

MINISTERIE VAN LANDBOUW
BESTUUR DER ECONOMISCHE DIENSTEN
DIENST VOOR DE ZEEVISSERIJ

NATIENKAAI - OOSTENDE

instituut voor Zeewetenschappelijk onderzoek
Institute for Marine Scientific Research
Prinses Elisabethlaan 69
8401 Oostende - Belgium - Tel. 059/40 37 15

UITKOMSTEN VAN DE BELGISCHE ZEEVISSERIJ
GEDURENDE DE JAREN 1957 - 1961

MINISTERIE VAN LANDBOUW
BESTUUR DER ECONOMISCHE DIENSTEN

DIENT VOOR DE ZEEVISSERIJ

NATIENKAAL - OOSTENDE

I. INLEIDING

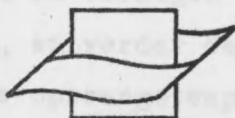
223145

Op 1 maart 1958 werd door de Koning het besluit bekend gemaakt waarbij het mogelijk werd een vergoeding te verlenen aan alle reders ter visserij voor het mededelen aan de Dienst voor de Zeevisserij van een uittreksel uit de boekhouding, waarbij de exploitatieresultaten van ieder schip afzonderlijk zouden blijven.

De bedrijfsgegevens hebben zeer gunstig gereageerd op de uitkomsten van de Belgische Zeevisserij gedurende de jaren 1957 - 1961. Het percentage van de vloot dat, over 1958, 29% uittreksels of 327 of 75,79 %, over 1961, 325 of 77,55 %. (1)

De studies, die de Dienst voor de Zeevisserij verricht op basis van deze gegevens, hebben hoofdzakelijk tot doel na te gaan welke invloed wordt uitgeoefend door verscheidene factoren op de rentabiliteit van het bedrijf.

Deze studies hebben reeds aanleiding gegeven tot belangrijke conclusies, voornamelijk voor wat betreft de invloed van loonkosten en vergoeding op de kosten en de besparingen op deze kosten. Het is belangrijk te weten dat het werkelijk geleverde vergoegen op de vergoeding van het schip.



Vlaams Instituut voor de Zee
Flanders Marine Institute

De Dienst voor de Zeevisserij heeft echter enkel tot doel een overzicht te geven over de evolutie van de rentabiliteitsindex van het bedrijf in zijn geheel.

Geen aandacht wordt dus geschonken aan "het hoe en het waarom" van de beschreven evolutie.

(1) Niet alle ingediende uittreksels waren, voor de opstelling van dit verslag, bruikbaar.

PUBLICATIE TOEGESTAAN MITS DUIDELIJKE BRONVERMELDING

VERSLAG OVER DE EERSTE VIJF JAREN WAAROVER UITTREKSELS
UIT DE BOEKHOUDINGEN WERDEN ONTVANGEN VAN DE
REDERS TER VISSERIJ INGEVOLGE HET
KONINKLIJK BESLUIT VAN 1 MAART 1958.

I. INLEIDING

Op 1 maart 1958 werd door de Koning het besluit onder-
tekend waarbij het mogelijk werd een vergoeding te verlenen aan
alle reders ter visserij voor het mededelen aan de Dienst voor de
Zeevisserij van een uittreksel uit de boekhouding, waaruit de ex-
ploitatieresultaten van ieder schip afzonderlijk zouden blijken.

De bedrijfsgenoten hebben zeer gunstig gereageerd op de-
ze regeling : over 1957 werden 297 uittreksels uit hun boekhoudin-
gen ontvangen, wat 66,59 % van de vloot dekt, over 1958, 294 uittrek-
sels of 66,06 % der vloot, over 1959, 318 of 73,61 %, over 1960 ,
327 of 78,79 %, over 1961, 325 of 77,88 %. (1)

De studies, die de Dienst voor de Zeevisserij verricht
op basis van deze gegevens, hebben hoofdzakelijk tot doel na te
gaan welke invloed wordt uitgeoefend door verscheidene factoren op
de rentabiliteit van het bedrijf.

Deze studies hebben reeds aanleiding gegeven tot belang-
wekkende conclusies, voornamelijk voor wat betreft de invloed van
tonnemaat en vermogen op de kosten enerzijds en de besommingen an-
derzijds, en verder de invloed van het werkelijk geleverde vermo-
gen op de opbrengstcapaciteit der schepen.

Onderhavig verslag heeft echter enkel tot doel een over-
zicht te geven over de evolutie van de rentabiliteitstoestand van
het bedrijf in zijn geheel.

Geen aandacht wordt dus geschonken aan "het hoe en het
waarom" van de beschreven evolutie.

(1) Niet alle ingediende uittreksels waren, voor de opstelling van
dit verslag, bruikbaar.

II. ALGEMENE TENDENZEN

De verslagperiode vangt aan op een moment dat gekarakteriseerd wordt door een crisis, die in grote mate veroorzaakt werd door het verdwijnen of sterk inkrimpen van een reeks traditionele of quasi traditionele visserijen.

Het meest in het oog springend voorbeeld hiervan is de haringvisserij.

De jaarlijkse productie van de volle haringvisserij op de Fladen, de Gutt en de Engelse Wal viel in minder dan tien jaar (tussen de vijftiger en de zestiger jaren) van om en bij de 7.000 Ton geleidelijk aan tot minder dan 500 Ton.

De aanvoer van ijle haring, die na een eerste inzinking een spectaculaire verbetering had gekend dank zij het in gebruik nemen van het zgn. "atoomnet" en in 1954 een top bereikte van 10.000 Ton, was bij het begin der verslagperiode teruggevallen tot minder dan 1.000 Ton.

De aanvoer van de zgn. Sandettie-haring, die eveneens dank zij het atoomnet in 1955 de top van 8.000 Ton overschreed, was teruggevallen tot minder dan 500 Ton.

Ook de sprotaanvoer daalde gevoelig.

De economie van de hele vloot, van garnalenscheepje tot IJslandtrawler, werd door het uitvallen der concentraties van pelagische soorten ongunstig beïnvloed en de vermindering van het inkomen van het bedrijf in zijn geheel, ingevolge het falen dezer seizoensvisserijen, mag op bijna 10 % geraamd worden.

Maar ook op andere gebieden schrompelde de productie in elkaar.

De traditionele tongengrond, de zgn. "Witte Bank", zag zijn productie dalen van om en bij de 4.000 Ton (1950 tot 1954) tot min dan 1.000 Ton bij de aanvang der verslagperiode. Minder spectaculair, maar daarom niet minder belangrijk voor het gedeelte der vloot dat in die bepaalde visserij geïnteresseerd is, zijn bv. de

cijfers voor de Moray Firth : van even beneden de 2.000 Ton naar ongeveer 1.000 Ton (en speciaal de aanvoer van kabeljauw uit deze grond : van rond de 1.200 Ton naar zowat 500 Ton), of van de garnalenvisserij : van om en bij 2.000 Ton, (en meer dan 3.000 Ton in het beste jaar), naar minder dan 1.000 Ton.

De IJslandvisserij kreeg haar beurt in 1958, toen IJsland zijn voorbehouden visserijzone uitbreidde tot 12 mijl, gemeten vanaf rechte basislijnen.

De productie van deze visgrond viel in 1959 op 60 % van het gemiddelde der voorgaande jaren.

Om een idee te geven van de gevolgen van deze factoren op het rendement der vloot volgt hieronder een vergelijking van de gemiddelde besommingen per Bruto Ton, in de periode van vijf jaar die de verslagperiode voorafgaat enerzijds en tijdens het eerste verslagjaar anderzijds :

1952	:	19.667			
1953	:	19.137			
1954	:	19.023	1957	:	16.846
1955	:	21.332			
1956	:	20.148			

Het bedrijf reageerde tegenover deze toestand in hoofdzaak door het opsporen van nieuwe visgronden, en het aanpassen van het vismateriaal.

Reeds van in 1956 begon de kleine middenslagvisserij in de nabijgelegen visgebieden te zoeken naar nieuwe tonggronden, hierbij geholpen door het gebruik van de Decca-navigator.

De gemiddelde aanvoer van tong uit andere visgronden dan de Witte Bank, steeg van 1.739 Ton tijdens de periode 1952-1956 tot 2.311 Ton tijdens de verslagperiode.

Men zocht het ook in de vangst van andere vissoorten. De aanvoer van kreeftjes verdubbelde, deze van wijting en haaisoorten, steeg met meer dan 50 %.

De kustvisseren schakelden voor de garnalenvisserij over naar de bokkenvisserij, en bereikten hiermede zeer opvallende individuele successen.

De grote diepzeetrawlers beproefden, na de uitbreiding der IJslandse wateren, eerst nieuwe visgronden, zoals de gronden in de Barentszee, nabij de Bereneilanden en Labrador, echter zonder succes.

De kleinere IJslanders pasten zich na enkele moeilijkheden meer en meer aan de nieuwe toestanden buiten de 12 mijlszone aan.

De grote trawlers begonnen zich dan ook terug in grotere mate aan de IJslandse gronden te interesseren. Zij verkenden daarenboven, niet zonder succes, visgronden gelegen in het Oosten, Noorden en Noord-Westen van het eiland.

Een der gevolgen van het in exploitatie nemen van deze nieuwe visgronden was een opvallende wijziging in de samenstelling der vangsten : bv. de aanvoer van rode zeebaars (rode boon, klipvis), die in 1956 reeds een flinke verhoging kende, ging met een sprong omhoog na 1958.

Al deze inspanningen zouden echter weinig gebaat hebben moesten de prijzen niet gestadig aan het stijgen zijn gegaan.

Verscheidene oorzaken liggen aan de grond van deze prijsstijging, maar waarschijnlijk mag wel aangenomen worden dat de twee belangrijkste zijn het in werking treden van de E.E.G. en het tot stand komen van een minimumprijzen- en opvangregeling.

De manier waarop de minimumprijzenregeling invloed kan hebben op de prijzen is evident.

De inwerking van de E.E.G. op de visprijzen is complexer. Aangenomen kan worden dat de voornaamste prijsopvoerende invloed het feit is dat de export naar belangrijke afzetgebieden sterk omhoog liep. Hier was de invloed van de export van Belgische producten waarschijnlijk minder groot, dan deze uit de ons concurrerende havens, zodat de prijzen in deze havens in nog grotere mate stegen en onrechtstreeks invloed uitoefenden op deze die genoteerd werden op de Belgische markt.

Verder is het wel mogelijk dat de, ingevolge de E.E.G., stijgende levensstandaard de vraag naar het produkt doet vermeerderen.

Wat er ook van zij, onderstaande tabel geeft een idee van de prijsstijging :

Gemiddelde prijs af visser voor de totale productie in :

<u>1952</u>	<u>1953</u>	<u>1954</u>	<u>1955</u>	<u>1956</u>	<u>1957</u>	<u>1958</u>	<u>1959</u>	<u>1960</u>	<u>1961</u>
8,07	7,55	8,29	8,09	9,54	9,94	10,20	10,69	11,27	11,88

In de loop der verslagperiode steeg de gemiddelde prijs dus met practisch 20 %.

Daarenboven kwamen nog enkele andere factoren een gunstige rol spelen, (zoals bv. de langzame verbetering van de tongenstand op de Witte Bank) zodat op het einde der verslagperiode de toestand van de vloot, als één geheel, opnieuw te vergelijken was met deze van vóór de crisisperiode. Dit blijkt uit de vergelijking van de gemiddelde besomming per B.T.

1957 :	16.846
1958 :	17.524
1959 :	17.593
1960 :	18.485
1961 :	18.625

In detail was de toestand echter enigszins anders geworden. Zekere kosten waren gestegen, en verder hebben bepaalde kategoriën van schepen meer geprofiteerd van deze algemene verbetering dan andere. Dit zal echter klaarder aan het licht komen in het volgende hoofdstuk.

III. UITSLAGEN VAN HET STATISTISCH ONDERZOEK DER BOEKHOUDINGEN

Om de zaak niet te ingewikkeld te maken werd de vloot, waarover gegevens beschikbaar zijn, ingedeeld in kategoriën.

Deze kategoriën zijn gebaseerd op de tonnemaat, en wel zo, dat de schepen van iedere categorie bij de uitoefening van hun bedrijf in de regel steeds dezelfde visgronden bewerken.

De eerste twee categorieën, tot aan 30 BT., omvatten de kustvloot. Dit zijn de scheepjes die normaal dag- (of nacht-) reisjes maken op de kust en wier vangst bestaat uit garnalen, en subsidiair bodemvis (hoofdzakelijk platvis) en sprot.

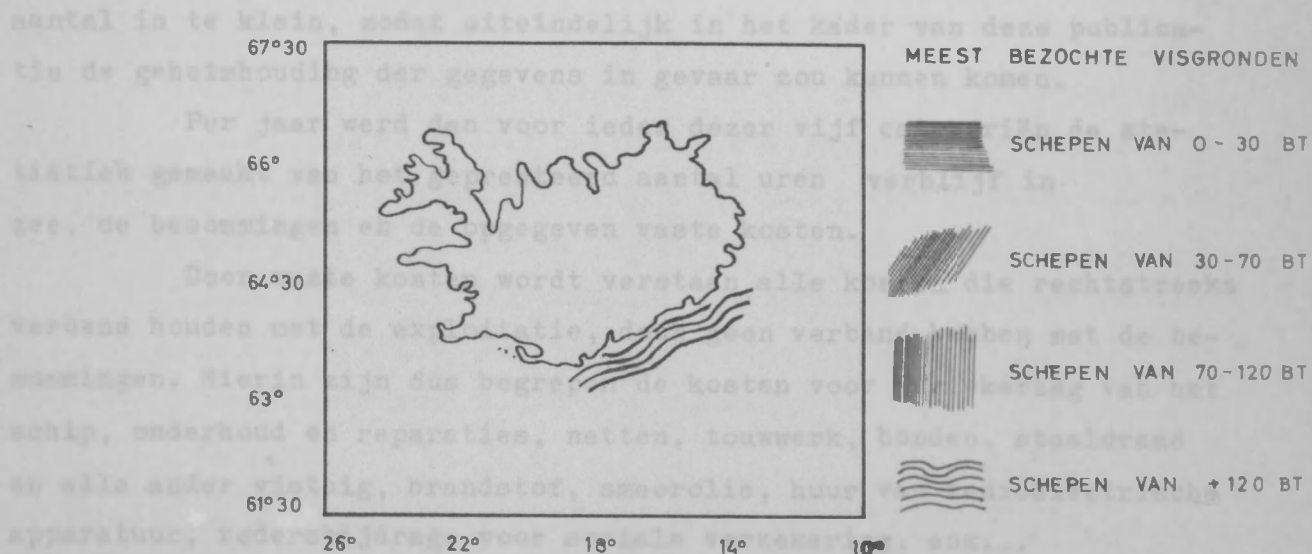
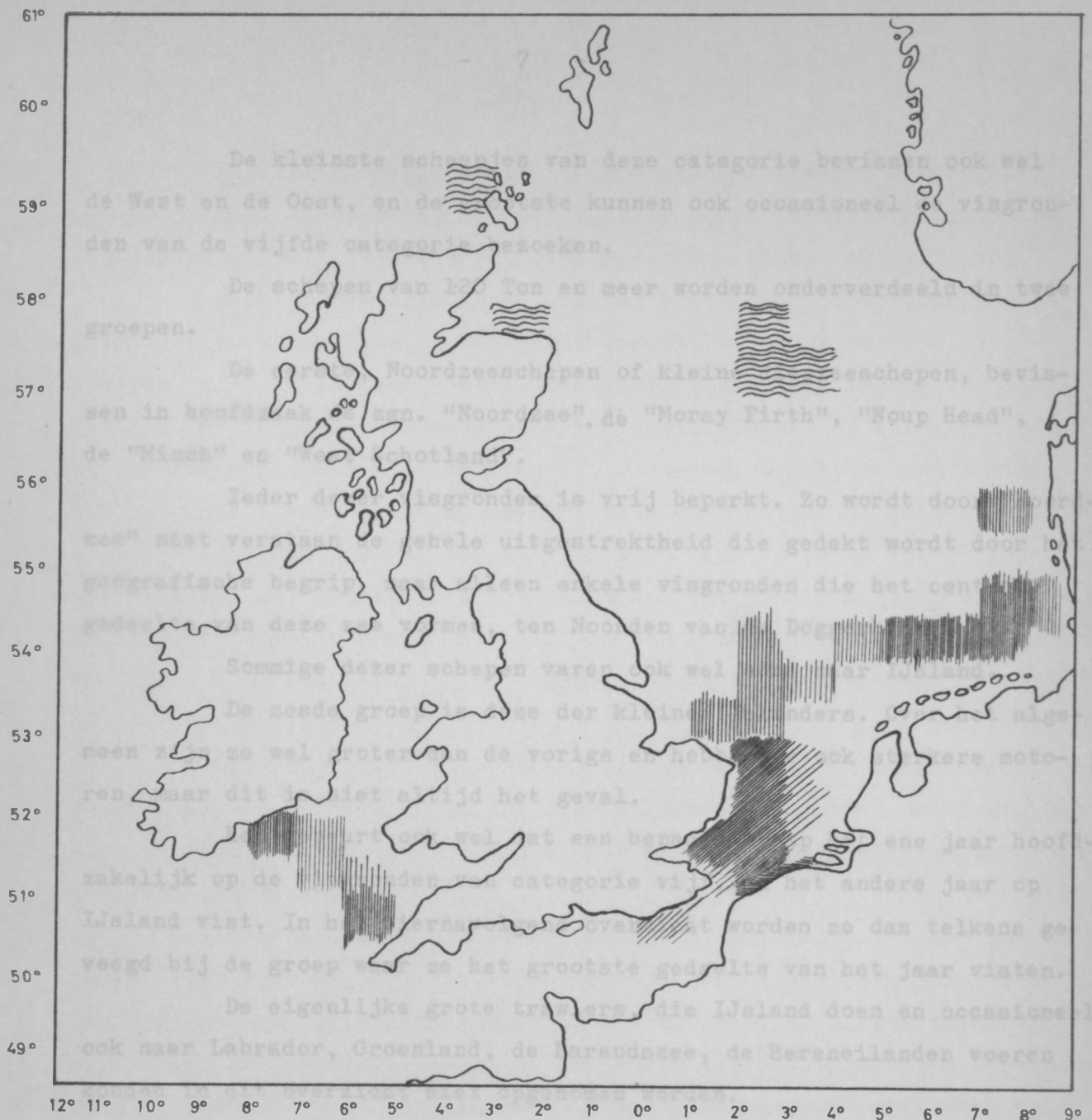
Gezien er toch een betrekkelijk belangrijk verschil bestaat tussen de grotere en de kleinere kustvaartuigjes, en verder tussen de exploitatie van deze die respectievelijk varen vanuit de havens van Zeebrugge, Oostende en Nieuwpoort, werden twee categorieën gemaakt, met name de scheepjes van minder dan 20 BT., en deze van meer dan 20 Ton, - de ene zullen kleine-, en de andere grote kustscheepjes genoemd worden -, en werd ieder dezer categorieën verdeeld in drie sub-groepen volgens de thuishaven.

Volledigheidshalve zou nog een onderscheid moeten gemaakt worden tussen scheepjes die hoofdzakelijk garnalen vissen en andere die langere reisjes maken op bodemvis, en verder, sedert 1960, tussen deze die de bokkenvisserij beoefenden en de andere. Dit zou echter werkelijk te ver leiden.

De derde categorie, van 30 tot aan 70 BT., omvat de kleine middenslagscheepjes. Deze vaartuigen bevissen vooral de zgn. "West" en de "Oost". Dit zijn visgronden gelegen langs de Zuid-Oostkust van Groot-Brittannië, ongeveer van het eiland Wight tot in de buurt van Lowestoft, en in het zuidelijk gedeelte van de Noordzee ten Westen van de Belgische en Nederlandse kusten. Nu en dan gaan ze ook wel verder, met name naar de visgronden der volgende categorie.

De vierde categorie, laten we ze noemen "middenslagschepen" tussen 70 en 120 BT., bevissen in hoofdzaak het zgn. "Kanaal", de "Witte Bank", de "Kreeftenput", de "Noord" en de Ierse Zee".

Dit zijn visgronden gelegen ten Zuid-Oosten, ten Westen en ten Noorden van Landsend, de tongengronden van de Duitse Bocht, langsheen het zgn. P-pas, noordelijk van de Wadden eilanden langsheen Helgoland tot in de buurt van Esbjerg, de gronden ten Zuiden en ten Westen van de Silverpit, en tenslotte de gronden ten Noorden van de zgn. "Kanaalgronden" in het geografische Kanaal van Bristol en de Ierse Zee.



De kleinste scheepjes van deze categorie bevissen ook wel de West en de Oost, en de grootste kunnen ook occasioneel de visgronden van de vijfde categorie bezoeken.

De schepen van 120 Ton en meer worden onderverdeeld in twee groepen.

De eerste, Noordzeeschepen of kleine diepzeeschepen, bevissen in hoofdzaak de zgn. "Noordzee", de "Moray Firth", "Noup Head", de "Minch" en "West Schotland".

Ieder dezer visgronden is vrij beperkt. Zo wordt door "Noordzee" niet verstaan de gehele uitgestrektheid die gedekt wordt door het geografische begrip, maar alleen enkele visgronden die het centrale gedeelte van deze zee vormen, ten Noorden van de Doggerbank.

Sommige dezer schepen varen ook wel eens naar IJsland.

De zesde groep is deze der kleine IJslanders. Over het algemeen zijn ze wel groter dan de vorige en hebben ze ook sterkere motoren, maar dit is niet altijd het geval.

Het gebeurt ook wel dat een bepaald schip het ene jaar hoofdzakelijk op de visgronden van categorie vijf, en het andere jaar op IJsland vist. In het hiernavolgend overzicht worden ze dan telkens gevoegd bij de groep waar ze het grootste gedeelte van het jaar visten.

De eigenlijke grote trawlers, die IJsland doen en occasioneel ook naar Labrador, Groenland, de Barendssee, de Bereneilanden voeren konden in dit overzicht niet opgenomen worden.

Inderdaad ze behoren toe aan enkele maatschappijen, en hun aantal is te klein, zodat uiteindelijk in het kader van deze publicatie de geheimhouding der gegevens in gevaar zou kunnen komen.

Per jaar werd dan voor ieder dezer vijf categoriën de statistiek gemaakt van het gepresteerd aantal uren verblijf in zee, de besommingen en de opgegeven vaste kosten.

Door vaste kosten wordt verstaan alle kosten die rechtstreeks verband houden met de exploitatie, doch geen verband hebben met de besommingen. Hierin zijn dus begrepen de kosten voor verzekering van het schip, onderhoud en reparaties, netten, touwwerk, borden, staaldraad en alle ander vistuig, brandstof, smeerolie, huur van radioëlectrische apparatuur, redersbijdrage voor sociale verzekering, enz...

Een tweede reeks kosten zijn deze die berekend worden als een percentage op de bruto besomming. Hier komen in aanmerking de lo-
nen der bemanning, mijnrechten, afslagrechten, loskosten en G.K.Z.

Deze procentuele kosten werden niet berekend volgens de op-
gaven der boekhoudingen, om volgende reden : Vooral voor de kleinere
schepen, zijn de opgaven veelal onvolledig omdat vele reders zelf me-
devaren (en dikwijls ook rechtstreekse familieleden) en hun eigen loon
of dat van hun zoons niet opgeven als onkosten. Ook op de monsterrol-
len kan niet steeds gesteund worden, daar deze mensen op deze rol veel-
al een forfaitair percent opgeven. Er werd dan, op basis van de gege-
vens die wel betrouwbaar leken te zijn, een forfaitair percent berekend
dat kleiner wordt naarmate het gaat om een groter vaartuig. Zo komt
het op 46 % op een klein garnalenscheepje en op slechts een goede 37 %
op een kleine IJslander.

Deze forfaitaire berekende procentuele kosten komen vrij goed
overeen met de werkelijkheid. Ze hebben echter het nadeel dat hierbij
alle schepen van eenzelfde grootte over dezelfde kam geschoren worden.
In feite is dit ook onjuist.

Inderdaad deze kosten kunnen op verschillende schepen van een-
zelfde tonnemaat en vermogen soms vrij veel van elkaar afwijken. Een
der oorzaken van deze afwijkingen is bv. het goed of slecht varen van
het schip. Het spreekt vanzelf dat de reder van een vaartuig dat ervoor
bekend staat dat het voortdurend lage besommingen maakt meer moet be-
talen om aan bemanning te geraken dan deze van een schip dat steeds de
beste besommingen boekt.

Zolang het gaat om gemiddelden is dit geen groot bezwaar, maar
waar verder detailpunten zullen besproken worden, moet ermede rekening
gehouden worden dat de gebruikte manier van berekenen de beste schepen
in een te nadelig en de slechtste in een te voordelig daglicht stelt.

Tenslotte weze er de aandacht opgetrokken dat in dit verslag
geen rekening werd gehouden met financiële lasten zoals de afschrijvin-
gen, afkorting van krediet en interestenlast.

A. Gemiddelden

Hieronder volgen nu in tabelvorm de rekenkundige gemiddelden van de gegevens, berekend zoals hierboven uiteengezet.

1 9 5 7

B.T.-Klasse		Aantal boekh.	Gemid. Z.U.	Gemiddelde besomming	Gemiddelde Vaste Kosten	Gemiddelde % kosten	Gemiddeld overshot	Besomming per Z.U.	Vaste Kosten per Z.U.
0 - 20	O	29	1.311	228.965	122.640	104.408	+ 1.917	174,65	93,55
	Z	15	1.362	317.847	170.129	144.621	+ 3.097	233,37	124,91
	N	20	1.329	281.572	115.482	129.523	+ 36.567	211,87	86,89
20 - 30	O	18	1.405	290.407	164.346	132.295	- 6.234	206,70	116,97
	Z	38	1.899	507.831	276.253	224.715	+ 6.863	267,42	145,47
	N	5	2.853	659.411	314.804	289.349	+ 55.258	231,13	110,34
30 - 70		68	5.160	1.191.021	620.171	491.653	+ 79.197	230,82	120,19
70 - 120		71	5.640	1.642.549	955.364	649.792	+ 37.393	291,23	169,39
+ 120	NZ	9	6.096	2.477.996	1.586.710	917.106	- 25.820	406,50	260,29
+ 120	YSL	9	5.952	3.788.220	1.991.404	1.358.456	+ 438.360	636,46	334,58

1 9 5 8

B.T.-Klasse				Aantal boekh.	Gemid. Z.U.	Gemiddelde besomming	Gemiddelde Vaste Kosten	Gemiddelde % kosten	Gemiddeld overshot	Besomming per Z.U.	Vaste kosten per Z.U.
0	-	20	O	28	1.225	209.016	116.464	95.311	- 2.759	170,63	95,07
			Z	14	1.332	292.187	162.542	132.215	- 2.570	219,36	122,03
			N	13	1.401	211.145	94.151	97.021	+ 19.973	150,71	67,20
20	-	30	O	19	1.275	247.328	136.317	110.184	+ 827	193,98	106,92
			Z	38	2.038	475.019	270.226	209.958	- 5.165	233,08	132,59
			N	5	3.082	686.723	343.319	303.531	+ 39.873	222,82	111,39
30	-	70		72	5.184	1.240.829	631.642	512.214	+ 96.973	239,36	121,84
70	-	120		67	5.736	1.700.560	1.006.377	672.231	+ 21.952	296,47	175,45
	+	120	NZ	7	6.408	2.946.512	1.829.598	1.088.736	+ 28.178	459,82	285,52
	+	120	YSL	12	6.528	4.294.063	2.230.820	1.540.710	+ 522.533	657,79	341,73

1 9 5 9

B.T.-Klasse		Aantal boekh.	Gemid. Z.U.	Gemiddelde besomming	Gemiddelde Vaste kosten	Gemiddelde % kosten	Gemiddeld overshot	Besomming per Z.U.	Vaste kosten per Z.U.
0 - 20	O	31	1.699	289.848	138.466	132.170	+ 19.212	170,60	81,50
	Z	13	1.986	380.758	174.216	172.293	+ 34.249	191,72	87,73
	N	17	1.720	368.341	142.367	168.148	+ 57.826	214,15	82,77
20 - 30	O	16	1.824	326.794	164.388	143.953	+ 18.453	179,16	90,13
	Z	40	2.753	537.001	278.864	236.817	+ 21.320	195,06	101,34
	N	7	3.572	833.586	379.860	366.361	+ 87.365	233,37	106,34
30 - 70		91	5.592	1.268.235	647.918	523.654	+ 96.663	226,79	115,87
70 - 120		78	5.928	1.713.750	963.999	676.588	+ 73.163	289,09	162,62
+ 120	NZ	10	6.360	2.948.243	1.889.373	1.074.635	- 15.765	463,56	297,08
+ 120	YSL	15	6.672	3.725.099	2.160.230	1.341.035	+ 223.834	558,32	323,77

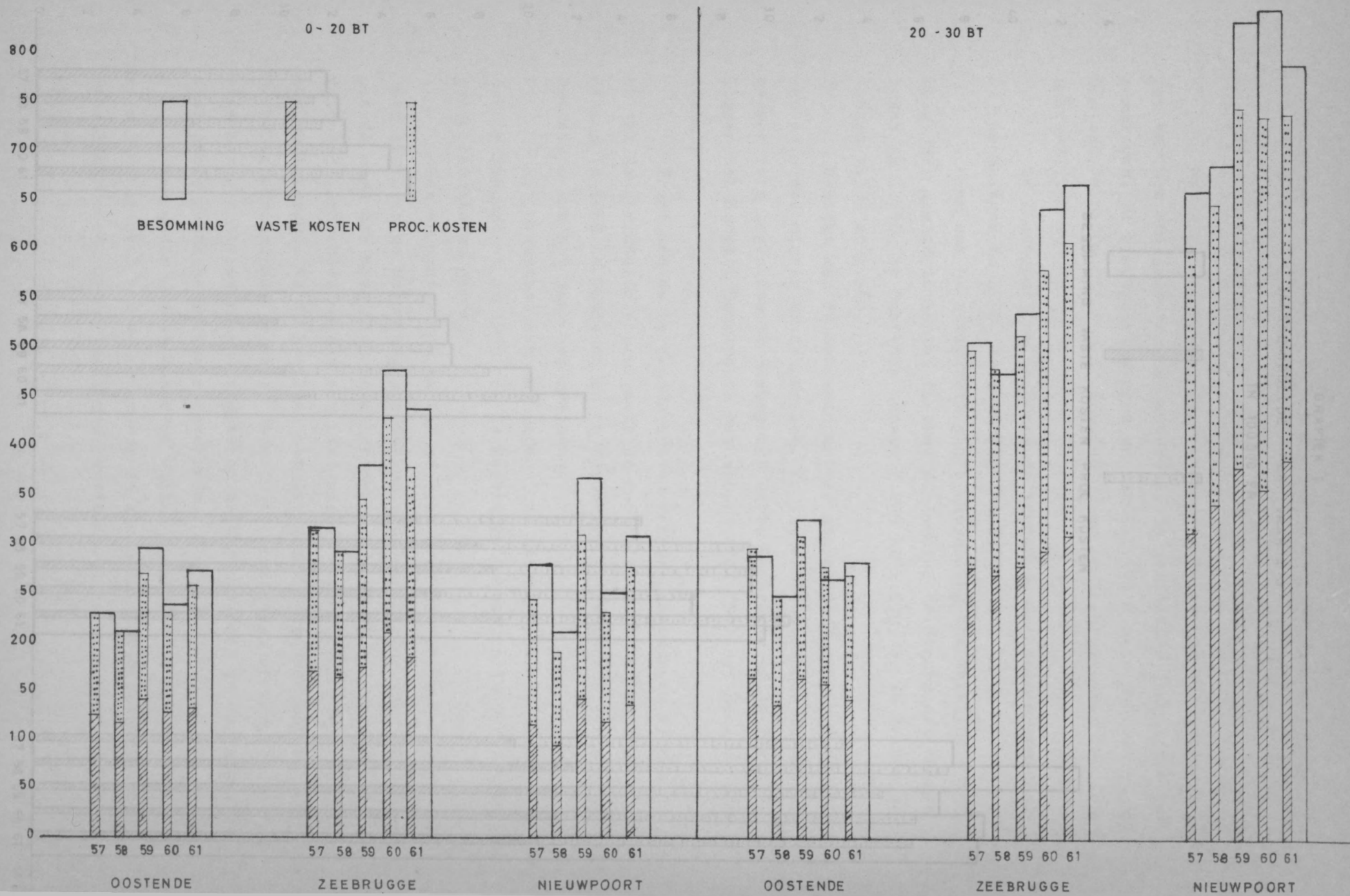
1 9 6 0

B.T.-Klasse		Aantal boekh.	Gemid. Z.U.	Gemiddelde besomming	Gemiddelde Vaste kosten	Gemiddelde % kosten	Gemiddeld overschot	Besomming per Z.U.	Vaste kosten per Z.U.
0 - 20	O	34	1.460	237.081	122.044	108.773	+ 6.264	162,38	83,59
	Z	11	1.967	477.098	211.587	217.557	+ 47.954	242,55	107,57
	N	19	1.265	251.620	116.062	115.745	+ 19.813	198,91	91,75
20 -- 30	O	20	1.575	264.569	158.677	118.527	- 12.635	167,98	100,75
	Z	40	2.723	642.437	295.638	286.784	+ 60.015	235,93	108,57
	N	10	3.305	847.670	358.648	378.400	+ 110.622	356,48	108,52
30 - 70		89	5.712	1.450.868	688.428	597.314	+ 165.126	254,—	120,52
70 - 120		80	6.048	2.039.494	1.043.125	830.890	+ 165.479	337,22	172,47
+ 120	NZ	8	5.952	2.699.458	1.688.580	1.027.684	- 16.806	453,54	283,71
+ 120	YSL	16	6.648	3.907.083	2.162.482	1.475.314	+ 269.287	587,71	325,28

1 9 6 1

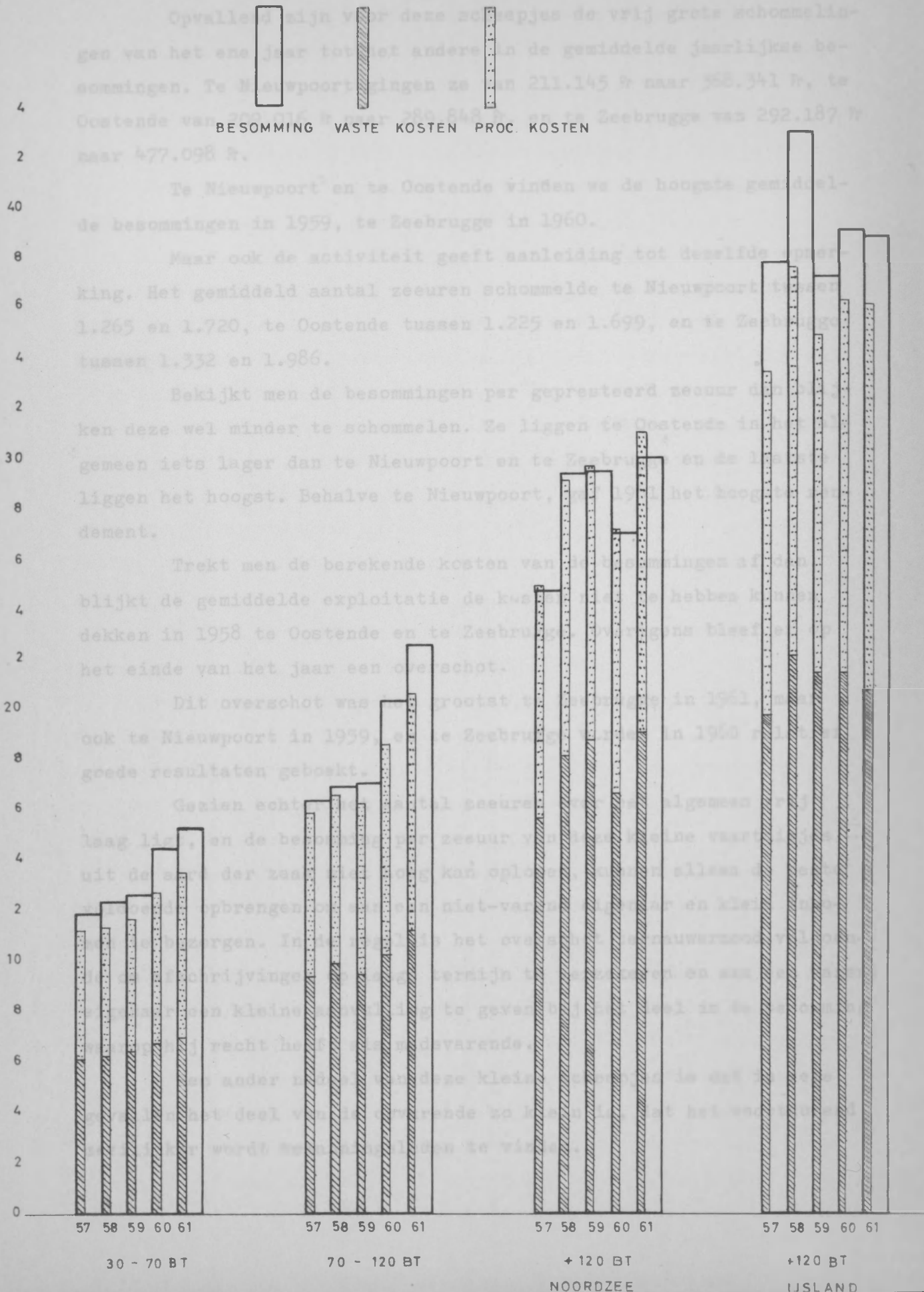
B.T.-Klasse		Aantal boekh.	Gemid. Z.U.	Gemiddelde besomming	Gemiddelde Vaste Kosten	Gemiddelde % kosten	Gemiddeld overshot	Besomming per Z.U.	Vaste Kosten per Z.U.
0 - 20	O	30	1.377	274.270	131.383	125.616	+ 17.271	199,18	95,41
	Z	10	1.647	438.427	180.307	199.046	+ 59.074	266,20	109,48
	N	17	1.491	308.864	136.247	141.583	+ 31.034	207,15	91,38
20 - 30	O	20	1.575	282.915	143.793	126.633	+ 12.489	179,63	91,30
	Z	41	2.511	667.820	311.113	297.571	+ 59.136	265,96	123,90
	N	9	3.123	788.562	389.035	351.068	+ 48.459	252,50	124,57
30 - 70		92	5.496	1.535.696	713.382	651.903	+ 170.411	279,42	129,80
70 - 120		78	5.856	2.265.248	1.138.249	937.361	+ 189.638	386,83	194,37
+ 120	NZ	9	6.168	3.003.421	1.927.097	1.184.849	- 108.525	486,94	312,43
+ 120	YSL	19	6.912	3.878.014	2.095.213	1.532.591	+ 250.210	561,06	303,13

GRAFIEK 1 - JAARGEMIDDELTE PER VAARTUIG IN 1.000 FR.



IN 100,000 FR

0.



1° De kleine kustscheepjes.

Opvallend zijn voor deze scheepjes de vrij grote schommelingen van het ene jaar tot het andere in de gemiddelde jaarlijkse besommingen. Te Nieuwpoort gingen ze van 211.145 Fr naar 368.341 Fr, te Oostende van 209.016 Fr naar 289.848 Fr, en te Zeebrugge van 292.187 Fr naar 477.098 Fr.

Te Nieuwpoort en te Oostende vinden we de hoogste gemiddelde besommingen in 1959, te Zeebrugge in 1960.

Maar ook de activiteit geeft aanleiding tot dezelfde opmerking. Het gemiddeld aantal zeeuren schommelde te Nieuwpoort tussen 1.265 en 1.720, te Oostende tussen 1.225 en 1.699, en te Zeebrugge tussen 1.332 en 1.986.

Bekijkt men de besommingen per gepresteerd zecuur dan blijken deze wel minder te schommelen. Ze liggen te Oostende in het algemeen iets lager dan te Nieuwpoort en te Zeebrugge en de laatste liggen het hoogst. Behalve te Nieuwpoort, gaf 1961 het hoogste rendement.

Trekt men de berekende kosten van de besommingen af dan blijkt de gemiddelde exploitatie de kosten niet te hebben kunnen dekken in 1958 te Oostende en te Zeebrugge. Overigens bleef er op het einde van het jaar een overschot.

Dit overschot was het grootst te Zeebrugge in 1961, maar ook te Nieuwpoort in 1959, en te Zeebrugge werden in 1960 relatief goede resultaten geboekt.

Gezien echter het aantal zeeuren over het algemeen vrij laag ligt, en de besomming per zeeuur van deze kleine vaartuigjes uit de aard der zaak niet hoog kan oplopen, kunnen alleen de beste voldoende opbrengen om aan een niet-varend eigenaar en klein inkomen te bezorgen. In de regel is het overschot ternauwernood voldoende om afschrijvingen op lange termijn te verzekeren en aan een varend eigenaar een kleine aanvulling te geven bij het deel in de besomming waarop hij recht heeft als medevarende.

Een ander nadeel van deze kleine scheepjes is dat in vele gevallen het deel van de opvarende zo klein is, dat het voortdurend moeilijker wordt bemanningsleden te vinden.

2° De grotere kustscheepjes.

Het meest opvallende verschijnsel in deze categorie van vaartuigen is het lage rendement van deze die Oostende als thuishaven hebben.

Waar te Zeebrugge de jaarbesomming van de grotere scheepjes meestal zowat anderhalf maal deze van de kleinere is, en te Nieuwpoort zelfs twee- tot driemaal, is het verschil tussen grotere en kleinere scheepjes te Oostende werkelijk gering.

Dit laatste is zowel het geval voor de jaarbesomming als voor de besomming per uur verblijf in zee, en verder ook voor het aantal zeeuren per jaar, dat voor de Oostendse scheepjes in vergelijking met de andere havens zeer gering is : te Zeebrugge schommelde dit aantal tussen 1889 en 2.753, te Nieuwpoort (waar door deze scheepjes veel langere reizen op vis gedaan worden) tussen 2.853 en 3.572, terwijl de gemiddelden voor de schepen uit Oostende liggen tussen 1.275 en 1.824. Het hoogste cijfer bereikt dus niet eens het laagste van beide andere havens, en het laagste is te vergelijken met de laagste gemiddelden (voor de drie havens) van de kleine kustscheepjes.

Het zal dan ook niemand verwonderen dat de berekeningen voor Oostende voor alle jaren verlies geeft, of een overschot dat zo klein is dat het in feite betekent dat de besommingen amper de kosten konden dekken.

Nu is het wel zo dat de besommingen van deze Oostendse grotere kustscheepjes, evenals trouwens deze van de kleinere, in feite hoger liggen.

Inderdaad, het is algemeen bekend dat een deel der vangst, inzonderheid de samen met de garnalen gevangen vis, niet in de openbare afslag verkocht wordt.

In de uittreksels der boekhoudingen worden deze bijinkomsten dan ook inderdaad opgegeven. Er moet echter ook rekening worden gehouden met het feit dat ze, in sommige gevallen om een of ander reden, niet volledig kunnen zijn, waardoor vanzelfsprekend het gemiddelde beïnvloed wordt.

Toch kan over het algemeen gezegd worden dat alleen de beste scheepjes voldoende overhielden om regelmatige afschrijvingen toe te laten, en daarbij eventueel nog een winst over te laten voor de eigenaar.

Voor Zeebrugge was het gedurende de jaren 1957, 1958, en 1959 al niet zo veel beter gesteld, hoewel 1959 reeds tekenen van verbetering geeft. Vanaf 1960 was het gemiddelde overschot wel voldoende om afschrijvingen toe te laten.

Aan deze verbetering, en ook deze te Oostende in 1961, is de zich uitbreidende toepassing van de bokkenvisserij niet vreemd.

Nieuwpoort geeft het beeld van een regelmatigere renderende exploitatie. Vooral 1960 was zeer goed. 1958 en 1961 zijn minder voordelig. Het gemiddeld overschot zou hier nauwelijks volstaan om op lange termijn het geïnvesteerde kapitaal af te schrijven.

De Nieuwpoortse grotere kustscheepjes houden zich in mindere mate bezig met garnalenvisserij. Zij bedrijven veelal de visvangst en maken hierbij dikwijls reisjes van meerdere dagen, waarbij ze visgronden bewerken die reeds tot de "West" behoren.

3° De kleine middenslagvaartuigen

De kleine middenslagschepen geven een opgewekter beeld te zien dan de twee eerste groepen. Voor ieder jaar kwam gemiddeld een overschot uit de bus en, wat belangrijker is, dit overschot vertoonde een sterk stijgende tendentie.

Zo het overschot gedurende de drie eerste jaren nog niet volstond om normale afschrijvingen toe te laten, dan bracht 1960 reeds een kleine winst na afschrijvingen, en liet het gemiddeld resultaat voor 1961 een behoorlijke winst over.

Ook het deel van de opvarende, dat in 1957 en 1958 gemiddeld nog minder dan 100.000 Fr bedroeg, en dus in feite niet erg bevredigend was, steeg vanaf 1959 boven de 100.000 Fr uit.

4° De middenslagschepen

De grotere vaartuigen die de nabije visgronden bewerkten, de zogenaamde Kanaalschepen en Witte Bankers, deden het in het algemeen wat minder goed dan de kleinere vaartuigjes die vooral West en Oost bevisten. Ze begonnen gemiddeld zelfs met een eerder klein overschot.

Vanaf 1959 begon de toestand te beteren, maar pas in 1961 was het gemiddelde overschot voldoende om afschrijvingen op een niet te korte termijn te verzekeren.

Karakteristiek is dat bij dit soort schepen de vaste kosten onmiddellijk stegen wanneer de besommingen op een hoger niveau kwamen. Allerlei oorzaken liggen hier aan de grond, maar één ervan is ongetwijfeld het feit dat nodig hogere sommen aan reparaties en onderhoud dienden gespendeerd, daar deze werken tijdens de vorige, slechte periode noodgedwongen werden uitgesteld.

Het deel van de opvarende dat gedurende de jaren 1957, 1958 en 1959 op het niveau lag van dat van zijn collega van de vorige categorie, hoewel het gemiddeld aantal zeeuren merkbaar hoger was, steeg in 1961 ook tot een bevredigend niveau.

5° De Noordzeeschepen

De toestand der Noordzeeschepen, die bij het begin van de verslagperiode niet goed was, is er, in de loop dezer vijf jaren, niet erg op verbeterd, en mag als chronisch onbevredigend bestempeld worden. Talrijk zijn ze overigens niet. Enkele ervan boekten meestal winst. De overige gelukten er amper in de lopende kosten te dekken of vaarden zelfs met verlies.

6° De kleine IJslanders

In het begin der verslagperiode was de exploitatie dezer scheepjes renderend. Gemiddeld was het overschot voldoende om na afschrijving nog winst over te laten. Het beste jaar was 1958.

Na 1958 echter (uitbreiding der IJslandse wateren) daalde het overschot gevoelig, zodat het gemiddeld ver beneden het niveau lag dat normale afschrijvingen zou toelaten.

Geleidelijk aan verbeterde de toestand, maar het gemiddelde overschot bereikte op het einde der verslagperiode nog niet het niveau dat noodzakelijk is om normale afschrijvingen toe te laten.

B. Spreiding der bedrijfsresultaten

Gemiddelden kunnen wel een goed algemeen beeld vormen van de toestand van het bedrijf, maar om een dieper inzicht te bekomen in de werkelijkheid zijn spreidingsdiagrammen onontbeerlijk. (Zie Grafieken II).

In deze reeks grafieken wordt per categorie en per jaar de spreiding gegeven der jaarresultaten (winst of verlies) per B.T.

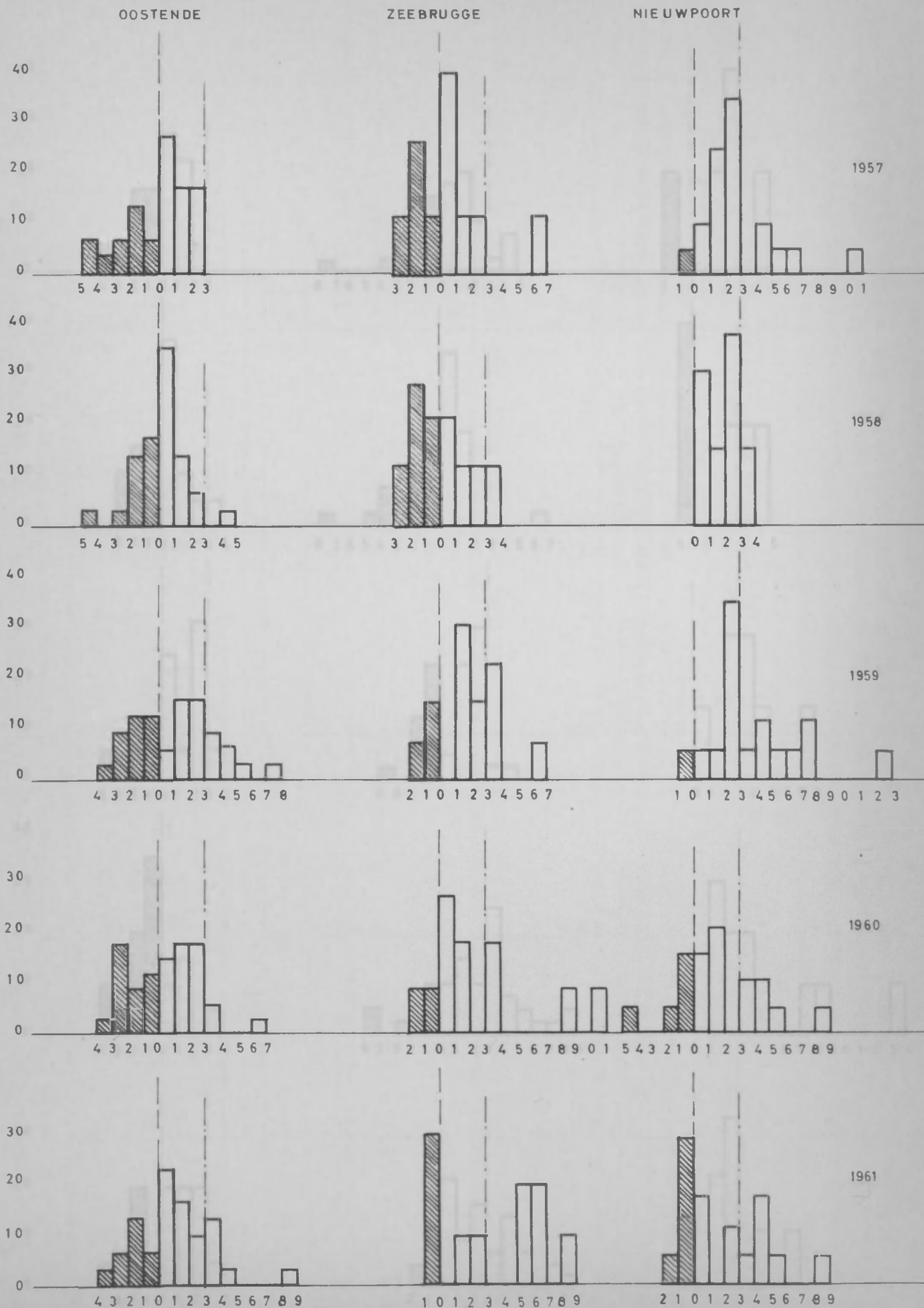
De witgelaten kolommen geven het percentage der schepen weer die van 0 tot 1.000 Fr, van 1.000 tot 2.000 Fr, van 2.000 tot 3.000 Fr enz. winst maakten per B.T. (aangeduid door de cijfers 1, 2, 3, 4, 5 enz. ...), en de gearceerde kolommen het percentage der schepen die van 0 tot 1.000 Fr, van 1.000 tot 2.000 Fr enz... verlies per B.T. boekten. De verticale onderbroken lijn na de derde blanco kolom duidt aan dat de schepen die rechts ervan liggen na afschrijving nog een bevredigende winst overhielden.

BV. Van de schepen van 0 tot aan 20 B.T. te Oostende werden in 1957 gevonden : 6,90 % die tussen 4.000 en 5.000 Fr per B.T. verlies boekten, 3,45 % die tussen 3.000 en 4.000 Fr per B.T. verloren, 6,90 % wier verlies lag tussen 2.000 en 3.000 Fr per B.T., 13,79 % wier verlies lag tussen 1.000 en 2.000 Fr per B.T., 6,90 % wier verlies kleiner was dan 1.000 Fr per B.T., 27,59 % die een overschot boekten dat kleiner was dan 1.000 Fr per B.T., 17,24 % die tussen 1.000 en 2.000 Fr per B.T. overhielden en tenslotte nog 17,24 % die tussen 2.000 en 3.000 Fr per B.T. overschot boekten. Geen enkel lag boven deze grens, die het minimum zou zijn voor een werkelijk renderende exploitatie.

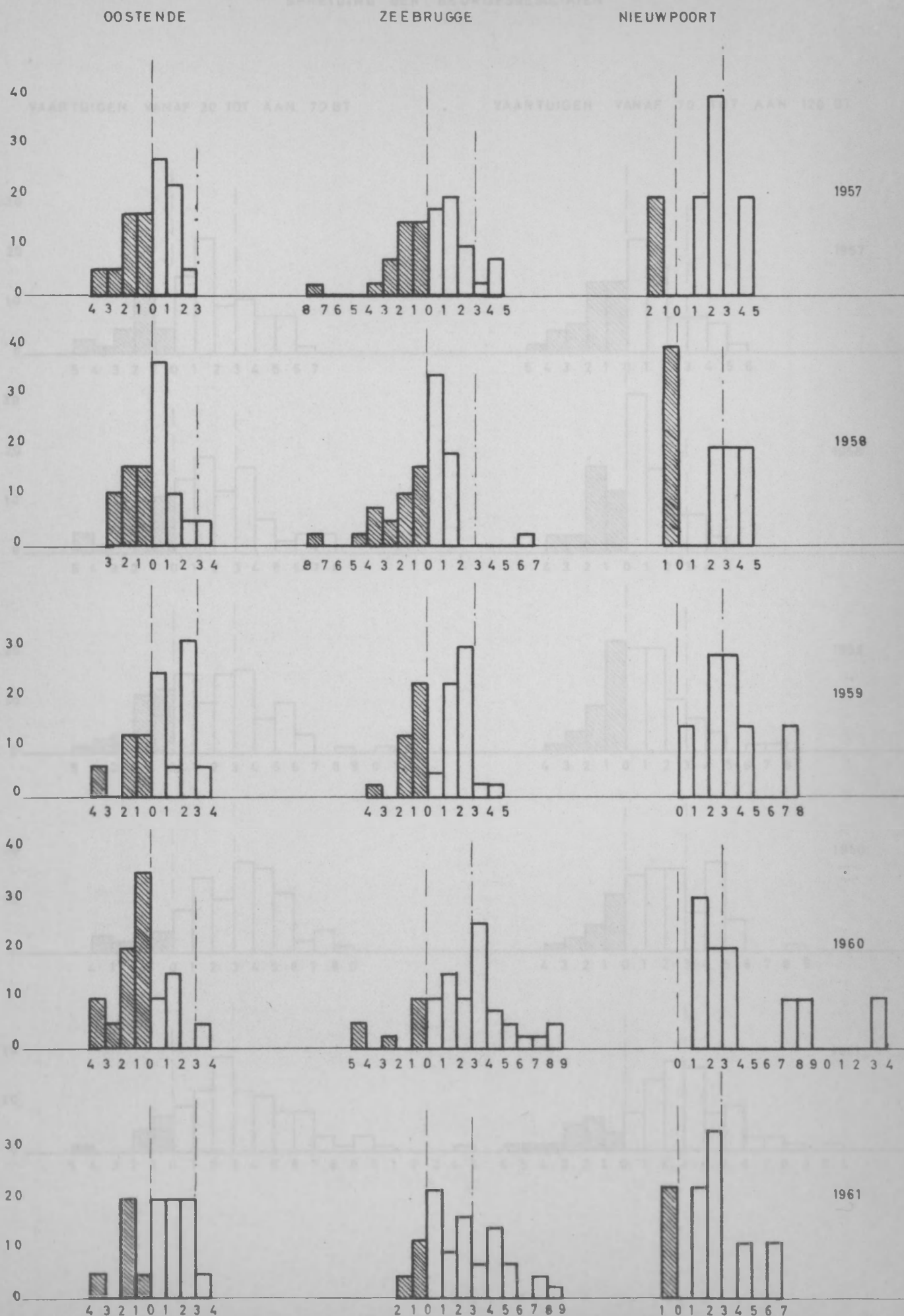
Door de spreiding te baseren op het bedrijfsresultaat per B.T., wordt het mogelijk de onderscheiden categorieën van schepen met elkaar te vergelijken.

GRAFIEK II

SPREIDING DER BEDRIJFSRESULTATEN
VAARTUIGEN VANAF 0 TOT AAN 20 BT



SPREIDING DER BEDRIJFSRESULTATEN
VAARTUIGEN VANAF 20 TOT AAN 30 BT

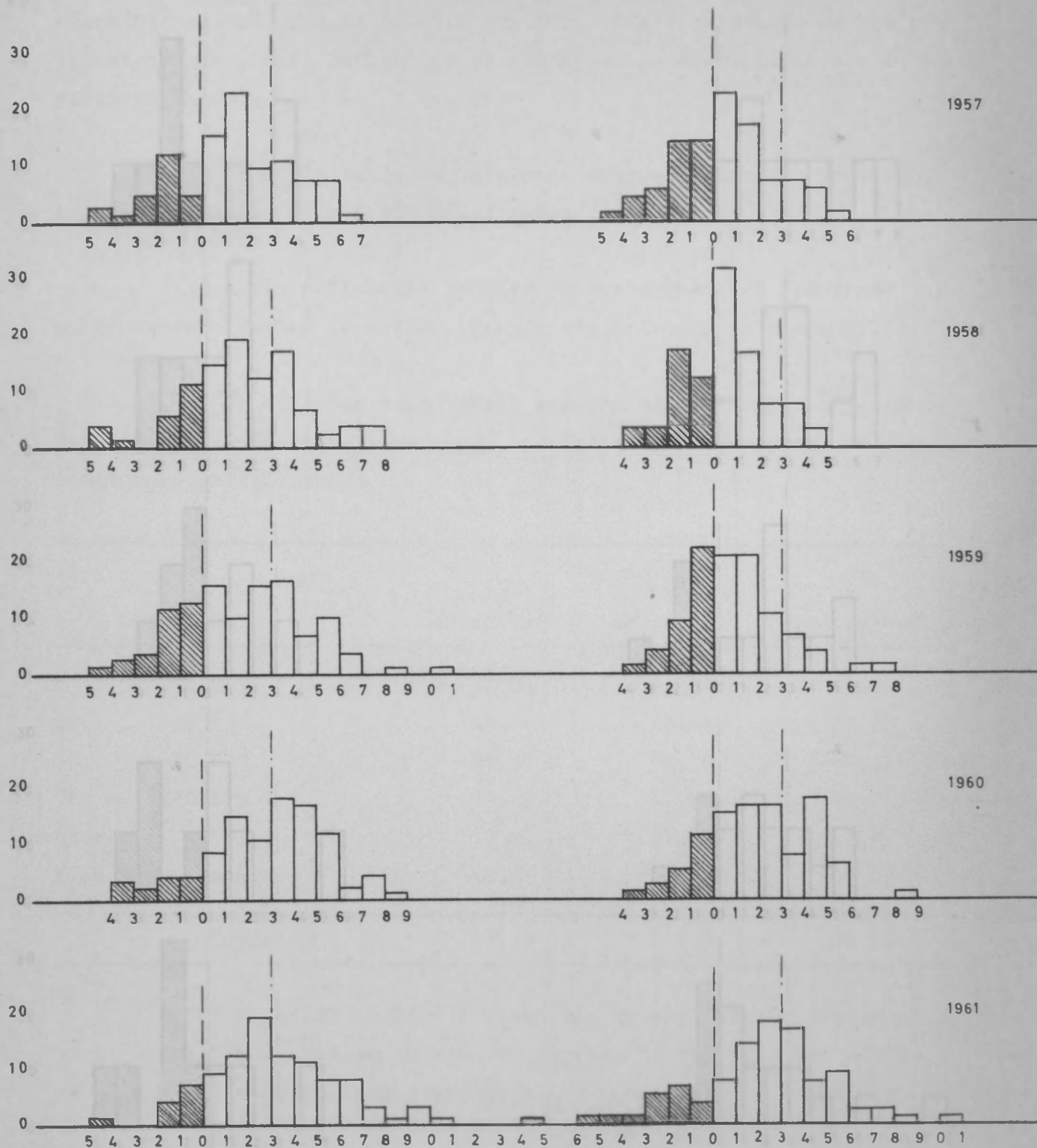


GRAFIEK II

SPREIDING DER BEDRIJFSRESULTATEN

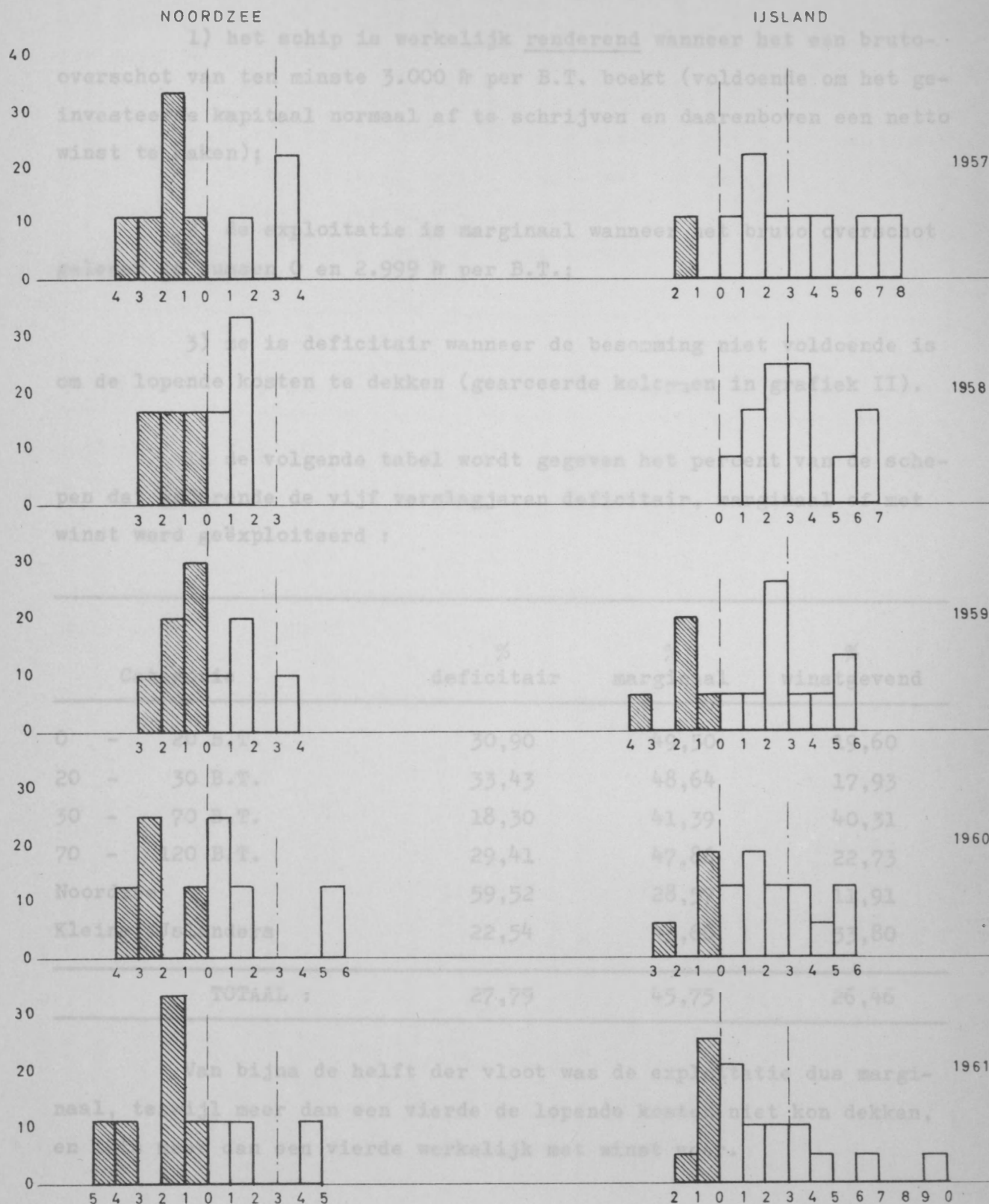
VAARTUIGEN VANAF 30 TOT AAN 70 BT

VAARTUIGEN VANAF 70 TOT AAN 120 BT



SPREIDING DER BEDRIJFSRESULTATEN

VAARTUIGEN VANAF 120 BT EN MEER



Wat blijkt nu uit de spreiding der rentabiliteitscategorieën ?

Om een eenvoudiger overzicht te verkrijgen worden de categorieën van grafiek II samengevat in drie groepen.

1) het schip is werkelijk renderend wanneer het een bruto-overschot van ten minste 3.000 Fr per B.T. boekt (voldoende om het geïnvesteerde kapitaal normaal af te schrijven en daarenboven een netto winst te maken);

2) de exploitatie is marginaal wanneer het bruto overschot gelegen is tussen 0 en 2.999 Fr per B.T.;

3) ze is deficitair wanneer de besomming niet voldoende is om de lopende kosten te dekken (gearceerde kolommen in grafiek II).

In de volgende tabel wordt gegeven het percent van de schepen dat gedurende de vijf verslagjaren deficitair, marginaal of met winst werd geëxploiteerd :

Categorie			% deficitair	% marginaal	% winstgevend
0	-	20 B.T.	30,90	49,50	19,60
20	-	30 B.T.	33,43	48,64	17,93
30	-	70 B.T.	18,30	41,39	40,31
70	-	120 B.T.	29,41	47,86	22,73
Noordzee			59,52	28,57	11,91
Kleine IJslanders			22,54	43,66	33,80
TOTAAL :			27,79	45,75	26,46

Van bijna de helft der vloot was de exploitatie dus marginaal, terwijl meer dan een vierde de lopende kosten niet kon dekken, en iets meer dan een vierde werkelijk met winst voer.

De beste categorie was deze van 30 tot 70 Ton, waarvan minder dan een vijfde verlies opleverde, en 40 % een bevredigende netto winst kon boeken. De resultaten van de kleine IJslanders waren over het geheel gezien ook nog aanvaardbaar, maar de minst goede uitkomsten leverden de Noordzeeschepen.

Van nog meer belang is het te weten hoe de toestand evolueerde. Daarenboven is het nuttig voor de kleinere scheepjes een detail te geven per haven, om rekening te houden met het verschil in exploitatie tussen Oostende, Zeebrugge en Nieuwpoort.

Volgende tabel toont al deze gegevens.

O - 20 B.T.				
Haven	Jaar	% deficitair	% marginaal	% winstgevend
Oostende	1957	37,93	62,07	0
	58	39,29	57,14	3,57
	59	38,71	38,71	22,58
	60	41,18	50,00	8,82
	61	30,00	50,00	20,00

Zeebrugge	1957	40,00	53,33	6,67
	58	57,14	35,71	7,15
	59	23,08	46,15	30,77
	60	18,18	45,45	36,37
	61	30,--	20,00	50,--

Nieuwpoort	1957	5,--	70,00	25,--
	58	0	84,62	15,38
	59	5,88	47,06	47,06
	60	31,58	36,84	31,58
	61	35,29	29,42	35,29

20 - 30 B.T.

Haven	Jaar	% deficitair	% marginaal	% winstgevend
Oostende	1957	44,44	55,56	0
	58	42,11	52,63	5,26
	59	31,25	62,50	6,25
	60	70,--	25,--	5,--
	61	35,--	60,--	5,--

Zeebrugge	1957	42,50	47,50	10,--
	58	44,74	52,63	2,63
	59	37,50	57,50	5,--
	60	17,50	35,--	47,50
	61	16,67	47,62	35,71

Nieuwpoort	1957	20,--	60,--	20,--
	58	40,--	20,--	40,--
	59	0	42,86	57,14
	60	0	50,--	50,--
	61	22,22	55,56	22,22

30 - 70 B.T.

Alle	1957	25,30	48,19	26,51
	58	21,35	46,07	32,58
	59	20,88	40,66	38,46
	60	13,54	33,33	53,13
	61	12,--	40,--	48,--

70 - 120 B.T.

Alle	1957	39,44	46,48	14,08
	58	34,33	55,22	10,45
	59	35,90	51,28	12,82
	60	20,00	47,50	32,50
	61	19,23	39,74	41,03

Noordzee

Alle	1957	66,67	11,11	22,22
	58	50,--	50,--	0
	59	60,--	30,--	10,--
	60	50,--	37,50	12,50
	61	66,67	22,22	11,11

Kleine IJslanders

Alle	1957	11,11	44,44	44,44
	58	0	50,--	50,--
	59	33,33	40,--	26,67
	60	25,--	43,75	31,25
	61	31,58	42,11	26,31

Hieruit kan nu het volgende afgeleid worden :

CATEGORIE I (0 - 20 B.T.)

In het algemeen is de toestand in deze categorie weinig bevredigend . Er is een verbetering merkbaar te Oostende en te Zeebrugge, maar te Nieuwpoort evolueerde de toestand na 1959 minder gunstig.

CATEGORIE II (20 - 30 B.T.)

De toestand was voor de scheepjes te Oostende opvallend slecht, zelfs wanneer men er rekening mede houdt dat de resultaten, om redenen reeds eerder in dit rapport aangegeven, in feite merkkelijk beter waren. Te Zeebrugge was het rendement aanvankelijk ook gering, maar het verbeterde in de loop van de verslagperiode zeer merkbaar. Te Nieuwpoort, waar deze scheepjes over het algemeen goede resultaten hebben opgeleverd, gaf 1961 toch aanleiding tot een zekere bezorgdheid.

CATEGORIE III (30 - 70 B.T.)

Zoals hierboven gezegd is dit de best renderende categorie, en het rendement verbeterde nog gestadig aan.

CATEGORIE IV (70 - 120 B.T.)

Hier was de toestand tot en met 1959 eerder slecht. Vanaf 1960 ging het echter steeds beter, zodat het gemiddelde rendement dat van categorie III begint te benaderen.

CATEGORIE V (Noordzeeschepen)

Het rendement van deze categorie kan kortweg slecht genoemd worden, en deze toestand bleef omzeggens constant tijdens de gehele periode.

CATEGORIE VI (Kleine IJslanders)

In het begin der verslagperiode konden de kleine IJslanders als de best renderende schepen der vloot beschouwd worden. Na de uitbreiding der IJslandse visserijgrenzen is de toestand echter veel minder gunstig geworden, in zover dat bijna één derde ervan deficitair werd. Het moeilijkste jaar was natuurlijk 1959. De verbetering die nadien intrad was echter niet van die aard dat het rendement van vóór september 1958 opnieuw benaderd werd.

C. Gemiddelde exploitatiestaten

Hierna volgen voor iedere categorie :

1° een exploitatiestaat waarop voorkomen de gemiddelde jaarbesomming, de gemiddelde kosten per jaar voor iedere exploitatiepost en het gemiddeld saldo, berekend als gemiddelde over de gehele periode van 5 jaar.

In de laatste kolom worden deze gegevens per zeeuur en per bruto-ton berekend.

2° de gemiddelde exploitatiestaten voor ieder jaar afzonderlijk.

Vaartuigen van 0 tot aan 20 B.T. met als thuishaven Oostende

Aantal zeeuren : 1.420

	TOTAAL	Detail	p/Z.U.	p/B.T.	% t.o.v.	
					Kos- ten	Besom- ming
I. - <u>Besomming</u>	248.859		175,25	16.055		
II. - <u>Vaste Kosten :</u>						
Verzekering		11.132	7,84	718	4,64	4,47
Onderhoud		29.191	20,56	1.883	12,17	11,73
Vistuig		17.502	12,33	1.129	7,30	7,03
IJs, zout, kolen		4.840	3,41	312	2,02	1,94
Brandstof & Smeerolie		30.388	21,40	1.961	12,67	12,22
Patronale bijdrage		16.085	11,33	1.038	6,70	6,46
Radio - Instrumenten		10.635	7,49	686	4,43	4,27
Diverse		6.551	4,61	423	2,73	2,63
III. - <u>Procentuele Kosten :</u>						
Deel schipper & bemanning (1)		101.219	71,28	6.530	42,20	40,68
Los- en verkoopskosten		9.221	6,49	595	3,84	3,71
G. K. Z.		3.116	2,19	201	1,30	1,25
TOTAAL	239.880		168,93	15.476		96,39
Saldo :	+ 8.979		+ 6,32	+ 579		3,61
Gemiddeld arbeidsin- komen per ingescheep- te man	36.941		26,12			

(1) met inbegrip van het deel van de medevarende eigenaar.

Vaartuigen van 0 tot aan 20 B.T. met als thuishaven Zeebrugge

Aantal zeeuren : 1.634

	TOTAAL	Detail	p/Z.U.	p/B.T.	% t. o. v.	
					Kos- ten	Besom- ming
I. - <u>Besomming</u>	372.072		227,71	21.569		
II. - <u>Vaste Kosten</u> :						
Verzekering		14.043	8,59	814.	4,05	3,77
Onderhoud		39.452	24,14	2.287	11,37	10,61
Vistuig		23.300	14,26	1.351	6,71	6,26
IJs, zout, kolen		6.431	3,94	373	1,85	1,73
Brandstof & Smeerolie		42.133	25,79	2.442.	12,14	11,33
Patronale bijdrage		26.086	15,96	1.512	7,52	7,01
Radio - Instrumenten		10.276	6,29	596	2,96	2,76
Diverse		16.420	10,05	952	4,73	4,41
III. - <u>Procentuele Kosten</u>						
Deel schipper en bemanning (1)		149.919	91,75	8.691	43,19	40,30
Los- en verkoopskosten		14.331	8,77	831	4,13	3,85
G. K. Z.		4.697	2,87	272	1,35	1,26
TOTAAL	347.088		212,41	20.121		93,29
Saldo	+24.984		+15,30	+1.448		+ 6,71
Gemiddeld arbeidsin- komen per ingescheep- te man	54.715		32,98			

(1) met inbegrip van het deel van de medevarende eigenaar.

Vaartuigen van 0 tot aan 20 B.T. met als thuishaven Nieuwpoort

Aantal zeeuren : 1.423

	TOTAAL	Detail	p/Z.U.	p/B.T.	% t.o.v.	
					Kos- ten	Besom- ming
I. - <u>Besomming</u>	286.855		201,58	21.666		
II. - <u>Vaste Kosten :</u>						
Verzekering		7.482	5,26	565	2,95	2,61
Onderhoud		29.423	20,68	2.222	11,61	10,26
Vistuig		15.496	10,89	1.170	6,12	5,40
IJs, zout, kolen		4.369	3,07	330	1,72	1,52
Brandst. & Smeerolie		28.909	20,32	2.184	11,41	10,08
Patronale bijdrage		21.127	14,85	1.596	8,34	7,37
Radio - Instrumenten		10.241	7,20	773	4,04	3,57
Diverse		4.758	3,34	359	1,88	1,66
III. - <u>Procentuele Kosten :</u>						
Deel schipper en bemanning (1)		115.152	80,90	8.697	45,45	40,14
Los- en verkoopskost.		12.824	9,01	969	5,06	4,47
G. K. Z.		3.609	2,54	273	1,42	1,26
TOTAAL	253.390		178,06	19.138		88,34
Saldo	+33.465		+23,52	+2.528		11,66
Gemiddeld arbeidsin- komen per ingescheep- te man	42.026		29,16			

(1) met inbegrip van het deel van de medevarende eigenaar

Vaartuigen vanaf 20 tot aan 30 B.T. met als thuishaven Oostende

Aantal zeeuren : 1.521

	TOTAAL	Detail	p/Z.U.	p/B.T.	% t.o.v.	
					Kos- ten	Besom- ming
I. - <u>Besomming</u>	280.698		184,55	12.037		
II. - <u>Vaste Kosten</u>						
Verzekering		14.056	9,24	603	5,05	5,01
Onderhoud		27.330	17,97	1.172	9,81	9,74
Vistuig		20.202	13,28	866	7,25	7,20
IJs, zout, kolen		6.067	3,99	260	2,18	2,16
Brandstof & Smeerolie		41.390	27,21	1.775	14,86	14,75
Patronale bijdrage		21.248	13,97	911	7,63	7,57
Radio - Instrumenten		14.469	9,51	620	5,19	5,15
Diverse		8.226	5,41	353	2,95	2,93
III. - <u>Procentuele Kosten</u>						
Deel schipper en bemanning (1)		111.076	73,03	4.763	39,87	39,57
Los- en verkoopskosten		10.983	7,22	471	3,94	3,91
G. K. Z.		3.546	2,33	152	1,27	1,26
TOTAAL	278.593		183,16	11.946		99,25
Saldo	+2.105		+1,39	+91		+ 0,75
Gemiddeld arbeidsin- komen per ingescheep- te man	32.478		21,21			

(1) met inbegrip van het deel van de medevarende eigenaar.

Vaartuigen vanaf 20 tot aan 30 B.T. met als thuishaven Zeebrugge

Aantal zeeuren : 2.396

	TOTAAL	Detail	p/Z.U.	p/B.T.	% t.o.v.	
					Kos- ten	Besom- ming
I. - <u>Besomming</u>	568.053		237,08	23.045		
II. - <u>Vaste Kosten</u>						
Verzekering		22.609	9,44	917	4,20	3,98
Onderhoud		64.883	27,08	2.632	12,04	11,42
Vistuig		36.049	15,05	1.463	6,69	6,35
IJs, zout, kolen		15.109	6,31	613	2,80	2,66
Brandstof & Smeerolie		74.064	30,91	3.005	13,74	13,04
Patronale bijdrage		35.352	14,75	1.434	6,56	6,22
Radio - Instrumenten		15.441	6,44	626	2,87	2,72
Diverse		23.304	9,73	945	4,32	4,10
III. - <u>Procentuele Kosten</u>						
Deel schipper en bemanning (1)		216.823	90,49	8.796	40,24	38,17
Los- & verkoopskosten		28.097	11,73	1.140	5,21	4,95
G. K. Z.		7.171	2,99	291	1,33	1,26
TOTAAL	538.902		224,92	21,862		94,87
Saldo	+29.151		+12,16	+1.183		+5,13
Gemiddeld arbeids- inkomen per inge- scheepte man	63.398		26,58			

(1) met inbegrip van het deel van de medevarende eigenaar

Vaartuigen vanaf 20 tot aan 30 B.T. met als thuishaven Nieuwpoort

Aantal zeeuren : 3.218

	TOTAAL	Detail	p/Z.U.	p/B.T.	% t.o.v.	
					Kos- ten	Besom- ming
I. - <u>Besomming</u>	781.653		242,90	31.043		
II. - <u>Vaste Kosten :</u>						
Verzekering		22.503	6,99	894	3,18	2,88
Onderhoud		78.892	24,52	3.133	11,13	10,09
Vistuig		60.589	18,83	2.406	8,55	7,76
IJs, zout, kolen		27.760	8,63	1.103	3,92	3,55
Brandstof & Smeerolie		93.834	29,16	3.727	13,24	12,--
Patronale bijdrage		36.418	11,32	1.446	5,14	4,66
Radio - Instrumenten		24.065	7,48	956	3,40	3,08
Diverse		18.091	5,62	718	2,55	2,32
III.- <u>Procentuele Kosten</u>						
Deel schipper en bemanning (1)		285.696	88,78	11.346	40,32	36,55
Los- en verkoopskosten		50.906	15,82	2.022	7,18	6,51
G. K. Z.		9.857	3,06	391.	1,39	1,26
TOTAAL	708.611		220,21	28.147		90,66
Saldo	+73.042		+22,69	+2.901		9,34
Gemiddeld arbeidsin- komen per ingescheep- te man	83.537		26,21			

(1) met inbegrip van het deel van de medevarende eigenaar.

Vaartuigen van 30 tot aan 70 B.T.

Aantal zeeuren : 5.424

	TOTAAL	Detail	p/Z.U.	p/B.T.	% t.o.v.	
					Kas- ten	Besom- ming
I. - <u>Besomming</u>	1.349.878		248,87	26.778		
II. - <u>Vaste Kosten</u>						
Verzekering		52.344	9,65	1.038	4,31	3,88
Onderhoud		125.303	23,10	2.486	10,31	9,28
Vistuig		84.372	15,56	1.674	6,94	6,25
IJs, zout, kolen		48.437	8,93	961	3,99	3,59
Brandstof & Smeerolie		199.372	36,76	3.955	16,41	14,77
Patronale bijdrage		61.898	11,41	1.228	5,09	4,59
Radio - Instrumenten		39.116	7,21	776	3,22	2,90
Diverse		43.313	7,99	859	3,56	3,21
III.- <u>Procentuele Kosten</u>						
Deel schipper en bemanning (1)		456.026	84,08	9.046	37,53	33,78
Los- & verkoopskosten		87.917	16,21	1.774	7,24	6,51
G. K. Z.		16.981	3,13	337	1,40	1,26
TOTAAL	1.215.079		224,03	24.104		90,02
Saldo	+ 134.799		+24,84	+2.674		+9,98
Gemiddeld arbeidsin- komen per ingescheep- te man	104.833		19,28			

(1) met inbegrip van het deel van de medevarende eigenaar

Vaartuigen van 70 tot aan 120 B.T.

Aantal zeeuren : 5.832

	TOTAAL	Detail	p/Z.U.	p/ B.T.	% t.o.v.	
					Kcs- ten	Besom- ming
I. - <u>Besomming</u>	1.882.567		322,80	21.626		
II. - <u>Vaste Kosten :</u>						
Verzekering		76.956	13,20	884	4,32	4,09
Onderhoud		194.174	33,29	2.231	10,90	10,31
Vistuig		153.749	26,36	1.766	8,63	8,17
IJs, zout, kolen		70.112	12,02	805	3,94	3,72
Brandstof & Smeer- olie		333.651	57,21	3.833	18,73	17,72
Patronale bijdrage		79.120	13,57	909	4,44	4,20
Radio - Instrument.		68.991	11,83	792	3,87	3,66
Diverse		46.464	7,97	534	2,61	2,47
III. - <u>Procentuele Kosten :</u>						
Deel schipper & bemanning (1)		590.963	101,33	6.789	33,18	31,40
Lus- en verkoopskost.		143.435	24,59	1.648	8,05	7,62
G. K. Z.		23.714	4,07	272.	1,33	1,26
TOTAAL	1.781.329		305,44	20.463		94,62
Saldo	+ 101.238		+17,36	+1.163		+5,38
Gemiddeld arbeids- inkomen per inge- scheepte man	107.058		18,32			

(1) met inbegrip van het deel van de medevarende eigenaar.

Noordzeeschepen

Aantal uren : 6.192

	TOTAAL	Detail	p/Z.U.	p/B.T.	% t.o.v.	
					Kos- ten	Besom- ming
I. - Besomming	2.814.801		454,59	20.443		
II. - <u>Vaste Kosten</u> :						
Verzekering		147.025	23,74	1.068	5,17	5,22
Onderhoud		312.479	50,46	2.269	10,98	11,10
Vistuig		261.292	42,20	1.898	9,18	9,28
IJs, zout, kolen		119.210	19,25	866	4,19	4,24
Brandstof & Smeer- olie		650.052	104,98	4.721	22,85	23,09
Patronale bijdrage		111.968	18,08	813	3,94	3,98
Radio-Instrumenten		108.163	17,47	786	3,80	3,84
Diverse		76.643	12,38	556	2,70	2,72
III.- <u>Procentuele Kosten</u>						
Deel schipper en bemanning (1)		819.900	132,41	5.955	28,82	29,13
Los- & verkoops- kosten		202.981	32,78	1.474	7,13	7,21
G. K. Z.		35.411	5,72	257	1,24	1,26
TOTAAL	2.845.124		459,47	20.663		101,07
Saldo	-30.323		- 4,88	- 220		- 1,07
Gemiddeld arbeids- inkomen per inge- scheepte man	110.648		17,85			

(1) met inbegrip van het deel van de medevarende eigenaar.

Kleine IJslanders

Aantal zeeuren : 6.600

	TOTAAL	Detail	p/ZU.	p/B.T.	% t.o.v.	
					Kos- ten	Besom- ming
I. - <u>Besomming</u>	3.911.194		592,61	25.022		
II. - <u>Vaste Kosten :</u>						
Verzekering		183.292	27,77	1.173	5,10	4,69
Onderhoud		381.255	57,77	2.439	10,61	9,75
Vistuig		280.560	42,51	1.795	7,81	7,17
IJs, zout, kolen		153.242	23,22	980	4,27	3,92
Brandst.& Smeerolie		722.978	109,54	4.625	20,13	18,48
Patronale bijdrage		138.448	20,98	886	3,85	3,54
Radic - Instru- menten		150.450	22,80	963	4,19	3,85
Diverse		123.645	18,73	791	3,44	3,16
III. - <u>Procentuele Kosten</u>						
Deel schipper & bemanning (1)		1.107.019	167,73	7.082	30,82	28,30
Los-& verkoopskost.		302.221	45,79	1.933	8,41	7,73
G. K. Z.		49.274	7,47	315	1,37	1,26
TOTAAL	3.592.384		544,31	22.982		91,85
Saldo	+ 318.810		+48,30	+2.040		+8,15
Gemiddeld arbeids- inkomen per inge- scheepte man	149.395		22,84			

(1) met inbegrip van het deel van de medevarende eigenaar

GEMIDDELTE EXPLOITATIERESULTATEN PER JAAR

A.NEX

Scheepjes van 0 tot aan 20 BT.

HAVEN OOSTENDE

Jaar	1957	p/ZU	p/BT	1958	p/ZU	p/BT	1959	p/ZU	p/BT	1960	p/ZU	p/BT	1961	p/ZU	p/BT
Aant. zeeuren	1.311			1.225			1.699			1.460			1.377		
Besomming	228.965	174,65	15.093	209.016	170,63	13.626	289.848	170,60	18.580	237.081	162,38	15.217	274.270	199,18	17.337
<u>Vaste Kosten</u>															
Verzekering	9.344	7,13	616	10.724	8,75	699	12.087	7,11	775	11.128	7,62	714	12.260	8,90	775
Onderhoud	26.795	20,44	1.766	24.678	20,15	1.609	33.615	19,79	2.155	25.379	17,38	1.629	35.465	25,76	2.242
Vistuig	16.365	12,48	1.079	13.869	11,32	904	18.716	11,02	1.200	20.469	14,02	1.314	17.377	12,62	1.098
IJs, zout, kolen	4.925	3,76	325	4.547	3,71	296	6.261	3,69	401	4.078	2,79	262	4.425	3,21	280
Brandstof & Smeerolie	34.154	26,05	2.251	29.633	24,19	1.932	32.977	19,40	2.114	27.783	19,03	1.783	27.725	20,13	1.753
Patr. bijdr.	14.736	11,24	971	16.023	13,08	1.045	16.662	9,81	1.068	16.628	11,39	1.067	16.238	11,79	1.026
Radio -															
Instrumenten	8.167	6,23	538	12.824	10,47	836	8.167	4,81	524	12.526	8,58	804	11.380	8,26	719
Diverse	8.154	6,22	538	4.166	3,40	272	9.981	5,87	640	4.053	2,78	260	6.513	4,73	412
<u>Procentuele kosten</u>															
Deel schipper & bemanning (1)	93.007	70,94	6.131	85.209	69,57	5.555	118.863	69,96	7.619	96.269	65,94	6.179	111.480	80,96	7.047
Los- en verkoopskosten	8.539	6,51	563	7.489	6,11	488	9.684	5,70	621	9.493	6,50	610	10.653	7,74	673
G.K.Z.	2.862	2,18	189	2.613	2,13	170	3.623	2,13	232	3.011	2,06	193	3.483	2,53	220
Saldo	+1.917	+1,47	+ 126	-2.759	-2,25	-180	+19.212	+11,31	+1.231	+6.264	+4,29	+402	+17.271	+12,55	+1.092
Gemiddeld arbeidsinkomen p/ingescheepte man	33.181	25,31		30.914	25,24		43.122	25,38		35.655	24,42		41.289	29,98	

(1) met inbegrip van het deel van de medevarende eigenaar

GEMIDDELTE EXPLOITATIERESULTATEN PER JAAR

Scheepjes van 0 tot aan 20 BT.

HAVEN ZEEBRUGGE

Jaar	1957	p/ZU	p/BT	1958	p/ZU	p/BT	1959	p/ZU	p/BT	1960	p/ZU	p/BT	1961	p/ZU	p/BT
Aant. Zeeuren	1.362			1.332			1.986			1.967			1.647		
Besomming	317.847	233,37	18.330	292.187	219,36	17.017	380.758	191,72	22.398	477.098	242,55	27.966	438.427	266,20	24.812
<u>Vaste Kosten</u>															
Verzekering	13.709	10,07	791	14.086	10,58	820	13.263	6,68	780	14.314	7,28	839	15.197	9,23	860
Onderhoud	34.744	25,51	2.004	34.152	25,64	1.989	34.667	17,46	2.039	55.041	27,98	3.226	43.006	26,11	2.434
Vistuig	19.800	14,54	1.142	17.859	13,41	1.040	22.915	11,54	1.348	32.737	16,64	1.919	26.287	15,96	1.488
IJs, zout, klei	3.323	2,4	192	4.043	3,04	235	9.527	4,80	560	9.343	4,75	548	7.210	4,38	408
Brandstof & Smeerolie	46.755	34,33	2.696	38.934	29,23	2.268	42.790	21,55	2.517	41.741	21,22	2.447	39.252	23,84	2.221
Patr. bijdr.	22.800	16,74	1.315	25.008	18,77	1.456	29.376	14,79	1.728	28.991	14,74	1.700	25.054	15,21	1.418
Radio - Instrumenten	8.167	6,--	471	8.167	6,13	476	8.167	4,11	480	15.611	7,94	915	13.264	8,05	750
Diverse	20.831	15,29	1.201	20.293	15,23	1.182	13.511	6,80	795	13.809	7,02	909	11.037	6,70	625
<u>Procentuele Kosten</u>															
Deel schipper & bemanning (1)	130.245	95,62	7.511	117.392	88,13	6.837	154.046	77,56	9.062	190.002	96,59	11.137	175.514	106,57	9.933
Los- en verkoopskosten	10.403	7,64	600	11.171	8,39	651	13.411	6,74	789	21.496	10,93	1.260	17.964	10,91	1.017
G.K.Z.	3.973	2,92	229	3.652	2,74	213	4.836	2,44	285	6.059	3,08	355	5.568	3,38	315
Saldo	+3.097	+2,27	+178	-2.570	-1,93	-150	+34.249	+17,25	+2.015	+47.954	+24,38	+2.811	+59.074	+35,86	+3.343
Gemiddeld arbeidsinkomen p/ingescheepte man	46.516	34,15		42.688	32,05		56.017	28,20		70.371	35,77		65.005	39,46	

(1) met inbegrip van het deel van de medevarende eigenaar

GEMIDDELDE EXPLOITATIERESULTATEN PER JAAR

Scheepjes van 0 tot aan 20 BT

HAVEN NIEUWPOORT

Jaar	1957	p/ZU	p/BT	1958	p/ZU	p/BT	1959	p/ZU	p/BT	1960	p/ZU	p/BT	1961	p/ZU	p/BT
Aantal zeeuren	1.329			1.401			1.720			1.265			1.491		
Besomming	281.572	211,87	21.777	211.145	150,71	17.069	368.341	214,15	26.945	251.620	198,91	18.764	308.864	207,15	22.317
<u>Vaste Kosten</u>															
Verzekering	7.095	5,34	549	5.701	4,07	461	7.705	4,48	564	6.832	5,40	509	9.804	6,58	708
Onderhoud	27.228	20,49	2.106	22.467	16,04	1.816	34.167	19,86	2.499	29.725	23,49	2.217	32.243	21,62	2.330
Vistuig	16.946	12,75	1.311	8.685	6,20	702	18.540	10,78	1.356	14.580	11,53	1.087	16.976	11,39	1.227
IJs, zout, kolen	4.448	3,35	344	4.142	2,96	335	5.112	2,97	374	3.309	2,62	247	4.892	3,28	354
Brandstof & Smeerolie	29.770	22,40	2.302	24.684	17,62	1.995	32.540	18,92	2.380	25.826	20,41	1.926	30.944	20,75	2.236
Patr. bijdr.	15.926	11,98	1.232	17.216	12,29	1.392	27.837	16,18	2.036	20.528	16,23	1.531	24.197	16,23	1.748
Radio -															
Instrumenten	9.542	7,18	738	8.300	5,92	671	8.167	4,75	598	11.839	9,36	883	12.834	8,61	927
Diverse	4.527	3,40	350	2.956	2,10	239	8.299	4,83	607	3.423	2,71	255	4.357	2,92	315
<u>Procentuele Kosten</u>															
Deel schipper & bemanning(1)	113.711	85,56	8.794	85.308	60,89	6.896	147.935	86,01	10.822	100.924	79,78	7.526	122.786	82,35	8.872
Los- en Verkoopkosten	12.292	9,25	951	9.074	6,48	734	15.609	9,08	1.142	11.626	9,19	867	14.874	9,98	1.075
G.K.Z.	3.520	2,65	272	2.639	1,88	213	4.604	2,68	337	3.195	2,53	238	3.923	2,63	283
Saldo	+36.567	+27,52	+2.828	+19.973	+14,26	+1.615	+57.826	+33,61	+4.230	+19.813	+15,66	+1.478	+31.034	+20,81	+2.242
Gemiddeld arbeidsinkomen p/ingescheepte man	40.611	30,56		31.021	22,14		53.794	31,27		37.379	29,55		45.476	30,50	

(1) met inbegrip van het deel van de medevarende eigenaar

ANNEX

GEMIDDELTE EXPLOITATIERESULTATEN PER JAAR

	Scheepjes vanaf 20 tot aan 30 BT									HAVEN OOSTENDE					
Jaar	I957	p/ZU	p/BT	I958	p/ZU	p/BT	I959	p/ZU	p/BT	I960	p/ZU	p/BT	I961	p/ZU	p/BT
Aantal zeeuren	1.405			1.275			1.824			1.575			1.575		
Besomming	290.407	206,70	12.379	247.328	193,98	10.772	326.794	179,16	14.013	264.569	167,98	11.273	282.915	179,63	12.090
<u>Vaste Kosten</u>															
Verzekering	14.332	10,20	611	14.021	11,—	611	14.265	7,82	612	13.886	8,82	591	13.843	8,79	592
Onderhoud	30.933	22,02	1.319	23.286	18,26	1.014	25.454	13,96	1.092	32.190	20,44	1.371	24.572	15,60	1.050
Wisttuig	24.029	17,10	1.024	15.142	11,88	659	22.915	12,56	.933	23.415	14,87	998	16.180	10,27	691
IJs,zout,kolen	6.704	4,77	286	5.614	4,40	245	7.608	4,17	326	5.742	3,65	245	5.017	3,19	214
Brandstof & Smeerolie	48.610	34,60	2.072	40.248	31,57	1.753	44.179	24,23	1.894	38.604	24,50	1.645	36.533	23,20	1.561
Patr.bijdrage	18.398	13,09	784	19.226	15,08	837	24.658	13,52	1.057	20.343	12,92	867	23.910	15,18	1.022
Radio-															
Instrumenten	14.460	10,29	616	14.814	11,62	645	14.814	8,12	635	14.474	9,19	617	13.869	8,80	593
Diverse	6.880	4,90	293	3.966	3,11	173	10.495	5,75	450	10.023	6,36	427	9.869	6,27	422
<u>Procentuele Kosten</u>															
Deel schipper & bemanning(1)	116.817	83,15	4.979	98.180	77,—	4.276	128.326	70,35	5.503	103.102	65,46	4.393	112.336	71,32	4.801
Los- er. ver-															
koopskosten	11.778	8,39	502	8.913	6,99	388	11.542	6,33	495	12.065	7,66	514	10.704	6,80	457
G.K.Z.	3.700	2,63	158	3.091	2,42	135	4.085	2,24	175	3.360	2,13	143	3.593	2,28	154
Saldo	-6.234	-4,44	-265	+827	+0,65	+36	+18.453	+10,11	+791	-12.635	-8,02	-538	+12.489	+7,93	+533
Gemiddeld arbeidsinkomen p/ingescheepte man	34.358	24,45		28.540	22,38		36.560	20,04		30.503	19,37		34.564	21,94	

(1) met inbegrip van het deel van de medevarende eigenaar.

GEMIDDELTE EXPLOITATIERESULTATEN PER JAAR

ANNEX

Scheepjes vanaf 20 tot aan 30 BT

HAVEN ZEEBRUGGE

Jaar	1957	p/ZU	p/BT	1958	p/ZU	p/BT	1959	p/ZU	p/BT	1960	p/ZU	p/BT	1961	p/ZU	p/BT
Aantal zeeuren	1.899			2.038			2.753			2.723			2.511		
Besomming	507.831	267,42	20.855	475.019	233,08	19.613	537.001	195,06	21.820	642.437	235,93	25.739	667.820	265,96	26.606
<u>Vaste Kosten :</u>															
Verzekering	22.210	11,70	912	21.931	10,76	905	21.435	7,79	871	22.814	8,38	914	24.554	9,78	978
Onderhoud	51.783	27,26	2.127	58.425	28,67	2.412	58.436	21,23	2.374	70.444	25,87	2.822	83.876	33,40	3.342
Vistuig	31.907	16,80	1.310	27.161	13,33	1.122	37.687	13,69	1.531	40.779	14,98	1.634	41.912	16,69	1.670
IJs, zout, kolen	11.215	5,91	461	11.877	5,83	490	15.989	5,81	650	19.006	6,98	762	17.050	6,79	679
Brandstof															
& Smeerolie	85.353	44,94	3.505	72.655	35,64	3.000	74.606	27,09	3.032	69.677	25,59	2.792	68.659	27,34	2.736
Patr. Bijdr.	34.268	18,05	1.407	35.219	17,28	1.454	36.819	13,37	1.496	34.349	12,61	1.376	36.029	14,35	1.435
Radio -															
Instrumenten	14.049	7,40	577	13.773	6,76	569	13.911	5,05	565	17.576	6,45	704	17.687	7,05	705
Diverse	25.468	13,41	1.046	29.185	14,32	1.205	19.981	7,26	812	20.993	7,71	841	21.346	8,50	850
<u>Procentuele</u> <u>kosten</u>															
Deel schipper & bemanning (1)	197.967	104,25	8.130	180.245	88,44	7.442	204.479	74,27	8.309	244.451	89,77	9.794	253.291	100,87	10.091
Los- en ver- koopkosten	20.299	10,69	834	23.775	11,67	982	25.626	9,31	1.041	34.174	12,55	1.369	35.814	14,26	1.427
G.K.Z.	6.449	3,40	265	5.938	2,91	245	6.712	2,44	273	8.159	3,—	327	8.466	3,37	337
Saldo	+6.863	+3,61	+281	-5.165	-2,53	-213	+21.320	+7,75	+866	+ 60.015	+22,04	+2.404	+59.136	+23,56	+2.356
Gemiddeld ar- beidsinkomen p/ ingescheepte man	56.562	29,78		52.396	25,70		58.256	21,16		72.323	26,56		77.936	31,04	

(1) met inbegrip van het deel van de medevarende eigenaar.

GEMIDDELTE EXPLOITATIERESULTATEN PER JAAR

ANNEX

Scheepjes vanaf 20 tot aan 30 BT

HAVEN NIEUWPOORT

Jaar	1957	p/ZU	p/BT	1958	p/ZU	p/BT	1959	p/ZU	p/BT	1960	p/ZU	p/BT	1961	p/ZU	p/BT
Aantal zeeuren	2.853			3.082			3.572			3.305			3.123		
Besomming	659.411	231,13	25.092	686.723	222,82	27.803	833.586	233,37	33.585	847.670	256,48	33.598	788.562	252,50	31.695
<u>Vaste Kosten :</u>															
Verzekering	25.315	8,87	963	23.266	7,55	942	23.484	6,57	946	22.901	6,93	908	19.310	6,18	776
Onderhoud	68.700	24,08	2.614	76.500	24,82	3.097	81.587	22,84	3.287	79.926	24,18	3.168	82.638	26,46	3.321
Vistuig	41.527	14,56	1.580	46.863	15,21	1.897	70.553	19,75	2.843	60.251	18,23	2.388	71.430	22,87	2.871
IJs, zout, kolen	27.007	9,47	1.028	33.602	10,90	1.361	27.658	7,74	1.114	29.142	8,82	1.155	23.476	7,52	944
Brandstof & Smeerolie	90.407	31,68	3.440	81.208	26,34	3.288	99.676	27,90	4.016	95.303	28,84	3.777	96.575	30,92	3.882
Patronale bijdr.	31.740	11,12	1.208	31.425	10,20	1.272	39.334	11,02	1.585	31.022	9,38	1.230	45.520	14,58	1.830
Radio-Instrumen- ten	20.903	7,33	795	24.700	8,01	1.000	24.700	6,92	995	24.084	7,29	955	24.953	7,99	1.003
Diverse	9.205	3,23	350	25.755	8,36	1.043	12.868	3,60	518	16.019	4,85	635	25.133	8,05	1.010
<u>Procentuele Kosten</u>															
Deel Schipper & Bemanning (1)	251.214	88,05	9.559	259.800	84,30	10.518	305.955	85,65	12.327	305.110	92,32	12.093	281.912	90,27	11.331
Los- en verkoop- kosten	29.892	10,48	1.138	35.147	11,40	1.423	49.986	13,99	2.014	62.525	18,92	2.478	59.141	18,94	2.377
G.K.Z.	8.243	2,89	314	8.584	2,79	343	10.420	2,92	420	10.765	3,26	427	10.015	3,21	402
Saldo	+ 55.258	+19,37	+2.103	+39.872	+12,94	+1.614	+87.365	+24,47	+1.520	+110.622	+33,46	+4.384	+48.459	+15,51	+1.948
Gemiddeld ar- beidsinkomen per ingescheepte man	71.775	25,15		75.523	24,50		87.166	24,40		90.269	27,31		86.742	27,77	

(1) met inbegrip van het deel van de medevarende eigenaar

ANNEX

GEMIDDELTE EXPLOITATIERESULTATEN PER JAAR

Schepen vanaf 30 - 70 BT.

Jaar	I957	p/ZU	p/BT	I958	p/ZU	p/BT	I959	p/ZU	p/BT	I960	p/ZU	p/BT	I961	p/ZU	p/BT
Aantal zeeuren	5.160			5.184			5.592			5.712			5.496		
Besomming	1.191.021	230,82	23.312	1.240.829	239,36	24.673	1.268.235	226,79	25.349	1.450.868	254,--	28.902	1.535.696	279,42	30.653
<u>Vaste Kosten</u>															
Verzekering	49.213	9,54	963	50.560	9,75	1.005	53.931	9,64	1.078	52.513	9,19	1.046	54.320	9,88	1.084
Onderhoud	104.310	20,22	2.042	103.374	19,94	2.056	115.783	20,71	2.314	137.297	24,04	2.735	155.795	28,35	3.110
Vistuig	72.804	14,11	1.425	78.917	15,22	1.569	94.171	16,84	1.882	103.074	18,05	2.053	112.883	20,54	2.253
IJs, zout, kol.	43.107	8,35	844	44.521	8,59	885	49.531	8,86	990	51.327	8,99	1.023	51.564	9,38	1.029
Brandstof & Smeerolie	219.045	42,45	4.287	201.977	38,96	4.016	202.733	36,25	4.052	194.614	34,07	3.877	184.069	33,49	3.675
Patr. bijdr.	55.573	10,77	1.088	64.870	12,51	1.290	62.010	11,09	1.239	61.996	10,85	1.235	64.044	11,65	1.278
Radio - Instrumenten	30.210	5,85	591	30.210	5,83	601	30.210	5,40	604	45.533	7,97	907	55.271	10,06	1.103
Diverse	45.909	8,90	899	57.213	11,04	1.138	39.549	7,07	791	42.074	7,37	838	35.437	6,45	707
<u>Procentuele Kosten</u>															
Deel schipper & bemanning (1)	410.718	79,60	8.039	423.675	81,73	8.425	430.252	76,94	8.600	480.443	84,11	9.571	516.704	94,01	10.314
Los- & verkoopskosten	66.047	12,80	1.293	73.029	14,09	1.452	77.549	13,87	1.550	98.474	17,24	1.962	115.775	21,07	2.311
G.K.Z.	14.888	2,89	291	15.510	2,99	308	15.853	2,83	317	18.397	3,22	366	19.423	3,53	388
Saldo	+79.197	+15,34	+1.550	+96.973	+18,71	+1.928	+96.663	+17,29	+1.932	+165.126	+28,90	+3.289	+170.411	+31,01	+3.401
Gemiddeld arbeidsinkomen p/ingescheepte man	93.558	17,97		97.846	18,87		100.059	17,89		109.941	19,25		117.969	21,46	

(1) met inbegrip van het deel van de medevarende eigenaar.

GEMIDDELTE EXPLOITATIERESULTATEN PER JAAR

Schepen vanaf 70 - 120 BT

Jaar	1957	p/ZU	p/BT	1958	p/ZU	p/BT	1959	p/ZU	p/BT	1960	p/ZU	p/BT	1961	p/ZU	p/BT
Aant. zeeuren	5.640			5.736			5.928			6.048			5.856		
Besomming	1.642.549	291,23	18.708	1.700.560	296,47	19.309	1.713.750	289,09	19.667	2.039.494	337,22	23.129	2.265.248	386,83	26.941
<u>Vaste Kosten</u>															
Verzekering	75.648	13,41	862	77.838	13,57	884	76.978	13,—	883	75.798	12,53	859	78.555	13,41	934
Onderhoud	150.574	26,70	1.715	178.003	31,03	2.021	178.917	30,18	2.053	213.648	35,33	2.423	243.038	41,50	2.890
Vistuig	126.326	22,40	1.439	145.240	25,32	1.649	140.098	23,63	1.606	161.458	26,70	1.831	191.765	32,75	2.281
IJs, zout, kolen	65.153	11,55	742	65.144	11,36	740	66.538	11,22	764	70.319	11,63	797	82.255	14,05	978
Brandst. & Smeerolie	366.168	64,92	4.170	327.844	57,16	3.723	326.076	55,01	3.742	328.543	54,32	3.726	321.853	54,96	3.828
Patronale bijdr.	67.795	12,02	772	80.833	14,09	918	80.648	13,60	926	77.798	12,86	882	87.783	15,—	1.044
Radio-Instrumenten	52.853	9,37	602	60.479	10,54	687	66.328	11,19	761	71.301	11,79	808	91.287	15,60	1.086
Diverse	50.847	9,02	579	70.996	12,38	806	28.416	4,79	326	44.259	7,32	502	41.713	7,12	496
<u>Procentuele Kosten</u>															
Deel schipper & bemanning (1)	532.064	94,34	6.060	542.358	94,55	6.158	550.203	92,81	6.314	640.965	105,98	7.269	675.802	115,40	8.038
Lcs- en Verkoopskosten	97.196	17,23	1.107	108.616	18,94	1.233	104.963	17,71	1.204	164.024	27,12	1.860	232.790	39,75	2.769
G.K.Z.	20.532	3,64	234	21.257	3,71	241	21.422	3,61	246	25.902	4,28	295	28.769	4,91	342
Saldo :	+37.393	+6,63	+426	+21.952	+3,82	+249	+73.163	+12,34	+840	+165.479	+27,36	+1.877	+189.638	+32,38	+2.255
Gemiddeld arbeidsinkomen per ingescheepte man	93.181	16,52		99.333	17,32		98.603	16,64		116.117	19,20		126.792	21,65	

(1) met inbegrip van het deel van de medevarende eigenaar

G. MIDDELDE EXPLOITATIERESULTATEN PER JAAR

Schepen vanaf 120 BT. en meer

NOORDZEE

Bar	I957	p/ZU	p/BT	I958	p/ZU	p/BT	I959	p/ZU	p/BT	I960	p/ZU	p/BT	I96I	p/ZU	p/BT
Int. zeeuren	6.096			6.408			6.360			5.952			6.168		
Somming	2.477.996	406,50	18.894	2.946.512	459,82	22.347	2.948.243	463,56	21.172	2.699.458	453,54	19.202	3.003.421	486,94	20.624
<u>Ste Kosten</u>															
Verzekering	117.692	19,31	897	131.767	20,56	999	153.771	24,18	1.104	150.915	25,36	1.074	177.274	28,74	1.217
Onderhoud	209.752	34,40	1.599	352.364	55,--	2.672	287.718	45,24	2.066	363.114	61,--	2.583	366.686	59,45	2.518
Vistuig	217.247	35,64	1.656	241.892	37,75	1.835	295.784	46,51	2.124	255.889	43,--	1.820	286.906	46,52	1.970
IJs, zout, kolen	109.457	17,96	835	127.602	19,91	968	122.884	19,32	882	115.164	19,35	819	121.951	19,77	837
Brandst. & smeero olie	661.785	108,55	5.046	679.846	106,09	5.156	682.596	107,33	4.902	555.737	93,37	3.953	662.820	107,45	4.552
Patronale bijdr.	97.476	16,--	743	138.618	21,63	1.051	118.768	18,67	853	97.555	16,39	694	110.989	18,--	762
Radio - Instru- menten	90.313	14,82	689	10.675	15,71	764	116.051	18,25	833	92.501	15,54	658	136.995	22,21	941
Diverse	82.988	13,61	633	56.834	8,87	431	111.801	17,58	803	57.705	9,70	410	63.476	10,29	436
<u>rocentuele Kosten</u>															
Deel schipper & bemanning (1)	721.549	118,36	5.502	851.642	132,90	6.459	850.342	133,70	6.107	780.770	131,18	5.554	894.524	145,03	6.142
Los- & verkoop- kosten	164.582	27,--	1.255	200.263	31,25	1.519	187.440	29,47	1.346	212.631	35,72	1.513	252.182	40,89	1.732
G.K.Z.	30.975	5,08	236	36.831	5,75	279	36.853	5,79	265	34.283	5,76	244	38.143	6,18	262
Saldo :	-25.820	-4,23	-197	+28.178	+4,40	+ 214	-15.765	-2,48	- 113	-16.806	-2,83	-120	-108.525	-17,59	-745
Gemiddeld ar- beidsinkomen per ingescheep- te man	93.952	15,41		111.035	17,33		115.693	18,19		107.692	18,09		125.989	20,43	

(1) met inbegrip van het deel van de medevarende eigenaar.

ANNEX

GEMIDDEIDE EXPLOITATIERESULTATEN PER JAAR

Schepen vanaf 120 BT en meer

I J S L A N D

Jaar	1957	p/ZU	p/BT	1958	p/ZU	p/BT	1959	p/ZU	p/BT	1960	p/ZU	p/BT	1961	p/ZU	p/BT
Aant. zeeuren	5.952			6.528			6.672			6.648			6.912		
Besomming	3.788.220	636,46	25.277	4.294.063	657,79	28.959	3.725.099	558,32	23.269	3.907.083	587,71	24.360	3.878.014	561,06	23.802
<u>Vaste Kosten</u>															
Verzekering	180.879	30,39	1.207	179.857	27,55	1.213	183.555	27,51	1.147	179.162	26,95	1.117	189.874	27,47	1.165
Onderhoud	350.732	58,93	2.340	350.906	53,75	2.367	430.313	64,50	2.638	404.055	60,78	2.519	356.949	51,64	2.191
Vistuig	250.069	42,01	1.669	309.234	47,37	2.085	274.289	41,11	1.713	281.229	42,30	1.753	281.279	40,70	1.726
IJs, zout, kolen	159.839	26,85	1.067	170.955	26,19	1.153	149.612	22,42	935	147.666	22,21	921	146.491	21,20	900
Brandst. & Smeerolie	732.088	123,--	4.885	799.454	122,47	5.391	699.992	104,91	4.372	717.080	107,86	4.471	693.476	100,33	4.256
Patronale bijdr.	108.128	18,17	721	140.537	21,53	948	142.376	21,34	839	139.561	21,--	870	147.452	21,33	905
Radio-Instru- menten	141.226	23,73	942	157.447	24,12	1.062	150.495	22,56	940	144.132	21,68	899	155.685	22,52	956
Diverse	68.443	11,50	457	122.430	18,75	826	129.598	19,42	810	149.597	22,50	933	124.007	17,94	761
<u>Procentuele Kosten</u>															
Deel schipper & bemanning (1)	1.040.748	174,86	6.944	1.187.429	181,90	8.008	1.047.257	156,96	6.542	1.047.024	157,49	6.528	1.185.326	171,49	7.275
Los- & verkoop- kosten	270.355	45,42	1.804	299.605	45,90	2.020	247.214	37,05	1.544	378.670	56,96	2.361	298.014	43,12	1.829
G.K.Z.	47.353	7,96	316	53.676	8,22	362	46.564	6,98	291	49.620	7,46	309	49.251	7,13	302
Saldo :	+438.360	+73,64	+2.925	+522.533	+80,04	+3.524	+223.834	+33,56	+1.398	+269.287	+40,52	+1.679	+ 250.210	+36,19	+1.536
Gemiddeld ar- beidsinkomen per ingescheep- te man	135.514	22,77		154.815	23,71		142.484	21,35		144.417	21,72		166.947	24,15	

(1) met inbegrip van het deel van de medevarende eigenaar.

CONCLUSIES

Een eerste besluit dat men kan trekken op basis van de gegevens van dit rapport is dat de rentabiliteitstoestand van de vloot aan voortdurende veranderingen onderhevig is. Niet alleen zijn er, in het algemeen, betere en minder goede jaren, maar daarenboven is het zo dat het nu eens de ene soort schepen voor de wind gaat, en dan weer de andere.

Het is dus wel bijzonder gevaarlijk een bepaald type voor nieuwbouw aan te bevelen, vooral daar men er rekening mede houden moet dat een schip twintig à dertig jaar moet in bedrijf blijven.

Toch is het wel mogelijk, op basis dezer gegevens, momenteel ~~nog~~ een zekere voorzichtigheid aan te raden ten overstaan van bepaalde categorieën, bv. de schepen die te groot zijn om met goed gevolg de nabijgelegen visgronden te bewerken, maar die toch niet bedoeld zijn om op de verre visserij ingezet te worden. (deze groep wordt in het rapport genoemd "Noordzeeschepen").

Verder komt uit het verslag duidelijk naar voren dat investering in het visserijbedrijf weinig aantrekkelijk is voor buitenstaanders.

Inderdaad is de kans op deficiët opvallend hoog, maar daarenboven was het rendement van het geïnvesteerde kapitaal, in iedere groep en tijdens bijna gelijk welk verslagjaar, voor meer dan de helft der schepen kleiner dan bij meer gebruikelijke investeringen, zoals in de huisvesting, het spaarwezen, enz...

Daartegenover staat dat hoge, tot zeer hoge rendementen ook niet buitengewoon zeldzaam waren. In sommige groepen zijn de gevallen, waarin het rendement van het kapitaal gevoelig hoger lag dan bij de meer gebruikelijke investeringen, vrij talrijk, bv. in de groep 30 tot 70 B.T., in de groep 70 tot 120 B.T. tijdens het jaar 1961, in de groep

0 tot 20 B.T. te Zeebrugge tijdens het jaar 1961, in de groep 20 tot 30 B.T. te Nieuwpoort, tijdens het jaar 1960.

Uit latere rapporten zal blijken dat dit nog meer het geval was tijdens de betere jaren 1962 en 1963.

Het gemiddeld arbeidsinkomen lag over het algemeen op een bevredigend niveau, behalve voor de kleinere schepen.

Voor wat meer bepaald deze kleinere scheepjes betreft, zou dan ook de bijzondere aandacht moeten gaan naar de middelen om het arbeidsinkomen op te voeren.

In het algemeen wordt door dit rapport wel bijzonder duidelijk belicht de juistheid van het gezegde "Visserij, loterij".

Oostende, November 1963.

