oorspronkelijk in de vaart gekomen als hektrawlers zonder vriesinstallatie. In de loop der jaren zijn, deze schepen uitgerust met een vriesinstallatie. Van alle schepen is de vriescapaciteit meerdere malen uitgebreid. Een der schepen is in 1980 verlengd;
- Vrieshektrawlers tweede generatie. 19 eenheden, bouwperiode 1971-1975, motorvermogen 2000-2700 pk. Gemiddelden respectievelijk 2100 pk., 518 brt. en 55,84 meter. In de loop der jaren is de vriescapaciteit van deze schepen uitgebreid en aangepast aan de gewijzigde omstandigheden in de visserij. In de periode 1979-1980 zijn 12 van deze schepen verlengd;
- Vrieshektrawlers derde generatie, 4 eenheden, bouwperiode 1980-1981, motorvermogen 2800-3600 pk. Gemiddelden respectievelijk 3300 pk., 954 brt. en 66,78 meter. De 2 in aanbouw zijnde hektrawlers worden in 1982 aan deze klasse toegevoegd.

Enkele bijzonderheden over de huidige hektrawlers

In de ongeveer twintig jaar die zijn verstreken tussen het moment dat de eerste hektrawler in de vaart kwam en nu is er aan

boord van deze schepen op het gebied van navigatie, opsporing, vangtechniek, verwerking en conservering van de vis en arbeidsomstandigheden aan boord het nodige veranderd. De schepen zijn groter en de motoren krachtiger geworden en er zijn tal van nieuwe installaties aan boord der schepen geplaatst. In dit verband zijn enkele cijfers illustratief tussen de eerste hektrawler (1961) en de laatste die in 1981 in de vaart is gekomen: lengte volgens meetbrief 42,50 meter tegenover 67,73 meter, inhoud casco 348 brt. tegenover 1079 brt. thans en motorvermogen 1200 pk. tegenover 3600 pk.

Mechanisatie van arbeid aan boord, waartoe omstreeks 1953 bij de loggers door het installeren van mechanisch voortbewogen hulpwerktuigen voor het halen en uitzetten van de vleet - na tientallen jaren stilstand - de eerste verdere schreden werden gezet, is bij deze grote hektrawlers ver doorgevoerd. Het tussendek/werkdek van deze schepen lijkt veel op een complete fabriekshal. Met behulp van de mechanische verwerkingsinstallaties is de arbeid aan boord minder zwaar geworden. Door het vangen en verwerken van grotere hoeveelheden is de arbeid echter langduriger geworden.

De oude methoden van produktconservering, in gezouten en verse toestand, zijn nagenoeg geheel verdwenen. In plaats hiervan wordt de totale lading in diepgevroren staat aangevoerd. De verpakking van de lading is dienovereenkomstig gewijzigd; van gezouten vangst in houten later in plastic tonnen, verse vangst als bulklading later gedeeltelijk in premiekistjes, naar uitsluitend diepgevroren vangst verpakt in plastic zakken en kartonnen dozen. De plastic emmer voor verpakking van diepgevroren maatjesharing is als verpakkingsmiddel van de vangst aan boord ook alweer geruime tijd op non-actief gesteld.

Een aantal hektrawlers, waaronder de nieuwste generatie, is uitgerust met door zeewater gekoelde opslagtanks waarin de vangst een aantal dagen in verse staat kan worden bewaard. Deze tanks dienen als buffer bij stagnatie in de verwerking van massale vangsten. Vangtechnieken zijn verfijnd en er wordt gevist met netten van grotere afmetingen. Op de brug van het schip vindt men tegenwoordig een keur van elekronische nautische- en visopsporingsapparatuur. Door middel van pneumatische systemen zijn vislieren en nettentrommels op het achterdek vanuit de brug bedienbaar zodat, in afwijking van vroeger, tijdens uitzetten en halen of tijdens het vissen zelf snel met deze werktuigen gereageerd kan worden. Op de nieuwste schepen is eigen laad- en losapparatuur geïnstalleerd en zij zijn geschikt gemaakt om ook in de tropen dienst te kunnen doen. Uit dit alles blijkt wel dat ontwikkeling van de bouw en de scheepsuitbreiding van de hektrawler gedurende deze twintigjarige periode niet stil heeft gestaan.

Verwerking en afzet

Nagenoeg de gehele vangst wordt gewoonlijk na aanvoer gedurende een periode, waarvan de duur afhankelijk is van het moment van verkoop, opgeslagen in de koel- en vrieshuizen van de bedrijven.

Deze produkten ondergaan in het algemeen geen verdere of slechts een minimale verdere bewerking. Geëxporteerd wordt naar vele landen, de hoofdmoot van de export gaat echter naar Afrikaanse landen en West-Duitsland. Vriescoasters welke de diepgevroren produkten naar Afrikaanse landen vervoeren zijn een vertrouwd beeld geworden in de havens van Scheveningen en IJmuiden. Naast export van eigen aanvoer worden door enkele bedrijven nog produkten welke van derden zijn aangekocht in binnen- en buitenland verhandeld. In de laatste jaren is door verruimde marktmogelijkheden de opslagduur korter geworden, met als gevolg een daling van de opslagkosten.

Door de beperking en later het verbod van haringvangsten hebben zich grote verschuivingen in de haringhandel voorgedaan. In het verleden was de be- en verwerking van en de handel in haring een belangrijk onderdeel van vele rederijen, waarbij ook haring van derden werd gekocht. Door de specialisatie in het aanvoerpakket houden enkele van de 8 nog bestaande rederijen zich vrijwel uitsluitend bezig met de verkoop van het zelf gevangen en aan boord diepgevroren produkt. De andere rederijen hebben nog een handelsafdeling met een meer of minder ruim assortiment vis, waarvan in het buitenland gekochte haring een belangrijk deel uitmaakt. Behalve deze rederijen nemen aan de haring groothandel ook andere groothandelsbedrijven deel, die zijn gespecialiseerd op haring en vis. In de kuststreek zijn dit veelal handelsafdelingen van voormalige rederijen. Voor de handel in haring is men de laatste jaren sterk afhankelijk geweest van importen uit kuststaten in Noord- en West-Europa en Canada.

Door de activiteiten van deze Nederlandse groothandelaren is de markt voor maatjes- en overige haring in binnen- en buitenland grotendeels in stand gebleven. Wel is voor Nederlandse handelaren de concurrentie groter geworden, doordat men zich ook in het buitenland is gaan toeleggen, op de "veredeling" van de haring. Men mag hieruit de conclusie trekken, dat bij toekomstige haringvangsten door Nederlandse schepen de afzet in beginsel geen probleem zal vormen. Wel zal men rekening moeten houden met de internationaal gewijzigde verhoudingen in de haringhandel.

Haringvisserij met de huidige trawlervloot

Sinds het officieel vrijgeven van beperkte quota haring in 1981 is de haringvisserij weer volop in de belangstelling gekomen.

Met name ten aanzien van de jongste generatie trawlers wordt soms wel eens betwijfeld of deze gezien de inrichting van de schepen en de vakkennis van de bemanning ooit ter (maatjes) haringvisserij zullen gaan. In dit verband dienen enkele kanttekeningen te worden geplaatst.

Allereerst moet worden gesteld, dat de huidige trawlers bij uitstek geschikt zijn voor een pelagische visserij als die op haring en dat er voldoende vakkennis voor handen is bij de huidige bemanning omtrent het vangen en verwerken van haring. De omvang en

aard van toekomstige vangsten zullen echter bepalen op welke wijze de haring aan boord wordt verwerkt. Voor zover het gaat om de vangst van maatjesharing - in het verleden de economische kurk van de grote zeevisserij - mag worden verwacht, dat de rederijen de nodige voorzieningen zullen treffen voor de tot kort in gebruik zijnde wijze van verwerking aan boord. Dat betekent dat in de toekomst weer de op zee gekaakte, gezouten en diepgevroren maatjesharing kan worden aangevoerd.

Hierbij moet worden bedacht, dat de vangst en aanvoer in het begin van het maatjesseizoen betrekkelijk klein kunnen zijn, hetzij door natuurlijke omstandigheden, hetzij door een tijdelijke beperking van de aanvoer om te kunnen profiteren van een hoger prijspeil. Zowel door de toegenomen buitenlandse concurrentie als door de sterk vergrote vangstcapaciteit van de schepen lijken de marges voor kunstmatige beperking kleiner te zijn geworden. Voor een rendabele exploitatie van de kapitaal-intensieve schepen zullen de vangsten echter een bepaalde omvang moeten hebben.

Voor haring, die buiten het maatjesseizoen wordt gevangen zijn in beginsel enkele verwerkingsmogelijkheden aanwezig, o.a. het diepvriezen en het als gezouten haring verwerken in tonnen. Aan de eerste verwerkingsmethode zal vrijwel altijd de voorkeur worden gegeven.

Aan deze beschouwingen liggen nog geen begrotingen ten grondslag. Uit paragraaf 3.3 zal blijken, hoe nodig haringvangsten in de naaste toekomst zullen zijn om een trawlervloot van 26 vaartuigen in de vaart te houden. In deze paragraaf is - gezien de vele, in omloop zijnde misverstanden - alleen aandacht besteed aan de geschiktheid van moderne trawlers voor de haringvangst.

3.2 Verkenning van biologische perspectieven

Visserijgebied en geschikte soorten

Door de structuurveranderingen in de vloot van de grote zeevisserij omvat het operatiegebied de gehele 200-mijlszone van de Eurozee en eventueel aangrenzende wateren. Tot de z.g. Eurozee behoren sinds januari 1977 de volgende, door de ICES omschreven zeegebieden 1):

- Kattegat en Skagerak	III a
- Noordzee	IV
- Noordwestkust Schotland en Rockall	VI
- Ierse Zee	VII a
- Westkust Ierland en Porcupine Bank	VII b,c
- Het Kanaal	VII d,e
- Keltische Zee	VII f t/m k
- Golf van Biskaje	VIII

1) Romeinse cijfers en letters geven de code aan van de ICES, Internationale Raad voor Onderzoek der Zee.

Enkele wateren moeten met derde landen gedeeld worden: Kattegat en Skagerak met Zweden en Noorwegen, de Noordzee met Noorwegen en de Golf van Biskaje met Spanje. De Oostzee blijft buiten beschouwing omdat hiervan maar een klein deel aan de EG toevalt.

In de Gemeenschappelijke wateren komen een aantal soorten voor die zich lenen voor de visserij waar de grote zeevisserij nu op is ingesteld. Dat zijn: de haring, de sprot en de pelser, de makreel, de horsmakreel en de blauwe wijting. In het volgende zullen de produktie in het verleden, de huidige toestand en de verwachtingen voor de toekomst van deze soorten worden beschouwd. Tenslotte moet worden bezien of dit voor de Nederlandse grote zeevisserijvloot voldoende vangstmogelijkheden biedt.

Produktiemogelijkheden per vissoort

Haring (Clupea Harengus)

De haring placht van oudsher één van de belangrijkste soorten te zijn voor de Europese visserij, voor de Nederlandse grote zeevisserij wel in het bijzonder. Grafiek 3.1 laat nog eens zien hoe de haringvisserij in de Eurozee in de loop van de zeventiger jaren instortte.

Tot 1973 bleef het produktieniveau op ca. 1 mln. ton. Daarna ging het zeer snel bergafwaarts. De sinds 1974 ingestelde quoteringsmaatregelen waren daarop nauwelijks van invloed: de toelaatbare vangsten waren ofwel zo hoog gesteld dat ze niet konden worden opgevist, of ze werden zonder meer overschreden. Met ingang van 1977 werd tenslotte tot volledige sluiting van de haringvisserij overgegaan, eerst in de Noordzee, maart 1977, later ook in de Keltische zee en het Hebriden-gebied. Daarmee kon de laatste jaren in de belangrijkste produktie-gebieden niet meer gericht op haring worden gevist. Alleen in de Ierse Zee en vooral in Skagerak en Kattegat en ook de Oostzee kon door lidstaten nog haring worden gevangen. Met name Denemarken heeft van die mogelijkheid flink geprofiteerd.

Het herstel van de verschillende haringstapels is minder snel gegaan dan was gehoopt en verwacht. De populatie van de noordelijke Noordzee is aan het verouderen. Ondanks een weinig te wensen overlatende larvenproduktie heeft daar de laatste jaren geen noemenswaardige aanwas met jonge haring plaatsgevonden. De Doggersbankharing staat er nog ongunstiger voor, omdat hier maar zeer weinig van over is. Ook hier wordt nauwelijks aanwas met jonge haring geconstateerd. Alleen de zuidelijke- of Kanaalharing heeft zich de laatste jaren flink hersteld. Enigszins verrassend, want deze populatie leek er het slechtst aan toe te zijn.

De volwassen Noordzeestand heeft zich sinds 1977 al met al ongeveer verdrievoudigd tot circa 400,000 ton. Daarmee is deze weer op het peil van het begin van de zeventiger jaren. De 800.000 ton die nodig zouden zijn om jaarlijks voldoende jonge aanwas te verzekeren, zijn dus nog niet bereikt. Daartoe zullen eerst in het noorden enkele broedjaren moeten slagen. Terwijl dit niveau een aantal jaren als minimum werd aangehouden alvorens de visserij

weer kon worden toegestaan, hebben biologen en Europese Commissie het raadzaam gevonden de visserij in de Zuidelijke Noordzee en het Oostelijke Kanaal in het najaar van 1981 te heropenen tot een maximum van ruim 19.000 ton haring. Nederland kreeg hiervan 9.000 ton toegewezen.

Ook de haringvisserij bij de Hebriden bleek in de zomer van 1981 te kunnen worden heropend. Hier werd een vangst toegestaan van 67.000 ton, waarvan Nederland slechts 3.000 ton kreeg toegewezen. Met name in dit geval ontstond enige verwarring, omdat de Commissie de heropeningen toestond, zonder dat in de Visserijraad hierover overeenstemming bestond. De visserij in de centrale en noordelijke Noordzee en de Keltische Zee bleef nog gesloten.

In totaal is in de Eurozee voor 1981 een haringvangst van circa 155.000 ton toegestaan. De indruk bestaat dat met name in Skagerak en Kattegat, waar ongeveer éénderde van het totaal mocht worden opgevist, de toelaatbare vangst flink is overschreden. Vermoedelijk betreft dit echter in hoofdzaak trekkende Oostzeeharing. Ernstiger is de vrees dat de Deense industrievisserij de toenemende jonge haringvoorraden voor de Deense kust niet ongemoeid zal kunnen (bijvangst sprotvisserij) of zelfs willen laten. Dit kan het herstel van de haringstand flink belemmeren.

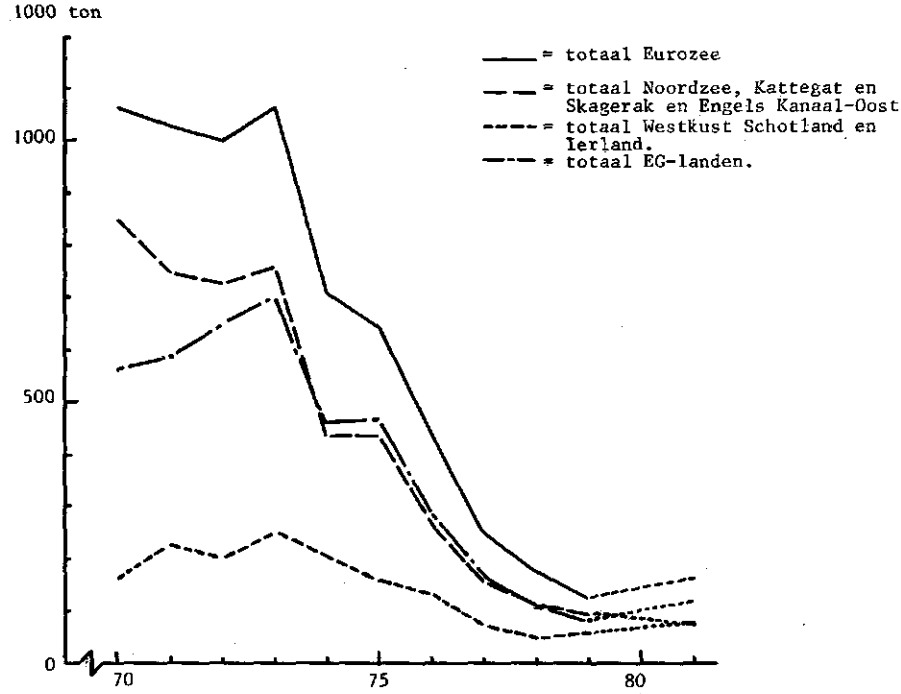
Het produktievermogen van volledig herstelde haringbestanden in de Eurozee zou 600 à 700.000 ton jaarlijks kunnen bedragen. Daarvan kan 500 à 600.000 ton door de Noordzee met het Oostelijk Kanaal en het Skagerak worden geleverd, circa 100.000 ton door de Hebridenharing en circa 50.000 ton door de overige vrij kleine populaties.

Het staat nog ter discussie of een zodanig herstel uit economisch gezichtspunt wel gewenst is. Enerzijds kan voor dergelijke hoeveelheden haring nauwelijks een markt voor menselijke consumptie gevonden worden, zodat misschien een groot deel van de vangsten voor de vismeelfabriek bestemd zal moeten worden. De Deense vismeelindustrie is juist hierdoor ontstaan: ook in het Verenigd Koninkrijk en Ierland is een vismeelindustrie op basis van overschotten aan het uitgroeien.

Anderzijds heeft het bijna verdwijnen van de haring en de makreel uit de Noordzee een ongekende opbloei tengevolge gehad van het produktievermogen van andere vissoorten. Voor een deel geldt dat industrievissoorten, maar in het bijzonder de kabeljauw levert al sinds het einde van de zestiger jaren een bestendige reeks sterke jaarklassen af. Ook de schol en de zwaar belaagde tong produceren al naar hun aard meer of minder regelmatig boven verwachting goede jaarklassen.

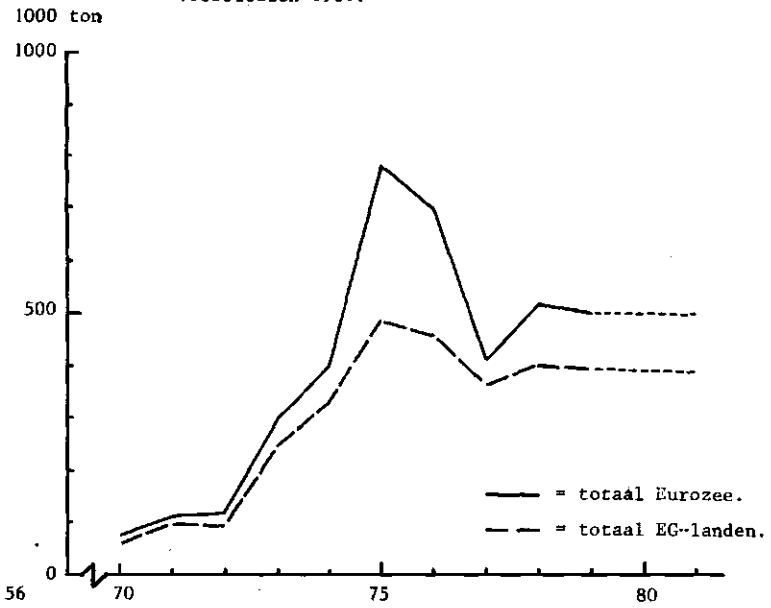
Het valt te vrezen, dat de vruchten die vooral ook de Nederlandse kottervisserij hiervan heeft geplukt, bij een herstel van de haringstand weer zullen verdwijnen. Het mag evenwel niet worden uitgesloten dat dit herstel juist door de opbloei van andere soorten is vertraagd of zelfs wordt verhinderd. Het onderzoek naar deze samenhangen tussen de vissoorten, "multi-species-relaties", staat nog in de kinderschoenen. Er is geen enkele zekerheid dat

Grafiek 3.1 Haringvangsten in de Eurozee, 1970-1979 met quotavoorstellen 1981.



Bron: ICES Bulletin Statistique) beide grafieken
Visserijstatistiek van de EG)

Grafiek 3.2 Sprotvangsten in de Eurozee, 1970-1979 met quotavoorstellen 1981.



de processen die zich hebben afgespeeld omkeerbaar en dan ook nog bestuurbaar zouden zijn.

Sprot (Sprattus Sprattus)

Een voorbeeld van een industrievissoort die met decimering van de haringstand in de Noordzee is opgebloeid is de sprot. Aan het begin van de zeventiger jaren werd op de Noordzee amper 100.000 ton gevangen. Met het inzakken van de haringvisserij steeg de sprotvangst uit de Noordzee zeer snel tot ruim 750.000 ton (zie grafief 3.2). Daarna zakte de vangst weer wat in, voor een deel als gevolg van de vermindering van de visserij door derde landen in 1977.

Met circa 25.000 ton uit de Westelijke wateren heeft de produktie van de Eurozee zich gestabiliseerd rond 500.000 ton. De EG-lidstaten nemen hiervan 80% voor hun rekening, die vrijwel uitsluitend door Denemarken en Verenigd Koninkrijk voor de vismeelindustrie worden opgevist. De Nederlandse grote zeevisserij vangt slechts enkele duizenden tonnen sprot als bijvangst. De Europese Commissie heeft uit voorzorg, maar vooral ten behoeve van een verdeling met Noorwegen een toelaatbare vangst voor Noordzee, Skagerak en Kattegat voorgesteld die met voornoemde produktie overeenkomt.

Het is aannemelijk dat de sprotvangsten bij toenemende haringstand weer zullen afnemen. Daar staat tegenover dat het voorstelbaar is dat een sterke sprotstand als consument van haringlarven één van de remmende factoren voor opbloei van de haringstand kan zijn.

Pelser (of Sardijn: Sardina Pilchardus)

In tegenstelling tot de sprot is de pelser een haringachtige die zich vooral in warmere wateren ophoudt. De grootste vangsten van de Eurozee worden uit de Golf van Biskaje gemeld. De Portugese wateren zijn nog produktiever. Ten opzichte van haring en sprot gaat het hier om betrekkelijk kleine hoeveelheden: van 1970 t/m 1979 werd - met een licht stijgende trend - gemiddeld 56.000 ton in de Gemeenschappelijke wateren gevangen. Tweederde of meer kwam voor rekening van derde landen, met name Spanje. Sinds het sluiten van de haringvisserij in de Noordzee is de belangstelling van de lidstaten voor deze soort echter toegenomen. Mogelijk is een grotere produktie haalbaar als er intensiever op wordt gevist. Voorstellen voor een toelaatbare vangst zijn voor 1981 niet gedaan.

Makreel (Scomber Scombrus)

De makreel is de belangrijkste vervanger geweest voor de vissersvloten die door sluiting van de haringvisserij (Schotland en Nederland) of door verdrijving uit wateren van derde landen (Engeland) de belangrijkste bron van bestaan was ontnomen. De ruimte hiervoor ontstond grotendeels doordat met name Oost-Europese landen de visserij in de Eurozee moesten staken (zie gra-

fiek 3.3).

In de Gemeenschappelijke wateren bevinden zich twee belangrijke makreelpopulaties: de Noordzeestand en de westelijke stand. Tijdens de zomer komt enige vermenging van beide groepen voor rond de Shetland Eilanden en in de zuidelijke Noordzee.

De Noordzeestand lijdt al jaren een kwijnend bestaan, na ernstige overbevissing aan het eind van de jaren zestig. Deze werd vooral veroorzaakt door de Noorse purseseinevisserij ten behoeve van de vismeelindustrie. Na enkele topjaren van circa 800.000 ton daalden - mede door zelfopgelegde beperkingen van de Noren - de vangsten naar een niveau van 200.000 ton in 1972, om daarna enige tijd omstreeks 300.000 ton op te leveren.

Al sinds met quoteringen werd begonnen zijn ook afspraken gemaakt voor bescherming van de makreel in de Noordzee. Deze hebben niet kunnen verhinderen dat de stand er slechter voor kwam te staan, zodat voor 1981 slechts een totaal toelaatbare vangst van 40.000 ton is voorgesteld, waarvan nog geen 9.000 ton voor de Europese Gemeenschap beschikbaar is. Met de westelijke stand is het een heel ander verhaal. Deze makreel bleef lange tijd min of meer onontdekt en in elk geval onderbevist. Pas in de loop van de zeventiger jaren kwam de exploitatie flink tot ontplooiing. Aanvankelijk gebeurde dat vooral door de Oostbloklanden, later voorzichtig gevolgd door in de haringvisserij beperkte vissers van de EG. Tenslotte verschoof de inspanning voor 80 à 90% naar de lidstaten. Het Verenigd Koninkrijk nam hier het leeuwendeel voor zijn rekening waarbij directe levering aan fabriekssschepen van de verdreven Oostbloklanden de belangrijkste afzetmarkt vormden, gevolgd door de vismeelindustrie. In 1979 en opnieuw in 1980 werden topvangsten bereikt van tenminste meer dan 600.000 ton.

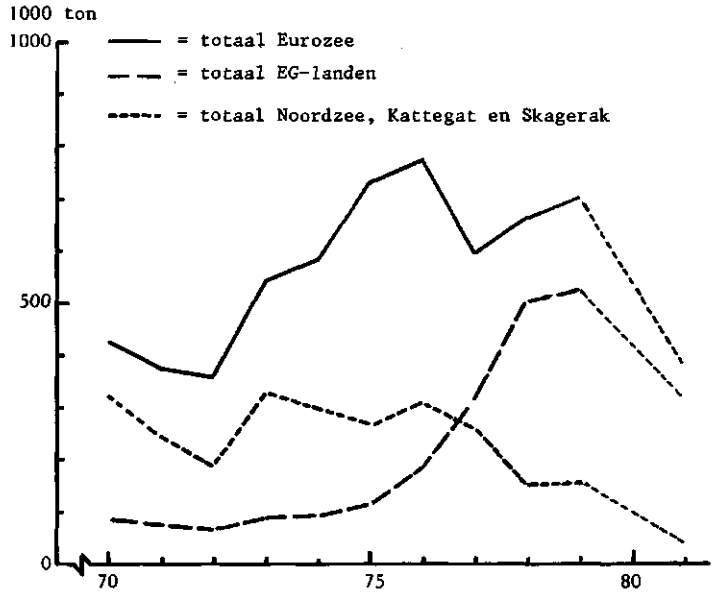
De daarbij behorende visserij wordt te hoog gevonden voor de huidige paaiende stand van naar schatting 1,8 mln. ton. Het aantal ouderdieren in de vangsten is al sterk afgenomen. Een slechte jaarklasse van de zeer wisselvallig recruterende makreel kan de stand doen instorten. Voor 1981 is daarom voorzichtigheidshalve een totaal toelaatbare vangst van 335.000 ton voorgesteld, waarvan bijna 305.000 ton voor de lidstaten. Voor Nederland is het voorgestelde quotum in de loop van 1981 verlaagd, van 31.000 ton tot 22.000 ton. Tevens zijn er plannen voor een gedurende het grootste deel van het jaar afsluiten van een gebied rond Cornwall en het invoeren van een minimummaat.

Redelijkerwijs valt aan te nemen dat de Eurozee bij in goede conditie verkerende bestanden een produktie van 600.000 ton makreel toelaat. Minstens tweederde daarvan komt voor rekening van de westelijke stand.

Horsmakreel (Trachurus/Trachurus)

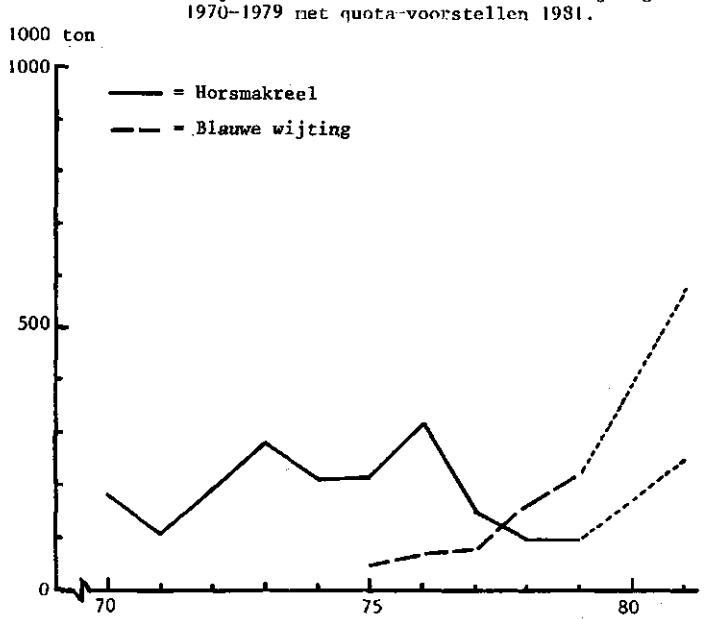
Voor de vangst van horsmakreel - een soort van de meer zuidelijke wateren, zoals de pelser - bestond tot voor kort weinig belangstelling bij de EG-landen. De visserij hierop werd in de Euro-

Grafiek 3,3 Makreelvangsten in de Eurozee, 1970-1979 met quota-voorstellen 1981.



Bron: ICES Bulletin Statistique
Fishing Prospects 1980 - 1981
Visserijstatistiek van de EG

Grafiek 3.4 Vangsten van horsmakreel en blauwe wijting in de Eurozee, 1970-1979 met quota-voorstellen 1981.



Bron: ICES Bulletin Statistique

zee in de zeventiger jaren voornamelijk bedreven door Oostbloklanden en Spanje. Gedurende enige tijd schommelden de vangsten rond 250.000 ton per jaar (Grafiek 3.4). Met het vertrek van de Oost-Europese vloot zakte dit in tot minder dan 100.000 ton. Inmiddels is de belangstelling van de lidstaten toegenomen, omdat de soort op de Afrikaanse markt een nogal gewillig produkt blijkt te zijn. Kleine "horsen" van een bepaalde kwaliteit blijken bovendien een goede prijs in Japan te behalen.

Om al te groot enthousiasme te voorkomen is voor 1981 een totaal toelaatbare vangst van 250.000 ton voorgesteld. Daarvan is slechts 6.000 ton voor derde landen gereserveerd. Dit is een vrij voorzichtige benadering van de bestendig haalbare produktie, aangezien in het verleden naast de wèl aangevoerde vangsten ook veel horsmakreel als ongewenste bijvangst weer overboord is gezet.

Blauwe wijting (Micromesistius Poutassou)

De blauwe wijting was twintig jaar geleden nog vrijwel onbekend. Sindsdien is de stand enorm toegenomen - tot zo'n 8 à 15 mln. ton - waarschijnlijk in samenhang met het bijna uitsterven van de Atlanto-Skandische haring. De soort leeft voornamelijk in de westelijke wateren van Groenland tot de Golf van Biskaje langs de randen van het continentaalplat.

De visserij op deze kleine kabeljauwachtige heeft zich in de jaren na 1975 zeer sterk ontwikkeld, tot een vangstniveau van circa 1 mln. ton in totaal. Nog niet de helft hiervan wordt in de Gemeenschappelijke wateren gevangen door naast de Denen, vooral de Noren (Grafiek 3.4). Het gunstigste seizoen is februari, maart. Omdat goede en goedkope verwerkingsmethoden voor menselijke consumptie nog in ontwikkeling zijn, wordt het overgrote deel van de vangsten tot vismeel verwerkt.

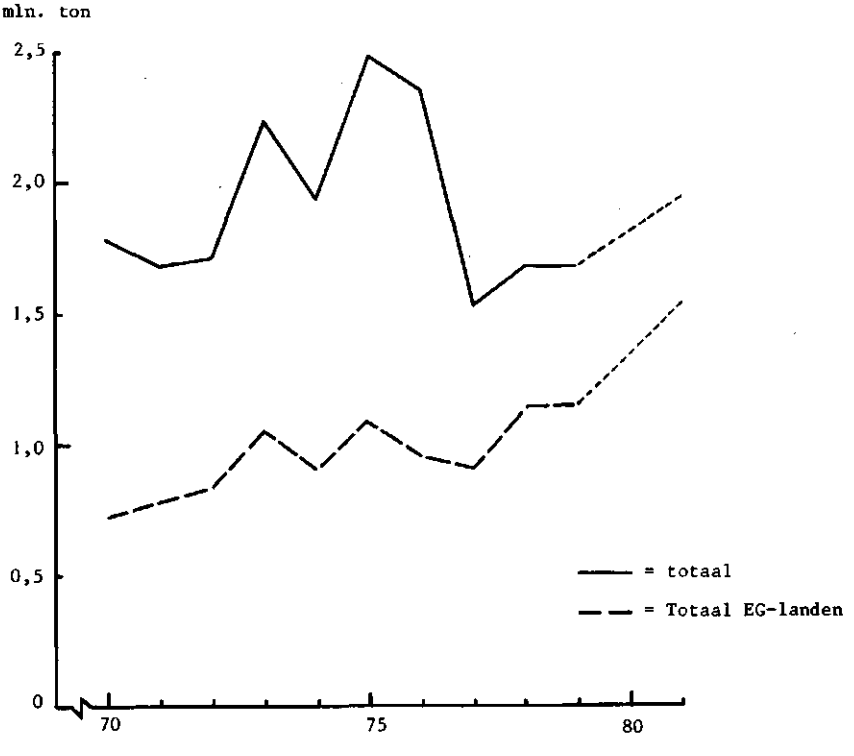
Hoewel gevaar voor overbevissing nog niet direct te duchten is en een dergelijke vangst ook nauwelijks te verwachten valt, heeft de Europese Commissie uit voorzorg voor 1981 een toelaatbare vangst voorgesteld van 580.000 ton. Ongeveer een kwart hiervan is voor derde landen, Noorwegen, gereserveerd.

Totaal produktiepotentieel en Nederlands aandeel

Het voorgaande resumerend komen we voor de zes behandelde soorten tot het onderstaande produktiepotentieel in de Eurozee.

Haring	650.000 ton
Sprot	500.000 ton
Pelser	50.000 ton
Makreel	600.000 ton
Horsmakreel	250.000 ton
Blauwe wijting	550.000 ton
Totaal	2.600.000 ton

Grafiek 3.5 Totale vangst van zes pelagische soorten in de Eurozee, 1970-1979 met quota-voorstellen 1981.



In dit staatje is voor elke soort van de optimale toestand uitgegaan. Met onderlinge beïnvloeding - bijvoorbeeld een vermindering van de stand van sprot en blauwe wijting als gevolg van herstel van haring en makreel - is geen rekening gehouden. In verband daarmee moet de totaal bestendig haalbare produktie lager gesteld worden. Nemen wij aan dat dit 500.000 ton zou zijn, dan is de gemiddeld haalbare produktie circa 2,1 mln. ton.

De in de jaren 1970-1979 bereikte totale produktie komt gemiddeld op 1,9 mln. ton (zie grafiek 3.5). Toevalligerwijs - de samenstelling van de soorten verschilt sterk - komt dit nauwkeurig overeen met de door de Europese Commissie voorgestelde totaal toelaatbare vangst van de zes soorten voor 1981, rekening houdend met redelijk te verwachten vangsten van westelijke sprot en pelser. In die voorstellen zijn haring en makreel nog op 25% respectievelijk 60% van hun optimale potentieel gesteld. Het herstel daarvan zal niet volledig ten koste van het produktievermogen van andere soorten gaan, zodat voor de toekomst nog enige toename van de totaal toelaatbare produktie te verwachten is. Voor het bereiken van de hiervoor geschatte 2.1 mln. ton zou de grotere produktie van haring en makreel voor driekwart ten koste gaan van het produktievermogen van andere pelagische soorten.

De vangst van de zes pelagische soorten in de Eurozee door de EG-landen nam van 1970 tot 1979 geleidelijk toe. Het aandeel in de totale vangsten bleef echter lange tijd minder dan de helft. Pas door het verdwijnen van een groot deel van de vloten van derde landen in 1977 kwam daarin verandering, niet zozeer door toename van de eigen vangst als wel door afname van de totale vangst. In 1979 was het aandeel van de lidstaten tweederde. Gezien de quotavoorstellen voor 1981, waarin bijna 80% voor de Gemeenschap is gereserveerd, gaat de Europese Commissie uit van een verdere verschuiving naar de Gemeenschap.

Het Nederlandse aandeel in dit geheel was tot voor kort vrij bescheiden; nog geen 4% gemiddeld over de periode van 1970 tot 1979. De vangsten waren echter geheel voor menselijke consumptie bestemd. Voor 1981 is voor de Nederlandse visserij een aandeel van 4,4% voorzien, een toename ten opzichte van het gemiddelde met slechts 15%. Het aandeel van de overige lidstaten stijgt daarentegen met 68%: van een gemiddelde van 44,2% naar 74,4% in 1981. Een aanzienlijk deel van deze toename komt vrijwel zeker terecht bij de vismeelindustrie die in het Verenigd Koninkrijk en in Denemarken een onverminderd sterke positie inneemt. Nederland mag kennelijk niet of nauwelijks meedelen in de ruimte die door het vertrek van derde landen en het aanboren van nieuwe bronnen is ontstaan. Dit geeft de indruk dat het verlies van de haringvisserij in de Eurozee als een andersoortig probleem wordt beschouwd als het verlies van visserijmogelijkheden in de wateren van derde landen. Gemiddeld werd door de Nederlandse visserij in de periode 1970-1976 jaarlijks nog ± 52.000 ton haring voor menselijke consumptie aangevoerd.

Uit begrotingen blijkt dat de Nederlandse grote zeevisserij in de nabije toekomst in staat moet worden geacht circa 10% van het hiervoor geschatte produktiepotentieel aan pelagische soorten van de Eurozee te vangen. Voor een enigszins lonende exploitatie zal 8% nodig zijn, tenzij een beduidend hogere gemiddelde prijs dan thans kan worden behaald. In paragraaf 3.3 wordt hierop nader ingegaan.

3.3 Verkenning van economische perspectieven

De vloot van de grote zeevisserij zal in de loop van 1982 in elk geval nog met twee eenheden worden uitgebreid tot 26 vaartuigen. Voor deze toekomstige vloot kan, uitgaande van de bedrijfsuitkomsten in het recente verleden, geschat worden hoeveel onder ongewijzigde omstandigheden kan worden aangevoerd. Daarbij valt ook te schatten welke gemiddelde prijs deze aanvoer moet behalen om bedrijfseconomisch zonder winst of verlies te werken ("break-even"). Andersom kan ook worden begroot welke aanvoer nodig is om bij veronderstelde gemiddelde prijzen juist rond te komen. Behalve voor het huidige aanvoerprijspeil zijn dergelijke berekeningen uitgevoerd voor enkele mogelijke veronderstelde ontwikkelingen in de samenstelling van het aanvoerpakket.

Voor het uitvoeren van deze economische verkenningen is uitgegaan van de volgende gegevens en veronderstellingen:

Technische gegevens vloot

Aantal vaartuigen		26
Motorvermogen (hoofdmotoren) in 1000 pk.		61,6
Cascoinhoud in 1000 brt.		16,2
Aantal reizen per jaar	(15 - 20 per schip)	490
Aantal reisdagen per jaar	(260 - 270 per schip)	6915
Aantal opvarenden	(16 - 23 per schip)	493
Aantal mandagen per jaar in 1000 mandagen		129,6
Gasolie/zware olieverbruik in mln. ltr.		52,1

Kostenopbouw (prijspeil 1981)

- Kosten afhankelijk van de aanvoer; verpakking, lossen, laden, vrachten per ton aanvoer in gld..	100
- Kosten afhankelijk van de besomming; gages opvarenden en heffingen, in procenten van besomming.	27,3
- Overige kosten onafhankelijk van aanvoer en besomming; vaartuigkosten, overige kosten opvarenden en afschrijving en rentekosten in mln. gld..	69,4

Teneinde rekening te houden met een mogelijk boven de algemene inflatie uitgaande prijsstijging van brandstof is de prijs daarvan 5 ct. per liter boven het niveau van 1981 gesteld. Afschrijving en rente worden op de gebruikelijke wijze berekend, met

een voor inflatie gecorrigeerde rente van 8%.

Van de huidige vloot is het produktievermogen op grond van recente waarnemingen goed te schatten. Ook voor de twee nog te verwachten vrieshektrawlers is een redelijke schatting van de produktiecapaciteit te maken, uitgaande van de al bestaande schepen van de jongste generatie. Bij volledige benutting van de visserijcapaciteit en een ongewijzigd aanvoerpakket kan de te verwachten aanvoer op 225.000 ton per jaar worden gesteld. Dit komt neer op een potentiële toename van de vangst t.o.v. 1980 met 80%. Indien deze hoeveelheid een overeenkomstig prijspeil als in 1981 zou hebben (820 gld. per ton) kan voor een toekomstige grote zeevisserijvloot een bedrijfseconomische winst berekend worden van ruim 10 mln. gld. (zie tabel 3.1) per jaar. Dit lijkt onder de hedendaagse omstandigheden de meest gunstige situatie te zijn. Het realiteitsgehalte van deze veronderstelling is evenwel betrekkelijk gezien het EG-Visserijbeleid.

Tabel 3.1 Economische resultaten bij ongewijzigde omstandigheden

Aanvoer in 1000 ton	225,0	225,0	203,6
Gemiddelde prijs per ton in gld.	820	755	820
Opbrengst in mln. gld.	184,5	169,9	166,9
Kosten in mln. gld.:			
afhankelijk van aanvoer	22,5	22,5	20,3
afhankelijk van opbrengst	50,4	46,4	45,6
overige	69,4	69,4	69,4
Subtotaal	142,3	138,3	135,3
Bruto-resultaat	42,2	31,6	31,6
afschrijving	18,7	18,7	18,7
rente	12,9	12,9	12,9
Netto-resultaat	10,6	0	0

Om met de vloot van 1982 op de nullijn te varen zijn in tabel 3.1 in het kort nog de resultaten van twee andere uitgangspunten vermeld. Deze berekeningen spreken in feite voor zichzelf. In het eerste geval wordt gesteld dat bij eenzelfde aanvoer van 225.000 ton de gemiddelde prijs 755 gld. per ton moet zijn om net rond te komen. Deze prijs ligt ± 10% lager dan de gerealiseerde in 1981. In het tweede geval wordt uitgegaan van eenzelfde prijspeil als in 1981 nl. 820 gld. per ton. Voor de nullijnpositie is de noodzakelijke aanvoer dan 204.000 ton, dat is nog altijd ruim 60% meer dan de aanvoer over 1980.

De in tabel 3.1 berekende aanvoeren staan in geen verhouding tot de tot dusverre voorgestelde aandelen in de toelaatbare vang-

sten in de Eurozee. Historisch gezien is Nederland er wat betreft het aandeel in de pelagische vissoorten niet best afgekomen. Dit geldt niet alleen de sterke beperking in de vangst van haring buiten de Noordzee, maar ook ten aanzien van de voorgestelde quota voor 1981 wat betreft makreel en horsmakreel. Zeer opmerkelijk is de verdeling van de quota van horsmakreel waarbij bijvoorbeeld Frankrijk in 1981 een hoeveelheid van ruim 116.000 ton, ± 50% van het totaal, krijgt toebedeeld en Nederland 43.000 ton. De gemiddelde aanvoer in de jaren 1977/1979 bedroeg voor Frankrijk 8.000 ton en voor Nederland 15.000 ton. De Nederlandse grote zeevisserij lijkt bij de voorstellen voor 1981 dan ook slechts in beperkte mate te profiteren van de grotere vangstmogelijkheden die na 1977 zijn ontstaan voor de vaartuigen van de EG-landen binnen de Eurozee. Terwijl de overige lidstaten hun quota voor zes pelagische vissoorten tussen 1977 en 1981 zagen toenemen met 68% was de stijging voor Nederland slechts 15%.

In de naaste toekomst kunnen min of meer gedwongen wijzigingen in het aanvoerpatroon derhalve niet uitgesloten worden geacht. Daarnaast is er enig uitzicht op een terugkeer van de haringvisserij in de Noordzee, zij het op wat langere termijn. Door verschuivingen in het aanvoerpakket kan de gemiddelde prijs sterk afwijken van de huidige. Tegen de achtergrond van deze gegevens zijn nog enkele verkenningen gemaakt.

Het is daarbij aantrekkelijk uit te gaan van soorten die in prijs niet voor makreel onderdoen. Dat zijn soorten waarvan de Nederlandse visserij zich van een redelijke markt voor menselijke consumptie verzekerd weet. Naast makreel zijn dit haring en horsmakreel. Blauwe wijting zou in de toekomst wellicht aantrekkelijk kunnen worden. Recente ontwikkelingen wijzen echter in de richting van volledige verwerking aan boord - fileren en invriezen direct na de vangst - terwijl de Nederlandse trawlers alleen invriezen. Bovendien biedt de soort pas een redelijk lang seizoen als ook buiten de Noordzee gevist kan worden (Groenland, IJsland, Far Oer). Sprot en pelser kunnen nu nog slechts in kleine hoeveelheden tegen redelijke prijzen worden afgezet.

In tabel 3.2 zijn enkele veronderstellingen doorberekend die zich proberen te geven op de economische resultaten bij gewijzigde omstandigheden. Allereerst valt te denken aan een verschuiving in het aanvoerpatroon dooor een toename van het aandeel van grotendeels voor dierlijke consumptie bestemde vis - blauwe wijting, sprot - tot 60%, met een gemiddelde prijs van circa 500 gld. per ton. Daarnaast zou nog ruim éénderde van de aanvoer uit (hors) makreel kunnen bestaan en de resterende circa 5% uit haring met een gemiddelde prijs van 1500 gld.per ton. Een aldus opgebouwd aanvoerpakket zou een gemiddelde prijs hebben van circa 640 gld. per ton. Voor een niet verliesgevende exploitatie zou de toekomstige vloot in dit geval ruim 275.000 ton moeten aanvoeren, dat is 50.000 ton meer dan de geschatte visserijcapaciteit. Het is nauwelijks aannemelijk dat die capaciteit zoveel zal toenemen door de overgang van voornamelijk (hors) makreel op goedkopere soorten.

Tabel 3.2 Economische verkenning van enkele mogelijke ontwikkelingen

Aanvoer in 1000 ton	276,5	225,0	161,1
Gemiddelde prijs per ton in gld.	640	640	1000
Opbrengst in mln. gld.	177,0	144,0	161,1
Kosten in mln. gld.:			
afhankelijk van aanvoer	27,7	22,5	16,1
afhankelijk van opbrengst	48,3	39,3	44,0
overige	69,4	69,4	69,4
Subtotaal	145,4	131,2	129,5
Bruto-resultaat	31,6	12,8	31,6
afschrijving	18,7	18,7	18,7
rente	12,9	12,9	12,9
Netto-resultaat	0	-18,8	0

Zou men er vanuit gaan, dat van een dergelijke toename in het geheel geen sprake zou zijn, dan betekent dit een vermoedelijk vrij reële, maar tevens zeer ongunstige positie voor de vloot van de grote zeevisserij. Bij die veronderstellingen valt bij een overgang naar het geschatte aanvoerpakket (225.000 ton) een jaarlijks bedrijfseconomisch verlies te verwachten van bijna 19 mln. gld. (zie tabel 3.2).

Tenslotte is nog een derde alternatief doorgerekend waarbij is verondersteld dat haring weer een rol van betekenis gaat spelen. Bij een gemiddelde prijs van 1500 gld. per ton kan om bedrijfseconomisch rond te draaien de toale aanvoer dalen tot 160.000 ton, waarbij éénderde van de aanvoer bestaat uit haring. Historisch bezien is een Nederlandse aanvoer van 53.000 ton haring uit de Noordzee en aanliggende wateren niet irreëel. Bezien we immers de haringaanvoer van de grote zeevisserij over de periode 1950-1976. een tijdvak waarin nog geen quoteringen golden, dan blijkt de gemiddelde haringaanvoer 75.000 ton per jaar geweest te zijn.

Twee feiten lijken aan de meest gunstige van de drie verkende mogelijkheden afbreuk te kunnen doen, nl. de ontwikkeling van de haringstand en het veronderstelde prijspeil. Wat de haringstand betreft is in paragraaf 3.2 reeds uiteengezet dat - wil bijvoorbeeld een vangst van 53.000 ton haring zijn toegestaan - dan een voorspoedig herstel van de haringstand nodig is. Op korte termijn lijkt dit nog niet te verwachten. De vangstvooruitzichten in - en buiten de Noordzee zijn vanuit biologisch oogpunt bekeken zeker niet optimistisch. Wat het prijsniveau aangaat is de concurrentie op de haringmarkt zowel nationaal als internationaal groter geworden. Ontwikkelingen van de laatste jaren wijzen op een nivellering van het prijspeil van o.a. maatjesharing door eventuele goedkopere importen van deze soort uit het buitenland.

Uit deze verkenning van de economische perspectieven moet worden geconcludeerd dat een zo spoedig mogelijke vergroting van de haringaanvoer naast het onaangetast blijven van de vangstmogelijkheden van (hors)makreel de beste mogelijkheden bieden voor de vloot van de grote zeevisserij in economisch opzicht. Deze conclusie is gebaseerd op een doorrekening van de mogelijkheden van het in de vaart houden van een vloot van 26 schepen, die (vrijwel) uitsluitend vissen binnen de Eurozee. Andere mogelijkheden zijn zeer kort in de samenvatting opgenomen.

Ten opzichte van de binnenkort aanwezige Nederlandse visserijcapaciteit schiet in ieder geval het voorgestelde EG-aandeel in de vangsten binnen de Eurozee voor 1981 en - zo valt te vrezen - daarmee ook voor latere jaren, ernstig tekort. Een heroriëntatie op de visserij-mogelijkheden is o.i. daarom dringend noodzakelijk.