639.22.003.2 No. 42

VERSLAGEN EN MEDEDELINGEN VAN DE DIRECTIE VAN DE VISSERIJEN

Instituut voor Zeevisserij onderzoek
8401 Bredene - België - tel. 059/80 37 15

RAPPORT

VAN DE

COMMISSIE SANERING ZEEVISSERIJ



MINISTERIE VAN LANDBOUW, VISSERIJ EN VOEDSELVOORZIENING

DIRECTIE VAN DE VISSERIJEN

L 7 Batenburg

RAPPORT
van de
COMMISSIE SANERING ZEEVISSERIJ

's GRAVENHAGE 1952

Verslagen en Mededelingen van de Directie der Visserijen No 42.

Dit rapport is verkrijgbaar, zolang de voorraad strekt, bij de Directie van de Visserijen, Wassenaarseweg 18, 's Gravenhage. Prijs ƒ 3,- (Postgironummer 25243).

VOORBERICHT

In de serie "Verslagen en Mededelingen" van de Directie van de Visserijen van het Ministerie van Landbouw, Visserij en Voedselvoorziening verschijnt hierbij het aan de Minister van Landbouw, Visserij en Voedselvoorziening uitgebrachte rapport van de "Commissie Sanering van de Zeevisserij".

De grote belangstelling in visserijkringen heeft Zijne Excellentie doen besluiten dit aan hem uitgebrachte advies openbaar te maken.

De productie van het zeevisserijbedrijf vormt een waardevolle bijdrage in de eiwitvoorziening van mens en dier en het is voor de Nederlandse samenleving van betekenis, dat de voortbrenging in deze bedrijfstak op een rationele wijze kan geschieden.

Het herstel en de opbouw van de door de oorlog zwaar getroffen vissersvloot gaat gepaard met veel moeilijkheden. De snel wisselende economische verhoudingen hebben de positie van het visserijbedrijf zodanig beïnvloed, dat een nadere oriëntering over de toekomstige ontwikkelingsmogelijkheden op haar plaats is.

Het is op grond van laatstgenoemde overwegingen dat het rapport van de "Commissie Sanering van de Zeevisserij" is uitgebracht.

De Directeur van de Visserijen,
IR G.J. LIENESCH

's Gravenhage, Mei 1952.

INHOUD

		Blz.
I.	Instelling en opdracht van de Commissie	1
II.	Algemene inleiding	3
III.	Aanvoer	
	§ 1. Inleiding	7
	§ 2. De visgronden	8
	§ 3. Samenstelling van de vissersvloot en van de aanvoer	13
	a. Samenstelling van de Nederlandse vissersvloot;	
	b. Overzicht van de Nederlandse aanvoer.	
	§ 4. Het vlootprogramma in verband met de sanering van de bestaande vissersvloot	17
	a. Te bouwen scheepstypes;	
	b. Vlootprogramma;	
	c. Raming van de kosten van nieuwbouw.	
	§ 5. De financiering van het vlootprogramma ten behoeve van de sanering	25
	§ 6. Prijsvorming	33
	§ 7. Het vissen in poolverband; coöperatie	35
	a. Het vissen in poolverband;	
	b. Coöperatie.	
	§ 8. Visserij-onderwijs, -research en -voorlichting	38
	a. Visserij-onderwijs;	
	b. Visserij-voorlichting;	
	c. Toegepast wetenschappelijk visserij-onderzoek.	
	§ 9. Mogelijkheden tot verhoging van de efficiency in het visserijbedrijf	40
IV.	Nieuwe mogelijkheden (verre visserij)	44
V.	Afzet	
	§ 1. Binnenlandse afzet	61
	§ 2. Buitenlandse afzet	69
	§ 3. Financiering van de afzet	73
VI.	Be- en verwerking van vis	
	§ 1. Visconservenfabrieken	76
	§ 2. Rokerijen	78
	§ 3. Inleggerijen	79
	§ 4. Diepvriezen van vis	79
	§ 5. Vismeelindustrie	81

Blz.

VII. Financiering

§ 1. Samenvatting van de financiering en enkele fiscale aspecten 82

a. Samenvatting van de financiering

b. Enkele fiscale aspecten met betrekking tot de visserij

§ 2. Maatschappij tot financiering van de visserij ("Visserijbank") 83

VIII. De wet op de Publiekrechtelijke Bedrijfsorganisatie 88

IX. Overzicht van maatregelen in het buitenland ten behoeve van de nationale visserij 89

Bijlagen

1. Minderheidsnota van het lid Ir. G.J. Lienesch & A.Thurmer 95
2. Minderheidsnota van het lid R. Brands 107
3. Raming van de bouwkosten overeenkomstig het vlootprogramma 108
4. Fiscale aspecten met betrekking tot de Nederlandse visserij 109
5. Indexcijfers van de afslagprijzen van in Nederlandse havens aangevoerde zeevis 115
6. Indexcijfers van prijzen van visserijmaterialen 116
7. Overzicht van de trawlvloot 117
8. Overzicht van de haringvloot 118
9. Overzicht van de kustvissersvloot (kotters) met een motorvermogen tot 200 pk 119
10. Overzicht van de kustvissersvloot (uitgezonderd kotters) met een motorvermogen tot 200 pk 121
11. Overzicht van de trawlvissersvloot met een motorvermogen van 200 pk tot 450 pk 123
12. Nieuw ingeschreven scheepshypotheken op vissersvaartuigen 124
13. Onderpanden der nieuw ingeschreven scheepshypotheken op vissersvaartuigen 125

Tabellen

		blz.
1.	Totale aanvoer en uitvoer van haring en zeevis	8
2.	Gemiddelde vangst in kg per reisdag	10
3.	Samenstelling van de Nederlandse vissersvloot naar takken van visserij	13
4.	Scheepstype, machinevermogen en leeftijdsopbouw van de Nederlandse vissersvloot	14
5.	Nederlandse aanvoer van haring en zeevis in 1000 kg	15
6.	Nederlandse aanvoer van verse zeevis in 1000 kg (excl.haring)	16
7.	Vlootschema voor een periode van ten hoogste 10 jaar	23
8.	Raming van de aanvoer op grond van het vlootschema	23
9.	Overzicht van de financiering van het herstel der teruggevoerde zeevissersvaartuigen	26
10.	Raming van de investeringen in de visserij 1946 t/m 1951	28
11.	Indexcijfers van de afslagprijzen van vis en visserijmaterialen	30
12.	Nederlandse aanvoer van verse zeevis	45
13.	Totale visaanvoer der West-Europese landen	48
14.	Overzicht der visgronden	48
15.	De hoeveelheden der in 1937 aangevoerde vissoorten	48
16.	West-Europese aanvoer van verse zeevis en haring in 1937 in mln kg	49
17.	Overzicht van de aanvoer der Engelse stoomtrawlers in 1949	52
18.	Samenstelling van de vangst der Engelse stoomtrawlers in 1949	52
19.	Overzicht van de winsten (+) en verliezen (-) per schip van Engelse trawlers in de jaren 1929-1934	53
20.	Overzicht van de aanvoer der Duitse trawlers in 1950/51	56
21.	Overzicht van de aanvoer met Nederlandse trawlers	57
22.	Overzicht van de aanvoer en uitvoer van verse zeevis en haring	61
23.	Vlees- en visverbruik in kg per hoofd der bevolking	62
24.	Summiere vergelijking van vlees en vis als voedingsmiddelen	63
25.	Overzicht van de jaarlijkse uitgaven voor en na de oorlog voor enkele eiwithoudende voedingsmiddelen van een aantal gezinnen met inkomens van *f* 40,- tot *f* 50,- per week na de oorlog	65
26.	Het verloop van het aantal vestigingen in de kleinhandel in vis	67
27.	Overzicht van de uitvoer en visserijproducten in 1949 en 1950	70
28.	Uitvoer van visconserven na de oorlog	77
29.	Vergelijkend overzicht van maatregelen ter bescherming van de nationale visserijen	94

HOOFDSTUK I

INSTELLING EN OPDRACHT VAN DE COMMISSIE

Bij beschikking van 21 September 1950 heeft de Minister van Landbouw, Visserij en Voedselvoorziening ingesteld de Commissie Sanering Zeevisserij, welke tot taak had advies uit te brengen aangaande de vraag, welke maatregelen kunnen worden getroffen, ten einde te geraken tot gezondmaking van het zeevisserijbedrijf.

De Commissie was als volgt samengesteld:

Voorzitter: Prof. Dr J. Tinbergen,
Directeur van het Centraal Planbureau.

Leden:

R. Brands,
Vice-Voorzitter van de Stichting van de Nederlandse Visserij;
Voorzitter van de Nederlandse Vissersbond.

J. Brautigam,
Oud-lid van de Tweede Kamer der Staten-Generaal.

Drs D.J. van Dijk,
Directeur en Voorzitter van het Bedrijfschap voor Visserijproducten.

Drs A.G.U. Hildebrandt,
Hoofd van de Afdeling Visserij van het Landbouw-Economisch Instituut.

Mr J.H. Kiewiet de Jonge,
Voorzitter van de Stichting van de Nederlandse Visserij.

C. Koster,
Voorzitter van de Vakgroep Groothandel in Vis.

Dr. H.A.H. Kranenburg,
Secretaris van de Stichting van de Nederlandse Visserij.

R. Laan, Sr,
Voorzitter van Unie Verkeer.

Ir G.J. Lienesch,
Directeur der Visserijen, Ministerie van Landbouw, Visserij en Voedselvoorziening.

E.J. Muller,
Voorzitter van het Departement Den Haag van de Nederlandse Maatschappij voor Handel en Nijverheid.

J.C. Pronk,
Voorzitter van de Vereniging van Reders van Vissersvaartuigen te IJmuiden.

J. van der Toorn, Azn,
Vice-Voorzitter van de Redersvereniging voor de Nederlandse Haringvisserij.

C. van der Wal,
Hoofdbestuurslid van de Chr. Bond van Fabrieks- en Transportarbeiders.

Ir W. Polderman,
Bestuurslid van de Vereniging van Reders van Vissersvaartuigen te IJmuiden.

Th.J.E. van Ellinkhuizen,
Voorzitter van de Vakgroep Detailhandel in Vis.

A. van Nierop,
Bestuurslid van de Ondervakgroep Visconservenindustrie.

Mr J.A. Berger,
Voorzitter van het College van Rijksbemiddelaars.

Ir A.J. Bogaardt,
Ambtenaar van het Ministerie van Landbouw, Visserij en Voedselvoorziening, Directie Voedselvoorziening, Afd. Visserijen.

Secretaris: A. Thurmer,
Rijks-Visserijconsulent, Ministerie van Landbouw, Visserij en Voedselvoorziening.

De commissie werd op 25 September 1950 door de Minister geïnstalleerd en heeft 24 maal in pleno vergaderd. 12 sub-commissies brachten over onderdelen adviezen uit.

Op verzoek van de Minister van Landbouw, Visserij en Voedselvoorziening werd in October 1951 aan Zijne Excellentie een kort rapport, inhoudende de conclusies der Commissie, uitgebracht.

Het hierbijgaande volledige rapport is in concept opgesteld door Drs A.G.U. Hildebrandt.

HOOFDSTUK II

ALGEMENE INLEIDING

Uit hoofde van haar opdracht heeft de Commissie zich met de moeilijkheden en mogelijkheden, alsmede met eventuele maatregelen ter verbetering van de positie van de Nederlandse zeevisserij uitvoerig bezighouden en het resultaat van haar werkzaamheden in dit rapport neergelegd.

De Commissie heeft uit ter beschikking gestelde gegevens de indruk gekregen, dat de Nederlandse zeevisserij, mits op de juiste wijze geleid en met modern materiaal uitgerust, een in zichzelf rendabel bedrijf kan zijn enerzijds van aanzienlijke betekenis als bron voor de voorziening van het Nederlandse volk met dierlijke eiwitten en vetten, anderzijds ter verkrijging van een welkome bijdrage voor de Nederlandse betalingsbalans.

Reeds voor 1930 deden zich in de visserij moeilijkheden voor, welke zich sindsdien in steeds sterkere mate hebben doen gevoelen. De technische ontwikkeling is oorzaak, dat schip en uitrusting steeds grotere investeringen met zich medebrengen, welke de financiële draagkracht van het in de visserij overheersende familiebedrijf langzamerhand te boven zijn gegaan.

Aan de kostenzijde vertoont het visserijbedrijf hoge vaste kosten ten gevolge van hoge investeringen in duurzame kapitaalgoederen. Per te werk te stellen zeevisser bedraagt de investering ca. ƒ 30.000,- tot ƒ 80.000,-, al naargelang van het type vaartuig, hetgeen aanmerkelijk meer is dan gemiddeld in de industrie.

Aan de opbrengstzijde kunnen als gevolg van natuurlijke en andere oorzaken op korte termijn grote incidentele schommelingen in de aanvoer en de vraag optreden, waardoor sterke prijsbewegingen ontstaan, met alle bezwaren van dien.

Dit voor de visserij typisch economischekarakter is naar het oordeel van de Commissie een der voornaamste oorzaken van de moeilijkheden, welke thans worden ondervonden. Zonder daarvoor passende maatregelen kunnen belangrijke onderdelen van het visserijbedrijf niet in staat worden geacht zelfstandig de voor de verdere toekomst noodzakelijke hoge investeringen in schip en uitrusting te verrichten.

Met betrekking tot de mogelijkheden van de Nederlandse zeevisserij zij allereerst gewezen op de bevoorrechte ligging van de Neder-

landse aanvoerhavens, zowel ten aanzien van de visgronden als ten opzichte van het achterland. De bescherming van de nationale visserij door de omringende landen is oorzaak, dat de uitvoer van vis met vele moeilijkheden gepaard gaat en niet die omvang kan bereiken, welke bij vrij ruilverkeer in een geïntegreerd West- en Midden-Europa, zou kunnen worden bereikt.

Ook de binnenlandse markt biedt mogelijkheden voor de toekomst van de visserij. Immers in de Nederlandse voeding vertoont het verbruik van dierlijk eiwit een tekort. Het is in het bijzonder de visserij, waarvan een belangrijke bijdrage kan worden verwacht, ten einde in dit tekort te voorzien, waartoe met name de uitoefening van de visserij op verafgelegen visgronden van grote betekenis moet worden geacht.

Voorts biedt naar het oordeel van de Commissie de verwerking van vis en visafval tot vismeel, visolie, en stickwater nieuwe mogelijkheden, zowel voor de visserij als voor de Nederlandse veestapel en vetindustrie.

Ten aanzien van maatregelen ter sanering van de zeevisserij heeft de Commissie zich uitvoerig beziggehouden met de verschillende facetten van het visserijbedrijf. Daarbij heeft de Commissie o.m. bouwstoffen kunnen ontlenen aan een in 1950 door de Directeur der Visserijen en de Voorzitter van het Bedrijfschap voor Visserijproducten aan de Minister van Landbouw, Visserij en Voedselvoorziening uitgebracht "Rapport over de toestand in het visserijbedrijf". Met betrekking tot de sociale positie van de opvarenden heeft de Commissie gemeend te moeten volstaan met verwijzing naar het uitvoerige "Rapport der Commissie, ingesteld door de Minister van Sociale Zaken, d.d. 3 April 1947, inzake de arbeidstoestanden in het visserijbedrijf".

Uit de vanwege de Commissie verzamelde gegevens blijkt, dat sinds de bevrijding in 1945 ongeveer 70 millioen gulden in de visserij werd geïnvesteerd. Hiervan werd ten behoeve van de bouw van vissersvaartuigen, verbetering van bestaande schepen en de aanvulling der na de bevrijding uitgeputte voorraden visserijmaterialen, ongeveer 50 millioen gulden, door het bedrijf geïnvesteerd, waarvan 12 millioen gulden afkomstig was van hypothecaire geldleningen. Door de overheid werd op grond van schade-regelingen ongeveer 20 millioen gulden ten behoeve van de visserij uitgegeven.

Dat nochtans de huidige positie van de Nederlandse zeevisserij bijzondere financiële maatregelen ten zeerste gewenst maakt, vindt zijn oorzaak in het reeds genoemde kapitaalintensieve karakter van de zeevisserij. Het familiebedrijf zelve is reeds geruime tijd niet meer in staat de hoge investeringen te financieren. Aantrekking van kapitaal van buiten het visserijbedrijf blijkt niet wel mogelijk, hetgeen de Commissie tot de conclusie heeft gebracht, dat evenals in het buitenland en met betrekking tot bepaalde takken van bedrijf in Nederland (kleine boerenbedrijf, klein- en middelgrootbedrijf, handeldrijvende middenstand) een speciale voorziening gewenst is in de vorm van een maatschappij tot financiering van de visserij, uitsluitend ter verstrekking van credieten op lange termijn voor investering in schepen en motoren ("Visserijbank").

Het ontbreken van de mogelijkheid kapitaal aan te trekken ter financiering van de bouw van nieuwe moderne vissersvaartuigen heeft er echter toe geleid, dat ondanks de aanzienlijke investeringen na de bevrijding een groot deel van de vloot niet tijdig kon worden vernieuwd.

De Commissie meent, dat ten aanzien van de haringdrijfnetvisserij en de visserij op verse zeevis op de Noordzee kan worden volstaan met sanering van de bestaande vloot in die zin, dat verouderde vaartuigen door nieuwe moderne schepen zullen moeten worden vervangen.

Ten aanzien van de voorziening met verse zeevis meent de Commissie echter, dat met sanering van de trawvloot voor de Noordzeevisserij, hoe belangrijk deze ook is in het bijzonder met betrekking tot de export, niet kan worden volstaan. Mede ten gevolge van de overbevissing van de Noordzee, waartegen de Commissie passende maatregelen van overheidswege bepleit, zal in de komende jaren ontwikkeling van de visserij op verafgelegen visgronden noodzakelijk zijn ten behoeve van de voorziening in de vraag naar goedkope volksvis in de vorm van verse en gebakken filets. Met betrekking tot de trawlvisserij van IJmuiden zijn om deze reden verdergaande maatregelen gewenst.

De Commissie is echter van oordeel, dat de financiering van de sanering en deelneming aan de verre visserij slechts dan vruchtdragend zal kunnen zijn, indien ook het distributie-apparaat wordt gemoderniseerd. De Commissie meent, dat de vishandel evenmin als

de reders en vissers financieel voldoende draagkracht heeft om zelf de gewenste verbeteringen te financieren, om welke reden de Commissie zowel ten behoeve van de reders en vissers als met betrekking tot de vishandelaren financiële overheidshulp noodzakelijk acht, waartoe voor een periode van ten hoogste 10 jaar een crediet van overheidswege van in totaal ongeveer 33 millioen gulden gewenst wordt geacht.

Tenslotte meent de Commissie er met de meeste nadruk op te moeten wijzen, dat ten aanzien van de toekomst van het visserijbedrijf essentieel is een zo gunstig mogelijk economisch en sociaal klimaat. Zulks houdt naar het oordeel der Commissie in, dat zowel van de zijde van de overheid als van de zijde van het bedrijf een positief visserijbeleid zal dienen te worden gevoerd.

Van de zijde van de overheid betekent dit, evenals met name in de Scandinavische landen het geval is, het voeren van een bewust nationaal visserijbeleid, zodanig dat het goed geleide economisch en sociaal verantwoorde visserijbedrijf een redelijke mate van bestaanszekerheid zal kunnen verkrijgen. Daarbij zal ook aan visserij-onderwijs, -research en -voorlichting voldoende aandacht dienen te worden besteed.

Van de zijde van het visserijbedrijf houdt een positief visserijbeleid in, dat regelingen van aanvoer en prijzen ten zeerste gewenst moeten worden geacht. Verhoging van de efficiency van het bedrijf en samenwerking zullen daarbij eveneens niet kunnen worden gemist.

In het voorafgaande heeft de Commissie enkele hoofdlijnen van haar advies naar voren gebracht en in dit rapport verder uitgewerkt. Zij is er van overtuigd, dat dit rapport een stap in de goede richting van een bewust nationaal visserijbeleid is.

HOOFDSTUK III

AANVOER

§ 1. I n l e i d i n g

In verband met de gunstige ligging zowel ten opzichte van de visgronden als ten aanzien van het West- en Midden-Europese achterland is de zeevisserij door de eeuwen heen een belangrijke tak van bedrijf geweest. In de loop van de tijd is de relatieve positie van de visserij, evenals van de landbouw, achteruitgegaan ten gevolge van de toegenomen betekenis van andere takken van bedrijf. De visserij bleef evenwel een niet onaanzienlijke bron voor de eiwitvoorziening en voor de verkrijging van vreemde deviezen.

De crisis van 1930 bracht de Nederlandse visserij in ernstige moeilijkheden, zodat in de jaren vóór 1940 de aanvoer ten dele moest worden beperkt en enkele belangrijke takken van visserij van overheidswege financieel werden gesteund.

Na de bevrijding in 1945 kon de visserij langzamerhand worden hervat en brak een korte na-oorlogse hausse aan. In verband met de voedselschaarste was de vraag naar vis groot, terwijl na vijf jaar gedwongen rust der visserij de vangsten groot waren. Naarmate echter de voedselschaarste afnam, de vangsten per reisdag geringer werden en een sterke stijging van de prijzen der visserijmaterialen zich steeds meer deed gevoelen, ontstonden er in vele gevallen ernstige moeilijkheden. De noodzakelijke sanering van de Nederlandse visserssvloot, waarvoor reeds voor 1940 plannen in overweging waren, werd wederom urgent.

Uit de globale gegevens van tabel 1 blijkt, dat de Nederlandse zeevisserij voornamelijk op de Noordzee wordt uitgeoefend. De visserij op verder afgelegen visgronden is van geringe betekenis. De Noordzee is dus van zeer groot belang voor de Nederlandse Visserij.

Voorts bestaat ongeveer zeventig percent van de aanvoer uit haring. De Nederlandse zeevisserij is dus niet alleen een typische Noordzeevisserij, doch bovendien in belangrijke mate een haringvisserij.

Van de verse zeevis maakt platvis (schol, tong, enz.) een zeer belangrijk bestanddeel van de aanvoer van verse zeevis uit. Het zijn daardoor vooral dure vissoorten, waarop de Nederlandse aanvoer van verse zeevis gespecialiseerd is.

Tenslotte blijkt uit tabel 1, dat de uitvoer van haring en vis van groot belang is. Ongeveer de helft van de aanvoer wordt uitgevoerd en is dus nog steeds een belangrijke bron voor de verkrijging van vreemde deviezen.

Tabel 1.

TOTALE AANVOER EN UITVOER VAN HARING EN ZEEVIS						
	1950		1949		1938	
I. Aanvoer	mln kg	mln gld	mln kg	mln gld	mln kg	mln gld
1. Drijfnetvisserij Noordzee	82,4	22,9	73,4	24,5	88,0	7,8
2. Trawlvisserij						
a. Noordzee	67,1	27,2	64,8	25,0	45,9	6,8
b. IJsland	2,6	0,9	2,7	1,2	0,1	0,0
c. Lofodden	-	-	0,0	0,0	0,1	0,0
d. Barentszee	0,2	0,1	0,3	0,1	1,1	0,1
e. Overige	0,0	0,0	0,2	0,0	-	-
3. Snurrevaadvisserij Noordzee	2,6	0,9	2,7	1,1	2,1	0,3
Totaal	154,9	52,0	144,1	51,9	137,3	15,0
waarvan:						
a. Haring	109,8	29,9	103,1	31,7	96,6	8,2
b. Rondvis	17,3	7,2	15,8	7,3	19,8	2,6
c. Platvis	20,3	12,9	17,6	10,8	13,5	3,6
d. Overige vissoorten (vnl. makreel)	7,5	2,0	7,6	2,1	7,3	0,6
II. Uitvoer						
a. Haring	45,9	24,1	63,5	31,6	68,2	7,6
b. Zeevis	8,2	11,1	5,7	7,1	6,1 1)	2,2
c. Visconserven	5,2	8,1	6,4	12,3	2)	
Totaal	59,3	43,3	75,6	51,0	74,3	9,8

1) Voor een klein gedeelte bruto-gewicht

2) Onbekend, doch van geringe betekenis

Bron: Jaarcijfers van de Directie van de Visserijen

§ 2. D e v i s g r o n d e n

Zoals reeds bleek, is de Noordzee de belangrijkste visgrond voor de Nederlandse zeevisserij. Het behoud van de visstand van de Noordzee is dus van grote betekenis. Uit de practijk is echter gebleken, dat de visserij niet onbeperkt kan worden uitgeoefend, zonder de visstand ernstig te schaden, dus roofbouw te plegen. Immers uit biologische onderzoekingen is gebleken, dat de vis niet gelijkmatig

over de zee verspreid is en dat de op een visgrond weggevangen vis niet zonder meer uit de onmetelijke oceanen kan worden aangevuld. Men kan dientengevolge spreken van een biologisch-rationele exploitatie der visgronden, waaronder wordt verstaan een zodanige intensiteit van bevissing, dat de optimale, d.w.z. de biologisch-maximaal toelaatbare vangst wordt bereikt. Een grotere intensiteit van bevissing zou tot uitputting van de visstand leiden. Bij een geringere intensiteit van bevissing zou daarentegen van onderbevissing sprake zijn, waarbij jaarlijks niet de grootst mogelijke vangst wordt verkregen.

Er dient dus te worden gestreefd naar een zodanige bevissing van de visgronden met het daarvoor meest geschikte type vaartuig, dat jaarlijks de biologisch-maximaal toelaatbare vangst niet wordt overschreden, terwijl tevens een zo groot mogelijk economisch rendement dient te worden verkregen.

Voorts is uit biologische onderzoekingen[1] gebleken, dat met betrekking tot de Noordzee een duidelijk onderscheid moet worden gemaakt tussen de visserij op haring en op verse zeevis. Ten opzichte van haring zouden er nog geen aanwijzingen zijn, dat een toestand van overbevissing zou zijn ingetreden, of op korte termijn dreigt. Wel dient de haringstand onder contrôle te worden gehouden in verband met de mogelijkheid van overbevissing.

Ten aanzien van verse zeevis (bodemvis) is gebleken, dat de intensiteit, waarmede de bodemvis van de Noordzee in de jaren 1930-1940 werd bevist, groter was dan de bevissingsintensiteit, welke met de optimale vangst correspondeert. Er bestond voor 1940 dus een toestand van overbevissing van de Noordzee.

Op grond van statistische gegevens, welke sinds het begin van deze eeuw met betrekking tot de Noordzeevisserij zijn verzameld, wordt de optimale vangst van de Noordzee aan bodemvis op ongeveer 390 millioen kg per jaar geraamd[1]. Maatregelen worden gewenst geacht, opdat de totale vangst per jaar tot deze hoeveelheid beperkt zal blijven.

De vangsten aan bodemvis van de visgronden bij IJsland zouden vóór 1940 niet met de bevissingsintensiteit zijn toegenomen. Een toestand van overbevissing zou dus ook daar zijn ingetreden, ofschoon niet in zo ernstige mate als in de Noordzee[1]. Daarentegen verkeren de Noordoostelijke Atlantische visgronden, wat de rondvisstapel

---

1) Dr G.P. Baerends: "De rationele exploitatie van de zeevisstand, in het bijzonder van de visstand in de Noordzee".
Den Haag, 1947

betreft, nog in een toestand van onderbevissing. Ook daar dient men echter de bevissingsintensiteit voortdurend te volgen, opdat overbevissing zal worden voorkomen.

Gedurende de Tweede Wereldoorlog kon de visstand van de Noordzee zich in belangrijke mate herstellen. Na de bevrijding werd de visserij echter spoedig intensief hervat. Nieuwe onderzoekingen[1] wijzen uit, dat er aanleiding is voor de conclusie, dat de bodemvis in de Noordzee thans opnieuw overbevist wordt. Een globaal overzicht van de gevolgen der bevissing na de bevrijding geeft tabel 2.

Tabel 2.

GEMIDDELDE TOTALE VANGST IN KG PER REISDAG EN GEMIDDELDE VANGST IN KG VAN BEPAALDE VISSOORTEN PER 100 UUR VISSEN, VAN NEDERLANDSE STOOMTRAWLERS, VISSEND OP DE NOORDZEE (TOTALE VANGST), OF OP BEPAALDE VISGRONDEN (VISSOORT) EN UITGEDRUKT IN VANGSTEN VAN EEN STANDAARDTRAWLER

Jaar	Totale vangst per reisdag	Vangst per 100 uur vissen	
		kabeljauw	schelvis
1934	1,054		
1945	3,419	7,377	7,826
1946	2,494	6,891	5,843
1947	2,486	5,739	9,668
1948	1,600	1,282	4,237
1949	1,225	1,415	2,096
1950	1,164	1,433	2,697

In verband met deze intensieve bevissing en het grote belang van de Noordzee als visgrond voor het Nederlands visserijbedrijf moeten maatregelen gewenst worden geacht ter bescherming van de visstand van bodemvis. Reeds geruime tijd hebben biologen der verschillende belanghebbende regeringen in de "Permanente Internationale Raad voor het Onderzoek der Zee" zich met het onderzoek van dergelijke maatregelen beziggehouden. In 1937 werd op initiatief van de Engelse regering de Conventie van Londen van 1937 gesloten, waarbij dergelijke maatregelen werden voorgesteld. Nederland heeft in 1937 bij Koninklijk Besluit de betreffende maatregelen ingevoerd, nl. een minimum-maaswijdte van 7 cm en minimum-maten voor bepaalde vissoorten. In 1940 werden deze maatregelen in verband met de oorlogsomstandigheden opgeheven. Na de oorlog werden weer minimum-maten voor enkele vissoorten ingesteld.

1) L.K. Boerema: On the stocks of demersal fish at the fishing grounds worked by Dutch vessels in the North Sea.

Ofschoon de visstand zich tijdens de Tweede Wereldoorlog heeft kunnen herstellen, mocht wel worden verwacht, dat reeds spoedig na de bevrijding wederom overbevissing zou dreigen. In verband daarmede heeft in 1946 wederom op initiatief van de Engelse regering een conferentie te Londen plaatsgevonden ten einde opnieuw maatregelen te beramen om de visstand van de Noordzee te beschermen. Met betrekking tot bodemvis werd voor de Noordzee een minimum-maaswijdte der netten van 8 cm gewenst geacht, alsmede minimum-maten voor bepaalde vissoorten. Deze Conventie van 1946 zou automatisch in werking treden twee maanden nadat alle landen, welke haar hebben getekend, haar ook zouden hebben geratificeerd. Enkele landen hebben spoedig de Conventie geratificeerd en ten dele de maatregelen reeds ingevoerd. Andere landen maakten echter een reserve of ratificeerden niet met het gevolg, dat van automatisch in werking treden nog geen sprake was en zoals aangegeven, de overbevissing van de Noordzee weer ernstige vormen aanneemt.

Het behoeft dan ook niet te verwonderen, dat wederom waarschuwende stemmen opgaan ten einde uitputting van de visstand van de Noordzee te voorkomen. Dit was dan ook een der belangrijkste onderwerpen op een conferentie van redersverenigingen van de Noord- en Noordwest-Europese landen te Scheveningen in April 1951. Hierbij werd er in het bijzonder de aandacht op gevestigd, dat krachtens artikel 14, tweede lid der Conventie, de landen, welke reeds hebben geratificeerd, de Conventie tussen deze landen eerder in werking kunnen doen treden. In verband daarmede werd bij de betrokken regeringen aandrang uitgeoefend tot het bijeenroepen van een nieuwe conferentie te Londen, opdat de Conventie van 1946 zo spoedig mogelijk in werking zal treden tussen de landen, welke reeds geratificeerd hebben.

Intussen is gebleken, dat op aandrang van de Engelse regering alle landen, met uitzondering van Spanje, de overeenkomst hebben geratificeerd en hun eventueel voorbehoud hebben laten vallen. De Commissie bepleit, dat de Conventie zo spoedig mogelijk in werking zal treden tussen de landen, welke reeds geratificeerd hebben en dat zo mogelijk door Nederland de maatregelen, genomen in bedoelde Conventie, worden afgekondigd, zodra zulks geschiedt door België, Frankrijk, West-Duitsland en het Verenigd Koninkrijk. Dit houdt in, dat de minimum-maaswijdte der netten van 8 cm voor de Noordzeevisserij wordt aanvaardt, alsmede de bepaalde minimum-maten voor verschillende vissoorten.

De Commissie beseft echter, dat ten gevolge van het langdurige uitblijven van de toepassing der Conventie de omstandigheden zodanig zijn gewijzigd, dat toepassing thans in verband met de hoge prijzen der visserijmaterialen en de vermoedelijk te verwachten geringere vangsten gedurende een overgangsperiode, ongunstige repercussies t.o.v. de visserij op platvis ten gevolge zal kunnen hebben. Indien daardoor moeilijkheden voor de platvisvisserij zouden ontstaan, bepleit de Commissie, dat daarin gedurende de overgangsperiode door steun van overheidswege zal worden voorzien. Op langere termijn meent de Commissie, dat verbetering der uitkomsten te verwachten is. Uit bijlage 2 blijkt echter, dat de kleine zeevissers een afwijkende mening hebben.

Voorts meent de Commissie, dat met de invoering van de bedoelde minimum-maaswijdte en minimum-maten voor vis slechts een eerste stap ten behoeve van het behoud van de visstand zal worden gedaan. Gezien het grote belang van de Noordzee voor het Nederlandse visserijbedrijf acht de Commissie het daarom gewenst, dat verdere maatregelen worden bestudeerd en voorbereid, ten einde een redelijke mate van zekerheid te verkrijgen, dat uitputting van de visgronden inderdaad zal worden voorkomen.

Tenslotte wenst de Commissie te wijzen op de uitspraak van het Internationale Hof van Justitie dd. 18 December 1951, inzake het geschil tussen Engeland en Noorwegen met betrekking tot de territoriale wateren, waarbij de handhaving en wijze van toepassing van een zône van vier mijl ten aanzien van de territoriale wateren, zoals door Noorwegen plaatsvindt, niet in strijd werd geacht met het internationale recht. De Commissie acht deze uitspraak van grote betekenis mede in verband met ongunstige gevolgen, welke van deze uitspraak op de duur ook voor de Nederlandse zeevisserij zal kunnen worden verwacht.

§ 3. Samenstelling van de vissersvloot en van de aanvoer

a. Samenstelling van de Nederlandse vissersvloot.

Vergelijkt men het aantal vissersvaartuigen, waarmede voor en na de Tweede Wereldoorlog de verschillende takken van zeevisserij werden uitgeoefend, dan verkrijgt men het volgende beeld:

Tabel 3

SAMENSTELLING VAN DE NEDERLANDSE VISSERSVLOOT NAAR TAKKEN VAN VISSERIJ

	1937	1938	1947	1948	1949	1950
1. Drijfnetvisserij:						
a. stoomloggers	44	44	29	29	27	23
b. motorloggers	218[1]	216[1]	158	177	190	192
2. Trawlvisserij:						
a. stoomtrawlers	88	89	54	53	45	26
b. motortrawlers	5	5	9	9	9	13
c. sleepboottrawlers	2	2	-	-	-	-
d. motorloggers[2]	35	38	24	27	26	26
e. motorkotters, enz[3]	262	260	342	352	374	342

Bron: jaarcijfers Directie Visserijen.

1) incl. 15 zgn. Poolse loggers.
2) dit betreft loggers, waarmede uitsluitend op verse zeevis werd getrawld.
3) na de oorlog werd met een groter aantal kotters en andere vaartuigtypen aan de kleine zeevisserij deelgenomen dan voor de oorlog.

Het aantal vissersvaartuigen is voornamelijk verminderd ten gevolge van oorlogsverliezen. Volgens een mededeling van de Directie van de Visserijen van het Ministerie van Landbouw, Visserij en Voedselvoorziening bedroegen de verliezen:

34 stoomtrawlers
1 motortrawler
14 stoomloggers
72 motorloggers (waarvan 4 van een Nederlands-Poolse rederij)

Voorts ging een aantal motorkotters, enz. verloren.

De daling van het aantal in bedrijf zijnde trawlers heeft echter mede als oorzaak, dat de zgn. kuststoomtrawlers en tussenboten reeds spoedig na de bevrijding onrendabel bleken en dientengevolge successievelijk uit de vaart werden genomen en in de loop van 1950 en 1951 voor sloop werden verkocht.

Na de bevrijding werden de schepen voor de visserij gereed gemaakt, waarvoor in vele gevallen terugbouw tot vissersvaartuig noodzakelijk was.

Voorts werden tal van schepen, voornamelijk loggers en kotters, aanzienlijk verbeterd en van sterkere motoren voorzien. Het aantal vissersvaartuigen, hetwelk na de bevrijding werd aangeschaft is beperkt gebleven, nl.:

16 stoomtrawlers
11 motortrawlers
10 motorloggers
91 motorkotters

Van de in 1951 in bedrijf zijnde vissersvaartuigen[1] geeft onderstaand overzicht een beeld:

Tabel 4.

SCHEEPSTYPE, MACHINEVERMOGEN EN LEEFTIJDSOPBOUW VAN DE NEDERLANDSE VISSERSVLOOT

Vaartuigtype		Aantal schepen	Motor/machinevermogen (pk)							
			<100	100 t/m 199	200 t/m 299	300 t/m 399	400 t/m 499	500 t/m 599	600 t/m 699	700 en meer
Grote trawlers	Stoom	25	-	-	-	1	5	2	8	9
	Motor	14	-	-	-	1	-	4	7	2
Haringloggers	Stoom	20	-	14	6	-	-	-	-	-
	Motor	188	24	75	67	20	1	-	1	-
Trawlloggers, kotters e.d.		445	292	115	28	9	1	-	-	-

Vaartuigtype		Ouderdom casco (jr)					Ouderdom motor/machine (jr)					
		t/m 10	11 t/m 20	21 t/m 30	31 en ouder	onbekend	t/m 10	11 t/m 20	21 t/m 30	31 t/m 40	41 en ouder	onbekend
Grote trawlers	Stoom	7	1	10	7	-	7	1	9	7	1	-
	Motor	7	3	3	1	-	6	7	1	-	-	-
Haringloggers	Stoom	-	-	1	19	-	-	-	1	6	13	-
	Motor	11	9	6	162	-	98	37	42	1	-	10
Trawlloggers, kotters e.d.		127	73	77	161	7	154	116	82	13	1	79

Bron: Vaartuigregister van de Directie der Visserijen.

Met betrekking tot bovenstaande gegevens kan het volgende nog worden opgemerkt:

Stoom- en motortrawlers:

Het aantal door rederijen geëxploiteerde trawlers met een machinevermogen van minder dan 600 pk is thans gering.

Stoom- en motorloggers der haringdrijfnetvisserij:

De stoomloggers werden aan het eind van de vorige en het begin van deze eeuw gebouwd.

1) Dit betreft uitsluitend vissersvaartuigen met een C.v.D., A, B of O.

Van de meeste motorloggers werd de kiel tijdens de Eerste Wereldoorlog gelegd. Opgemerkt moet echter worden, dat deze loggers soms meermalen werden verbouwd. Indertijd gebouwd als zeillogger, werden deze schepen kort voor 1930 van een hulpmotor voorzien. Na 1930 werden de hulpmotoren vervangen door motoren met een groter motorvermogen en werd een aantal loggers verlengd. Voor 1940 waren slechts 47 loggers verlengd en hadden weinig loggers een motorvermogen van meer dan 150 pk. Na de bevrijding werden ongeveer 70 loggers verlengd en van een groter motorvermogen voorzien.

Motorkotters enz.:

De kleine zeevisserij wordt in het algemeen uitgeoefend door de schipper-eigenaar. Voor 445 kleine vaartuigen was in 1951 door de Scheepvaartinspectie een certificaat van deugdelijkheid A,B, of O afgegeven. Met een deel van deze schepen wordt vrijwel uitsluitend de garnalenvisserij uitgeoefend, met de overige vaartuigen de trawl- en de snurrevaadvisserij. Een groot deel van deze schepen beschikt echter over een te gering motorvermogen. Na 1945 werden ongeveer 90 nieuwe kotters in bedrijf gebracht en werden vele schepen van een nieuwe sterkere motor voorzien.

b. Overzicht van de Nederlandse aanvoer.

Tabel 5.

NEDERLANDSE AANVOER VAN HARING EN ZEEVIS IN MLN KG

	1937	1938	1947	1948	1949	1950
I. Haring						
1. zoute haring	87,3	69,4	89,8	92,1	73,8	78,8
2. verse haring						
a. van trawlers	7,7	8,3	22,5	24,0	16,3	14,9
b. van loggers	15,0	12,5	13,7	13,0	11,6	15,8
c. van kotters			0,7	1,5	1,2	0,4
II. Makreel	5,6	6,9	1,7	5,6	7,0	6,6
III. Verse zeevis						
a. rondvis	18,2	19,8	21,5	13,4	15,6	17,2
b. platvis	13,4	12,6	15,3	20,8	17,6	20,3
c. overige vis	0,5	0,4	0,3	1,0	0,6	0,9

Bron: Jaarcijfers van de Directie van de Visserijen.

Met betrekking tot de aanvoer van zeevis geeft de aanvoer van zoute haring (pekel- en steurharing) geen aanleiding tot opmerkingen. De totale aanvoer van zoute haring bereikte na de oorlog spoedig het niveau van voor de oorlog.

Ten aanzien van verse haring blijkt, dat in het bijzonder de aanvoer daarvan met trawlers na 1945 aanzienlijk groter is geworden dan voor 1940 het geval was. Zoals bij de bespreking van de rentabiliteit der schepen wordt opgemerkt, worden met de haringtrawlvisserij aanzienlijk gunstiger bedrijfsresultaten behaald dan met de visserij op verse zeevis. In verband daarmede wordt in de periode van eind Juli tot eind October door de stoom- en motortrawlers vrijwel uitsluitend op haring getrawld.

De aanvoer van makreel geeft geen aanleiding tot opmerkingen.

De aanvoer van verse zeevis heeft na de oorlog een wijziging ondergaan in die zin, dat er ten opzichte van rondvis na 1947 naar verhouding meer platvis werd aangevoerd. Deze ontwikkeling is een gevolg van technische wijzigingen. Voor 1940 werd de aanvoer van verse zeevis hoofdzakelijk verzorgd met stoom- en motortrawlers. Een belangrijk deel van de platvis werd door de zgn. kuststoomtrawlers aangevoerd. Reeds voor 1940 waren deze kleine stoomtrawlers niet rendabel te exploiteren. Na 1945 bleek de situatie van de kleine stoomtrawlers ongunstiger te zijn dan voor 1940 en werden deze schepen in 1949 en 1950 uit de vaart genomen en gesloopt of opgelegd.

De aanvoer der kleine zeevissers, schippers-eigenaren, is echter na 1945 aanzienlijk groter geworden dan voor 1940, zodat zij langzamerhand de aanvoer van de kuststoomtrawlers goeddeels vervangen. Van deze gewijzigde omstandigheden geeft onderstaand overzicht een duidelijk beeld.

Tabel 6.

NEDERLANDSE AANVOER VAN VERSE ZEEVIS IN 1000 KG (EXCL. HARING, INCL. MAKREEL)

	1937	1938	1949	1950
1. Trawlers	27.705	28.552	17.806	15.507
2. Loggers	4.668	5.180	8.466	12.800
3. Kotters enz.	5.289	6.018	14.461	16.537

Bron: Jaarcijfers van de Directie van de Visserijen.

Uit bovenstaande gegevens blijkt, dat met betrekking tot verse zeevis de aanvoer van de kleine schepen en van de trawlloggers na 1945 van aanzienlijk meer betekenis is geworden dan voor 1940. De aanvoer van verse zeevis door stoom- en motortrawlers is daarentegen achteruit gegaan, waarbij de snellere overbevissing van rondvis mede een rol speelt. Uit deze wijzigingen is tevens de grotere aanvoer van platvis te verklaren en de geringere aanvoer van rondvis. Dit betekent ten dele een verschuiving van de goedkopere naar de duurdere vissoorten.

Met betrekking tot de voorziening van rondvis is de positie der stoom- en motortrawlers dus achteruit gegaan, waardoor de voorziening met rondvis moeilijker is geworden.

§ 4. Het vlootprogramma in verband met de sanering van de bestaande vissersvloot.

De Commissie heeft zich uitvoerig bezig gehouden met besprekingen over de gewenste toekomstige samenstelling van de Nederlandse vissersvloot en heeft zich daarbij mede doen voorlichten door deskundigen, die geen lid van de Commissie waren.

Er is van uitgegaan, dat de vloot dient te worden gesaneerd op basis van een schema, dat in principe wordt vastgesteld voor de tijd van ten hoogste 10 jaar en dat sanering zal inhouden, doordat:

a. een aantal onrendabele schepen zullen worden gesloopt;

b. een aantal nieuwe schepen zullen worden gebouwd;

c. de aanvoercapaciteit van de loggervloot, de trawl- en de kottervloot in overeenstemming zal moeten zijn met de vraag naar haring en vis, waarbij ook met de vismeelindustrie rekening zal moeten worden gehouden.

Voorts moeten aan de te bouwen vaartuigen de volgende eisen worden gesteld:

(1.) elk type vaartuig zal zoveel mogelijk het gehele jaar het bedrijf moeten kunnen uitoefenen;

(2.) met elk type schip zal de visserij normaliter rendabel moeten kunnen worden uitgeoefend, afgezien van de zgn. onrendabele top met betrekking tot de nieuwbouwkosten van de schepen, ten gevolge van de huidige, door bijzondere omstandigheden veroorzaakte, zeer hoge materiaalprijzen.

(3.) elk type vaartuig zal wat accomodatie betreft aan redelijk te stellen eisen moeten voldoen.

a. Te bouwen scheepstypen.

Met betrekking tot de rentabiliteit der verschillende vaartuigtypen stond de Commissie slechts een beperkt aantal, niet voor publicatie bestemde gegevens ter beschikking, nl. het "Rapport over de toestand in het visserijbedrijf" door de Directeur der Visserijen en de Voorzitter van het Bedrijfschap voor Visserijproducten in 1950, uitgebracht aan de Minister van Landbouw, Visserij en Voedselvoorziening; van de Accountantsdienst van het Ministerie van Landbouw, Visserij en Voedselvoorziening een "Rapport inzake de exploitatieresultaten van de Trawlvisserij te IJmuiden over 1949", alsmede rentabiliteitsonderzoekingen van de Afdeling Visserij van het Landbouw-Economisch Instituut met betrekking tot de grote en de kleine trawl- en de snurrevaadvisserij. De Commissie heeft voorts rekening gehouden met de ontwikkeling van de zeevisserij in het buitenland.

Met betrekking tot het bouwprogramma is de Commissie na ampele bespreking tot de conclusie gekomen, dat de volgende scheepstypen kunnen worden onderscheiden:

1. kotters met een motorvermogen tot ongeveer 200 pk, waarmede voornamelijk Noordzee-platvis wordt aangevoerd. Het is de Commissie gebleken, dat van de bestaande vloot de moderne kotter met motorvermogen van 150 tot 200 pk het meest rendabel is en dat van schepen met een motorvermogen van minder dan 80 pk voor de kleine zeevisserij op verse zeevis geen rendabele exploitatie is te verwachten.
2. vissersvaartuigen ten behoeve van de trawlvisserij met een motorvermogen van 200 tot 450 pk. Met deze vaartuigen wordt eveneens de Noordzeevisserij uitgeoefend, doch op iets verder verwijderde visgronden. Van dit type schip, in het bijzonder met een motorvermogen van 300 pk of meer, zijn er pas de laatste jaren een aantal in bedrijf gebracht, waarvan echter geen rentabiliteitsgegevens beschikbaar waren.
3. motorloggers met een motorvermogen van 200 pk of meer. Met deze schepen wordt in hoofdzaak haring gevangen en gedurende de wintermaanden verse zeevis. Ten aanzien van nieuw te bouwen loggers meent de Commissie, dat een motorvermogen van 200 pk of meer gewenst is. Zulks houdt echter naar het oordeel der Commissie niet in, dat de bestaande loggers met een machinevermogen van 150 tot 200 pk thans alle onrendabel zouden zijn.

4. trawlers met een voortstuwingsinstallatie van 600 tot 900 pk, waarmede zowel verse zeevis als verse haring wordt aangevoerd, als onder geschikte omstandigheden ook gezouten haring.

Uit de aan de Commissie ter beschikking staande gegevens bleek, dat met de stoomtrawlers met een machinevermogen van minder dan 600 pk reeds in 1948 en 1949 een ongunstig bedrijfsresultaat werd behaald. Uit een verdeling der bedrijfsresultaten over de uitgeoefende takken van visserij in het jaar 1948 blijkt voorts, dat met de haringtrawlvisserij aanzienlijk gunstiger resultaten werden bereikt dan met de trawlvisserij op verse zeevis.

5. trawlers bestemd voor de uitoefening van de "verre visserij" met een machinevermogen van ca 1000 pk of hoger. De visserij op ver afgelegen visgronden vormt een onderwerp op zichzelf, hetwelk in hoofdstuk IV afzonderlijk wordt behandeld. Van dit scheepstype zijn nog geen voorbeelden in bedrijf, van de overige categorieën van vissersvaartuigen wel.

Vanzelfsprekend is een zekere overlapping met betrekking tot de visgronden der verschillende typen van vaartuigen onvermijdelijk. Voorts zal gedurende de uitvoering van het bouwprogramma, wat het scheepstype betreft, aanpassing aan veranderde omstandigheden mogelijk moeten zijn.

De Commissie is er van uitgegaan, dat in de naaste toekomst motoren de voorkeur verdienen boven stoommachines of turbines, in verband met bunkercapaciteit (actieradius), vlugger bunkeren, duurte van kolen t.o.v. gasolie, kleinere machinekamerbezetting, enz. De vroegere nadelen van motoren in verband met mindere bedrijfszekerheid zijn thans goeddeels overwonnen. Voorts zou seriebouw ten aanzien van nieuwbouw van vissersvaartuigen verschillende voordelen hebben. In het bijzonder zou normalisatie en synchronisatie bij de bouw betekenen, dat er een belangrijke besparing in de bouwkosten wordt verkregen, doordat vele handelingen slechts eenmaal behoeven te worden gedaan (tekeningen, sleeptankproeven, enz.) en tevens, dat vele onderdelen der schepen in serie kunnen worden vervaardigd. Een ander groot voordeel is uniformiteit ten opzichte van de inrichting voor schipper en bemanning. Voorts kunnen reparatie-inrichtingen zich specialiseren op uniforme machinekamers en behoeven minder motoronderdelen in voorraad te hebben, hetgeen een goedkoper

onderhoud betekent. Er kunnen mogelijk ook nog voordelen zijn bij machinaal lossen en bij bewapening voor zelfbescherming. In verband met de genoemde voordelen en de daaruit voortspruitende kostenbesparingen acht de Commissie het gewenst, dat zoveel mogelijk naar seriebouw zal worden gestreefd.

b. Vlootprogramma.

Met betrekking tot het aantal nieuw te bouwen schepen is de Commissie er van uitgegaan, dat deze nieuwbouw moet worden beschouwd als vervanging van in bedrijf zijnde onrendabele schepen. Bij deze vervanging zal er echter aandacht aan moeten worden besteed, dat de aanvoercapaciteit niet groter zal worden dan de afzetmogelijkheden. Dit heeft de Commissie tot de volgende richtlijnen gebracht:

1. Motorkotters tot ca 200 pk.

Er zijn ongeveer 600 vissersvaartuigen met een motorvermogen van 200 pk of geringer. Voor 445 van deze schepen is een certificaat van deugdelijkheid A, B of O door de scheepvaartinspectie afgegeven, hetgeen inhoudt, dat met deze vaartuigen resp. 15, 30 en een onbeperkt aantal mijlen uit de kust mag worden gevist. Met ongeveer 200 dezer vaartuigen met een motorvermogen van minder dan 100 pk, wordt in hoofdzaak of in belangrijke mate de garnalenvisserij uitgeoefend. Met de schepen zonder genoemd certificaat wordt vrijwel uitsluitend de garnalenvisserij in de zeegaten en op de Waddenzee uitgeoefend. Er zijn dus ca 250 vaartuigen, waarmede vrijwel uitsluitend de kleine zeevisserij op platvis wordt uitgeoefend. 84 van deze vaartuigen, welke als moderne motorkotters kunnen worden beschouwd, hebben een motorvermogen van 100 tot 200 pk. De botters, welke als vaartuigtype ongeschikt zijn en meestal over een te gering motorvermogen beschikken, dienen door moderne motorkotters te worden vervangen. De Commissie meent, dat daartoe kan worden volstaan met het bouwen van 30 nieuwe motorkotters.

2. Vissersvaartuigen voor de trawlvisserij met een motorvermogen van 200 tot 450 pk.

Dit vaartuigtype houdt het midden tussen een moderne kotter en een kleine trawler. In 1951 waren er 34 vissersvaartuigen, waarvan 9 na 1945 gebouwd, in bedrijf, welke min of meer tot dit type kunnen worden gerekend, nl. 21 zgn. trawlloggers, waarvan 3 na 1945 gebouwd en 13 kotters, waarvan 11 na de bevrijding gebouwd.

Van de trawlloggers hebben er 12 een motorvermogen van 200 tot en met 250 pk en 9 een motorvermogen van 300 tot en met 430 pk. Van de kotters 10 van 200 tot en met 250 pk en 3 van 300 tot en met 360 pk.

De Commissie meent, dat het ten aanzien van dit scheepstype voldoende is de mogelijkheid van nieuwbouw er van open te stellen, hetgeen hierna met de letters PM nader wordt aangeduid. Verwacht mag worden, dat er 7 van dergelijke vissersvaartuigen op grond van de Wet Materiële Oorlogsschade zullen worden gebouwd.

3. Haringloggers met een motorvermogen van 200 pk of meer.

De Commissie is er van uitgegaan, dat, in verband met de binnen- en buitenlandse afzetmogelijkheden, de aanvoercapaciteit van de loggervloot beperkt dient te blijven tot ongeveer één millioen kantjes per jaar. De bouw van grotere loggers, met als gevolg een grotere aanvoercapaciteit, moet dus leiden tot daling van het totaal aantal loggers. In 1951 waren er 208 loggers in de haringvisserij in bedrijf. Van deze loggers komen vermoedelijk voor sloop in aanmerking:

a. loggers met een lengte van 30 m en minder en waarvan mag worden aangenomen, dat zij niet rendabel zijn te exploiteren;
b. loggers met een machinevermogen van 70 t/m 180 pk, waarmede voornamelijk de haringdrijfnetvisserij wordt uitgeoefend, doch waarmede de continuïteit van de visserij gedurende de loop van het jaar niet of onvoldoende gewaarborgd is.

Deze categorieën loggers omvatten, met inbegrip van de trawlloggers van de schippers-eigenaren resp.:

a. 64 loggers met een inhoud van 6.298 BRT
b. 54 " " " " " 8.226 "

Totaal 118 14.524 BRT

Een moderne logger van ongeveer 37 m lengte met een motorvermogen van meer dan 200 pk heeft een inhoud van ongeveer 200 BRT. Op basis van "nieuw voor oud" zouden dan de bedoelde 118 oude loggers kunnen worden vervangen door 72 moderne loggers.

Krachtens de regeling op basis van de Wet Materiële Oorlogsschade zullen er vermoedelijk 26 loggers kunnen worden gebouwd, waarvoor geen tonnage van te slopen oude loggers behoeft te worden ingeleverd, zoals met de andere loggers wel het geval zal zijn. Het is echter, naar het oordeel van de Sub-Commissie W.M.O. voor de visserij, niet onwaarschijnlijk, dat een gedeelte van de gedupeerde "schippers-eigenaren" van trawlloggers en van de gedupeerde rederijen geen loggers zal bouwen, doch kotters, terwijl er ook nog een mogelijkheid is, dat enkelen ontheffing van hun bestedingsplicht zullen vragen, op grond waarvan mag worden verondersteld dat zes W.M.O.-loggers niet zullen worden herbouwd. Veronderstelt men, dat de helft van de betrokkenen geen nieuwe logger zal bouwen, dan behoeft dus slechts rekening te worden gehouden met de bouw van 13 nieuwe loggers op grond van de W.M.O.

Ten einde de beperking van de aanvoercapaciteit van de loggervloot tot ongeveer één millioen kantjes per jaar te kunnen handhaven, zullen dus indien de betrokken oorlogsslachtoffers 13 nieuwe loggers bouwen, niet meer dan 72 minus 13, d.w.z. 59 nieuwe loggers uit hoofde van de sanering kunnen worden gebouwd.

4. Trawlers met een voortstuwingsvermogen van 600 tot 900 pk.

Van de trawlvloot van de rederijen te IJmuiden, welke in 1951 in bedrijf was, zullen naar de Commissie meent, 13 trawlers met een machinevermogen van 600 pk of meer en 15 trawlers met een machinevermogen van minder dan 600 pk kunnen worden vervangen door 13 moderne trawlers met een motorvermogen van 600 tot 900 pk. 4 trawlers zullen vermoedelijk op grond van de W.M.O. worden gebouwd, zodat er 9 krachtens de saneringsregeling kunnen worden gebouwd. 15 van de in 1951 in bedrijf zijnde trawlers acht de Commissie geschikt om de trawlvisserij rendabel te kunnen uitoefenen.

5. Verre visserij-trawlers met een machinevermogen van 1000 pk of meer.

De bouw van tenminste drie grote trawlers ten behoeve van de, in hoofdstuk IV van dit rapport, behandelde verre visserij heeft betrekking op een additionele aanvoer van volksvis, waarvoor additionele afzet zal moeten worden gevonden. Indien deze additionele afzet gunstig verloopt behoeven voor de verre visserij-trawlers geen schepen voor sloop te worden ingeleverd.

Resumerend verkrijgt men het volgende vlootschema voor nieuwbouw:

Tabel 7

VLOOTSCHEMA VOOR EEN PERIODE VAN TEN HOOGSTE 10 JAAR

Scheepstype:	Aanwezig in 1951	Te vervangen	Nieuwbouw sanering	Nieuwbouw W.M.O.	Aantal na sanering
1a. kotters van 100-200 pk	84		30		114
1b. botters van 100-200 pk	20	20			
1c. schepen onder 100 pk	80	80			
2a. kotters van 200-450 pk	13		P.M.		} 41
2b. trawlloggers van 200-450 pk	21			7	
3. haringloggers	208	118	59	13	162
4a. trawlers van 600-900 pk	28	13	9	4	28
4b. trawlers onder 600 pk	15	15			
5. verre visserijtrawlers			3		3

De meerderheid van de Commissie acht het van te voren opstellen van een programma per jaar naast dit totale overzicht niet praktisch bruikbaar. Zij aanvaardt, dat daardoor in de aanvoer enigszins grotere fluctuaties van jaar op jaar kunnen optreden dan bij een volkomen stringente regeling van de nieuwbouw het geval zou zijn.

De geraamde aanvoer op grond van het vlootschema zal na de sanering kunnen bedragen:

Tabel 8

RAMING VAN DE AANVOER OP GROND VAN HET VLOOTSCHEMA NA SANERING

	Verse haring	Verse zeevis	Gezouten haring
Scheepstypen 1 en 2	3.000 ton	16.500 ton	-
Scheepstype 3	20.000 "	12.000 "	80.000 ton
Scheepstypen 4 en 5	27.000 "	29.000 " 1)	-
Totaal	50.000 ton	57.500 ton	80.000 ton
Raming van de vraag 1952 2)	40.000 ton	50.000 ton	80.000 ton

1) Waarvan ± 5000 ton additionele aanvoer van de verre visserij.
2) Bron: Bedrijfschap voor Visserijproducten.

Voor zover de geschatte aanvoer de geraamde vraag overtreft, zal het surplus enerzijds door toeneming van de bevolking en van de vraag anderzijds aan de vismeelindustrie moeten kunnen worden afgezet.

Voorts zij opgemerkt, dat de ramingen ten behoeve van het vlootschema niet in die zin dienen te worden opgevat, dat het genoemde aantal te slopen en te bouwen vissersvaartuigen een absoluut karakter zou hebben. Met aanpassing aan veranderde omstandigheden zal rekening moeten worden gehouden, waarbij met mogelijke nieuwbouw buiten het saneringsplan rekening zal moeten worden gehouden. Wordt echter niet alleen de vloot in de komende jaren gesaneerd, doch ook de groot- en kleinhandel in vis in staat gesteld de in dit rapport naar voren gebrachte verbeteringen aan te brengen, dan zal het visverbruik in het binnenland en de export van vis wellicht zodanig kunnen toenemen en de aanvoer dienovereenkomstig groter kunnen worden, dat het totale aantal vissersvaartuigen niet zal dalen, doch zelfs groter zal kunnen worden.

c. Raming van de kosten van nieuwbouw.

Een raming van de kosten van nieuwbouw overeenkomstig het voorgestelde vlootschema, gefinancierd op de hierna te bespreken wijze, geeft het volgende beeld:

Netto slooppremie	*f*	2,2 millioen
Bouwkosten der schepen zonder type 5	"	37,- "
Bouwkosten 3 schepen van type 5	"	4,- "
Totaal	*f*	43,2 millioen

De details van deze raming zijn in de bijlage 3 uitvoerig vermeld. Opgemerkt zij, dat bovengenoemd bedrag de totale investering in de nieuwbouw weergeeft. In verband met de jaarlijks vrijkomende bedragen der aflossingen zal met een kleiner totaal bedrag de gewenste investering kunnen worden verricht.

Gaat men voorts uit van 50% faciliteitencrediet dan zou dit crediet van de overheid maximaal *f* 18,5 mln bedragen, waarvan *f* 5,5 mln renteloos, alsmede financiering van de bouw der verre visserijtrawlers.

Voorts meent de Commissie, dat de uitvoering van het vlootprogramma dient te worden gelegd in handen van een Commissie van uitvoering, waarin vertegenwoordigd zijn: het visserijbedrijf, Unie-Verkeer, de Scheepvaartinspectie, het Bedrijfschap voor Visserijproducten, de Directie van de Visserijen en de Afdeling Visserij van het Landbouw Economisch Instituut.

§ 5. De financiering van het vlootprogramma ten behoeve van de sanering.

Met betrekking tot de financiering van nieuw te bouwen vissersvaartuigen in verband met de sanering van de Nederlandse zeevisserij is de Commissie van mening, dat het zowel in het belang van het visserijbedrijf als in het algemeen belang is, dat een moderne Nederlandse vissersvloot tot stand komt en beveelt daartoe overheidshulp aan.

Reeds voor 1940 was sanering van de Nederlandse zeevisserij noodzakelijk. Tengevolge van de oorlogsomstandigheden kwam dit echter niet tot stand.

Na de bevrijding bleek een aanzienlijk deel van de Nederlandse vissersvloot zich in het buitenland te bevinden en werd naar Nederland teruggevoerd. Omvangrijke werkzaamheden waren echter nodig om de schepen weer visklaar te maken.

De kosten van terugvoering bedroegen blijkens mededelingen van de Directie der Visserijen ongeveer één millioen gulden.

Van de Afdeling Vaartuigen van het Ministerie van Wederopbouw en Volkshuisvesting werden inlichtingen verkregen met betrekking tot de kosten van verbouwing der teruggevoerde vaartuigen. In totaal werden 336 zeevissersvaartuigen voor de visserij teruggevoerd en gereed gemaakt. De totale verbouwingskosten bedroegen 20,9 millioen gulden. In vele gevallen vonden echter tevens verbeteringen plaats, welke ten laste van de eigenaar werden gebracht, terwijl de eigenlijke verbouwingskosten om het vaartuig weer in de oude toestand te brengen voor rekening van de overheid kwamen. De na de vordering in de schepen geplaatste motoren met een sterker motorvermogen werden als oorlogsbuit beschouwd en aan de eigenaar van het schip verkocht. Van de totale kosten komt dientengevolge 11,7 millioen gulden ten laste van de reders en de vissers, waarvan per ultimo 1951 9,2 millioen gulden voldaan was. Een overzicht van de financiering van het herstel der teruggevoerde schepen geeft het volgende beeld:

Tabel 9.

OVERZICHT VAN DE FINANCIERING VAN HET HERSTEL DER TERUGGEVOERDE ZEEVISSERSVAARTUIGEN

Aantal schepen	Scheeps-type	Ten laste van het Rijk	Door reders betaald	Door reders nog te betalen
22	trawlers	f 1.150.000,-	f 900.000,-	f 2.500.000,-
162	loggers	" 6.750.000,-	" 7.500.000,-	
152	kotters, enz.	" 1.290.000,-	" 800.000,-	
336		f 9.190.000,-	f 9.200.000,-	f 2.500.000,-

Bron: Ministerie van Wederopbouw en Volkshuisvesting, Afd. Vaartuigen.

Het door de reders nog te betalen bedrag zal vermoedelijk worden gecompenseerd met door dezelfde reders bij andere instanties nog te vorderen schadevergoedingen.

Op grond van de Zee- en Luchtvaartverzekeringswet is volgens inlichtingen van de afdeling Scheepvaart van het Ministerie van Economische Zaken 3,5 millioen gulden uitgekeerd in verband met verloren gegane vissersvaartuigen, terwijl nog ongeveer 1 millioen gulden moet worden uitgekeerd voor nog niet vervangen vaartuigen. Voorts zijn op grond van dezelfde wet schade-uitkeringen verricht ter grootte van 1,9 millioen gulden.

Uit de Statistiek der Scheepshypotheken van het C.B.S. blijkt, dat in de jaren 1946 tot en met 1950 aan gewone crediethypotheken op onderpand van vissersvaartuigen, 20 millioen gulden is geleend. Volgens een mededeling van de Directie der Visserijen heeft 8 mln gulden van dit bedrag betrekking op de Nederlandse walvisvaart, zodat 12 mln gulden uitsluitend op onderpand van vissersvaartuigen werd verkregen.

Uit de zgn. "Engelse Pot" werd op grond van de gedurende de oorlogsjaren door de Nederlandse Scheepvaart- en Handelscommissie te Londen beheerde uitgeweken Nederlandse vissersvaartuigen 2,4 millioen gulden aan voorschotten uitgekeerd. Ongeveer 2 millioen gulden werd verkregen als vergoeding voor een door de Marine gevorderd schip, voor verloren gegane schepen, alsmede herstel van enkele vaartuigen.

De bouw van nieuwe vissersvaartuigen is na de bevrijding beperkt gebleven. Aan de trawlvloot werden 16 stoom- en 11 motortrawlers toegevoegd. De totale investering van de rederijen in deze trawlvloot kan op tenminste 12 millioen gulden worden gesteld, waarin niet is begrepen de koopprijs van drie trawlers, welke door het Rijk aan de rederijen werden verkocht.

De nieuwbouw van loggers bedroeg 10 schepen, waarvoor de investering op 3,5 millioen gulden kan worden gesteld.

Het aantal na de bevrijding nieuw gebouwde kotters bedroeg 91 schepen met een totaal motorvermogen van ongeveer 9000 pk. De hiervoor benodigde investering is te ramen op 9 millioen gulden.

Omvangrijke verbeteringen werden aan de loggervloot aangebracht boven de reeds hiervoor genoemde onmiddellijk na de terugvoering aangebrachte verbeteringen. Ruim 50 loggers werden verlengd of ondergingen aanzienlijke verbouwing. Voorts werden ongeveer 60 nieuwe motoren geplaatst. De totale kosten hiervan kunnen worden geraamd op ten minste 10 millioen gulden.

Aan de kleine zeevissersvaartuigen werden eveneens verbeteringen aangebracht en in het bijzonder nieuwe motoren geplaatst. De investering hiervoor kan worden gesteld op 3 millioen gulden.

Tenslotte werd de voorraad netwerk en ander visserijmateriaal aangevuld, hetgeen zeer voorzichtig, op ongeveer 10 millioen gulden kan worden gesteld.

Resumerend krijgt men het volgende beeld van de investeringen in de periode 1946 tot en met 1951:

Tabel 10.

RAMING VAN DE BRUTO-INVESTERINGEN IN DE VISSERIJ 1946 T/M 1951

1. Herstel teruggevoerde schepen:			
a. kosten van terugvoering [1]			f 1,- mln
b. kosten van herstel: [2]			
1. ten laste van de overheid			" 9,2 "
2. ten laste van het visserijbedrijf			" 11,7 "
waarvan nog te betalen f 2,5 mln			
2. Nieuwbouw en aanschaf: [3]			
24 stoom- en motortrawlers	f 12,- mln		
10 motorloggers	" 3,5 "		
91 motorkotters	" 9,- "		
			" 24,5 "
3. Verbeteringen (verlenging, nieuwe motoren, enz.): [3]			
loggers	f 10,- mln		
kotters	" 3,- "		
			" 13,- "
4. Aanvulling voorraden: [3]			" 10,- "
Totaal geïnvesteerd			f 69,4 mln
5. Financiële bronnen:			
a. aandeel overheid herstel teruggevoerde schepen 1) 2)		f 10,2 mln	
b. scheepshypotheken [4]		" 12,- "	
c. zeluva 3,5 + 1,9 [5]		" 5,4 "	
d. Kon. Marine [6]		" 2,- "	
e. "Engelse Pot" [7]		" 2,4 "	
			" 32,- "
f. Uit afschrijvingen, reserves, winst, enz. gefinancierd door het visserijbedrijf			f 37,4 mln

Bronnen:

1) Directie van de Visserijen van het Ministerie van Landbouw, Visserij en Voedselvoorziening.
2) Afdeling Vaartuigen van het Ministerie van Wederopbouw en Volkshuisvesting.
3) Raming van de Afd. Visserij van het Landbouw-Economisch Instituut.
4) Statistiek der Scheepshypotheken van het C.B.S.
5) Afdeling Scheepvaart van het Ministerie van Economische Zaken.
6) Ministerie van Marine.
7) Bedrijfschap voor Visserijproducten.

Voor zover bekend, is er slechts weinig kapitaal van buiten het visserijbedrijf aangetrokken, zodat mag worden aangenomen, dat ongeveer 37 millioen gulden door interne financiering werd verkregen. Dit was echter onvoldoende, zodat nog 12 millioen gulden scheepshypotheek nodig was.

Hierbij dient voorts in aanmerking te worden genomen, dat de van overheidswege voorgeschreven maximumprijzen voor haring en vis de inkomsten van het visserijbedrijf gedurende enige jaren na de bevrijding gedrukt hebben.

Ten aanzien van de loggervloot vond zeer weinig nieuwbouw plaats. Een groot aantal loggers werd echter verlengd, verbouwd en van een sterkere motor voorzien. Met de beschikbare middelen werden dus voornamelijk de bestaande vissersvaartuigen verbeterd. Voor vernieuwing van de vloot zouden aanzienlijk grotere investeringen nodig zijn geweest. Deze waren niet aanwezig en konden evenmin van buiten de kring der rederijbedrijven voldoende worden aangetrokken. De voortdurende stijging van de prijzen der visserij-materialen alsmede de daling van de prijzen van de vis, ongeveer gelijktijdig gepaard gaande met dalende vangsten per tijdseenheid van verse zeevis ten gevolge van de toegenomen intensiteit van de bevissing, zijn oorzaak dat zonder financiële hulp van buiten het visserijbedrijf niet kan worden verwacht, dat sanering van de vissersvloot zal plaats vinden.

De Commissie is van oordeel, dat de draagkracht van het visserijbedrijf onvoldoende is om de middelen, nodig voor sanering van de vloot, zelf bijeen te brengen. Dit wordt begrijpelijker indien men in aanmerking neemt, dat per te werk te stellen visser, afhankelijk van het type schip, ƒ 30.000,- tot ƒ 80.000,- moet worden geïnvesteerd, dit is 2 tot 5 maal zoveel als de gemiddelde investering, nodig voor de tewerkstelling van een arbeider in de industrie. De koopvaardij ontmoet uiteraard ten aanzien van de kosten van nieuwbouw dezelfde moeilijkheden als de visserij, doch tegenover de hoge investeringen voor nieuwe koopvaardijschepen staat sinds geruime tijd een zeer gunstige vrachtenmarkt.

Voor de visserij ligt daarentegen in deze jaren de markt voor de afzet van vis ongunstig, waarvan onderstaande tabel een duidelijk beeld geeft:

Tabel 11

INDEXCIJFERS VAN DE AFSLAGPRIJZEN VAN ZEEVIS EN VAN VISSERIJ-MATERIALEN

	1946	1947	1948	1949	1950	1951
A. Vis: 1937-'38 = 100						
1. Verse haring	485	442	457	447	386	409
2. Gezouten haring	417	373	413	372	332	347
3. Verse zeevis						
a. rondvis	307	242	347	348	319	368
b. platvis	273	202	196	219	229	260
B. Materialen: 1938-'39 = 100						
1. Bunkerkolen	272	312	332	407	434	531
2. Gasolie	198	202	251	226	285	335
3. Netwerk trawlvisserij	-	362	422	422	443	604
4. Netwerk drijfnetvisserij	476	503	578	631	677	844
5. Sisal touwwerk	716	648	852	852	912	1384
6. Staaldraad	425	438	425	425	353	528

Bron: Landbouw-Economisch Instituut, Afd. Visserij (zie bijlagen 5 en 6).

Uit bovenstaande gegevens blijkt dat de prijzen van visserij-materialen in vele gevallen aanzienlijk meer gestegen zijn dan de afslagprijzen van vis. Voorts blijkt uit tabel 2, dat gedurende de eerste na-oorlogsjaren de vangsten van verse zeevis per reisdag hoger waren dan voor de oorlog. Tengevolge van de intensieve bevissing van de Noordzee daalden deze vangsten per reisdag in snel tempo en zijn thans weer op het niveau van voor de oorlog gekomen. Aangezien de kosten van nieuwbouw (4 à 5 maal zo hoog als voor 1940) en een aanzienlijk deel van de exploitatiekosten meer gestegen zijn dan de opbrengst van vis, kan men, evenals zulks geschiedt ten aanzien van de regeling der materiële oorlogsschadevergoeding, thans spreken van een onrendabele top der kosten van nieuwbouw.

De situatie van de visserij kan voorts worden vergeleken met die van de Nederlandse walvisvaart. Ook de walvisvloot dient te worden vernieuwd. Het bleek echter niet mogelijk daarvoor voldoende particulier kapitaal te verkrijgen. Dank zij een van het Ministerie van Landbouw, Visserij en Voedselvoorziening en van Financiën verkregen garantie van een minimum opbrengst[1] van de traan tot dekking van de exploitatiekosten (inclusief afschrijvingen en een jaarlijks uit te keren dividend van max. 8 pct) zal de Nederlandse walvisvloot thans kunnen worden vernieuwd.

Ten aanzien van de financiering van de sanering van de Nederlandse vissersvloot is de Commissie van oordeel, dat financiële hulp van overheidswege ten zeerste gewenst is. Een dergelijke financiële hulp van de overheid zal in hoofdzaak dienen te geschieden door middel van een, ten dele renteloos, crediet, waarbij rente en aflossing afhankelijk worden gesteld van de bedrijfsuitkomsten (zgn. faciliteitencrediet).

De Commissie meent, dat in aansluiting op de gedragslijn gevolgd bij de uitvoering van de Wet op de Materiële Oorlogsschaden ten minste 50% van de bouwsom dient te worden gefinancierd uit eigen middelen en scheepshypotheek tezamen, waarvan echter in bijzondere gevallen zou kunnen worden afgeweken.

Bovendien geeft de Commissie in overweging een slooppremie, mede om te bereiken, dat de verouderde schepen zullen worden gesloopt. Met betrekking tot deze slooppremie merkt de Commissie op, dat de schrootprijs hier te lande aan een maximum is gebonden. Indien echter uitvoer van voor sloop bestemde schepen mogelijk ware, zou in het buitenland een aanzienlijk hogere sloopopbrengst kunnen worden verkregen.

De Commissie heeft zich voor de gevallen met het minimum aan eigen middelen het financieringsschema als volgt gedacht:

1.	eigen middelen en hypotheek:		50%
	a. eigen middelen incl. sloopremie, tenminste	25%	
	b. 1e scheepshypotheek	25%	
2.	faciliteitencrediet:		50%
	a. rentedragend	35%	
	b. renteloos, ten hoogste	15%	
	Totaal		100%

1) Prospectus voor een aandelenemissie ten behoeve van de Nederlandse Maatschappij voor de Walvisvaart.

Met betrekking tot de sloopremie is door de Commissie gedacht aan een zodanig bedrag, dat tezamen met de schrootopbrengst een vast bedrag wordt verkregen. Dit vaste totaalbedrag van sloopremie en sloopopbrengst zou moeten variëren al naar gelang het wordt verleend op schepen, welke nog in de vaart zijn, in afwachting tot vervanging door nieuwe schepen en voor schepen, welke zijn opgelegd en uitsluitend voor sloop kunnen worden bestemd. Om de gedachte te bepalen zou de totale sloopopbrengst (sloopremie vermeerderd met schrootopbrengst) voor deze categorieën resp. ƒ 150,- en ƒ 100,- per ton kunnen bedragen. De bedoelde sloopopbrengst en de eigen middelen zullen gezamenlijk tenminste 25% van de nieuwbouwkosten moeten bedragen. Dit percentage dient hoger te zijn indien de betrokken reder of visser over meer eigen middelen kan beschikken.

De grootte van de bij de scheepshypotheekbanken op te nemen scheepshypotheek is gelijkgesteld aan hetgeen thans in de practijk gebruikelijk is.

Het faciliteitencrediet, waaronder wordt verstaan een ten dele renteloos crediet, waarbij de rente en de aflossing afhankelijk wordt gesteld van de bedrijfsuitkomsten, zal in de financieringsregeling van de vissersvaartuigen een belangrijke plaats dienen in te nemen. De details van de regeling meent de Commissie ten behoeve van dit rapport in het algemeen buiten beschouwing te kunnen laten; bijv. de vraag of moet worden uitgegaan van de bedrijfsuitkomsten van de desbetreffende onderneming dan wel van de gemiddelde uitkomst per scheepstype.

Met betrekking tot de hoogte van het faciliteitencrediet gaat de Commissie uit van de veronderstelling, dat voorlopig de onrendabele top op 50% van de kosten van een nieuw te bouwen schip kan worden gesteld.

De Commissie meent echter, dat overeenkomstig de regeling, zoals deze in Denemarken geldt, het aanbeveling zou verdienen het faciliteitencrediet voor een gedeelte renteloos te verlenen, bijv. tot 30% van het als faciliteitencrediet te verlenen bedrag.

Met betrekking tot de financiering van de verre visserij zij verwezen naar hoofdstuk IV.

Voorts meent de Commissie, dat de uitvoering van de financieringsregeling dient te worden gelegd in handen van de Raad van Advies van de in hoofdstuk VII nader besproken Maatschappij tot financiering van de visserij ("Visserijbank").

Tenslotte meent de Commissie, dat mag worden verwacht, dat de Koninklijke Marine belang zal stellen in de bouw van goede vissersvaartuigen. In verband daarmede zou reeds in vredestijd rekening kunnen worden gehouden met het eventuele gebruik der vissersvaartuigen in oorlogstijd. De Commissie heeft zich afgevraagd in hoeverre het Ministerie van Marine bij de bouwplannen en op grond daarvan ook bij de financiering van de nieuwbouw van vissersvaartuigen zou kunnen worden betrokken.

§ 6. P r i j s v o r m i n g

Met betrekking tot de prijsvorming van haring en vis dient een onderscheid te worden gemaakt tussen:

a. verse zeevis;

b. verse haring;

c. gezouten of op andere wijze verduurzaamde haring en vis.

Ten opzichte van houdbare vis liggen de problemen eenvoudiger dan ten opzichte van de zeer bederfelijke verse zeevis. De reder kan nl. zijn houdbare vis, indien de prijs hem onbevredigend lijkt, nog enige tijd in voorraad houden. Met verse zeevis is zulks niet mogelijk. Verse zeevis wordt over de visafslag verkocht. Op de afslag ontmoeten elkaar de geconcentreerde vraag en het geconcentreerde aanbod. Door onderlinge concurrentie zijn de vissers, indien zij een goede besomming willen maken, gedwongen een zo goed mogelijke kwaliteit vis aan te voeren. De handelaren zijn eveneens gedwongen onderling te concurreren indien zij de beste kwaliteiten en soorten willen kopen. Bovendien geeft de afslag de handelaren een goed overzicht van het totale aanbod, hetgeen de prijsvorming zeer ten goede komt.

Gedurende decennia heeft de, aan het eind der 19e eeuw opgekomen, visafslag zeer gunstig gewerkt. Toen na 1930 de export van vis in ernstige mate werd belemmerd, ontstonden er grote moeilijkheden, hetgeen ook het geval was op visafslagen waar te weinig handelaren kwamen en dientengevolge de onderlinge concurrentie te gering was.

Op korte termijn is het opnemingsvermogen van de bestaande markt inelastisch. Daardoor ontstaan, ten gevolge van de onvermijdelijke schoksgewijze aanvoer van verse zeevis, ernstige prijsschommelingen en bij grote aanvoer van vis lage prijzen en dienovereenkomstig lage besommingen. Op deze prijsvorming op de visafslag hadden de reder en de visser practisch weinig invloed, aangezien zij passief afwachtten wat hun vangst zou opbrengen. Op een dergelijke

markt, welke op korte termijn geen grotere aanvoer kan opvangen en dientengevolge zeer lage prijzen oplevert, zal de totale opbrengst groter kunnen zijn indien een bodem in de markt wordt gelegd en een deel van de aanvoer niet wordt verkocht, doch wordt opgehouden of tot vismeel wordt verwerkt. De aldus verkregen grotere stabiliteit van de prijs is eveneens een voordeel voor de visser en de consument. Het hangt nu van de mogelijkheid van het tijdelijk ophouden van verse zeevis en de vismeelprijs af in hoeverre ook aanpassing van de aanvoer aan de afzetmogelijkheden als sluitstuk van een prijsregeling gewenst is. Hierbij dient er aan te worden gedacht dat, al moge op korte termijn vergroting van de afzet zonder rigoureuze prijsdaling niet mogelijk zijn, op lange termijn vergroting van de binnenlandse afzet wel mogelijk moet worden geacht. De aanvoer zal dus niet te drastisch mogen worden geregeld.
Veel aandacht dient dus aan vergroting van de afzet op lange termijn te worden besteed.

Met betrekking tot de prijsvorming is de Commissie van oordeel, dat in het algemeen de reder en de zelfstandige visser deze prijsvorming zodanig dienen te kunnen beïnvloeden, dat de rentabiliteit van het goed geleide economisch en sociaal verantwoorde visserijbedrijf daardoor wordt verzekerd. Hierbij dienen echter niet alleen de reder en de visser te zijn betrokken, doch tevens de verschillende schakels van het distributie-apparaat, ten einde eveneens de omstandigheden in het oog te houden, welke zich ter zake van de afzetmogelijkheden bij de prijsvorming dienen te doen gelden. De mate waarin de distributieschakels bij de prijsvorming worden betrokken, kan van geval tot geval verschillen.

Het prijsbeleid in de verschillende takken van visserij veronderstelt een grondige kennis van en bedrijfseconomisch inzicht in het visserijbedrijf. In verband daarmede meent de Commissie dat de bedrijfsgenoten in de visserij in eerste instantie zelf het prijspeil moeten bepalen en dat de nadruk bij het prijsbeleid, evenals zulks in de industrie en de land- en tuinbouw het geval is, in de eerste plaats bij het visserijbedrijf zelf zal moeten liggen.

Het vaststellen van prijzen van overheidswege in publiekrechtelijke zin, dient, naar de mening van de Commissie in het bijzonder dan te geschieden, indien door afzijdigheid van een of meer bedrijfsgenoten een onderlinge vrijwillige prijsregeling niet effectief kan worden. Het vaststellen van een prijs bij publiekrechtelijke maatregel is eveneens dan van betekenis, indien meer dan een geleding van het bedrijf bij een zodanige prijsregeling betrokken is.

Voor houdbare vis en haring acht de Commissie opvangregelingen gewenst. Voorts stopprijzen voor vis welke niet houdbaar is, ten einde te grote prijsschommelingen te voorkomen, welke de afzet nadelig beïnvloeden en ten einde voor de rentabiliteit van het bedrijf catastrophale prijsdalingen, althans in hun eerste uitwerking, zoveel mogelijk af te zwakken.

Een opvangprijsregeling mag naar het oordeel van de Commissie slechts ten doel hebben de gemiddeld te behalen rentabiliteit, mede gelet op andere takken van bedrijf, van rederij en schip, in stand te houden. Bij publiekrechtelijke maatregel zal in het algemeen belang in overleg met de bedrijfsgenoten zo nodig regelend worden opgetreden.

Een door de overheid te bepalen maximumprijsregeling kan in tijden van voedselschaarste, zowel ten aanzien van de reder en de visser als ten aanzien van de handelsmarges, gewenst zijn.

De Commissie heeft zich voorts beziggehouden met de vraag, in hoeverre een vaste prijs voor verschillende vissoorten mogelijk is, mede omdat de afzet daardoor zou worden gestimuleerd en een vaste prijs voor de consument zeer aantrekkelijk is. Practische bezwaren maken een vaste prijs in het bijzonder voor verse Noordzeevis vrijwel onmogelijk, ten gevolge van de schoksgewijze zeer gevarieerde aanvoer van verse Noordzeevis. Daarentegen zou voor verse haring een vaste prijs voor consumptiedoeleinden te verwerkelijken zijn, waarbij dan als begin zou kunnen gelden een overeenkomst voor afname tegen vaste prijs met de visconservenindustrie.

Voor vis van de verafgelegen visgronden bestaat bij enigszins geregelde aanvoer een mogelijkheid van het instellen van een vaste prijs. In dit geval dient dan echter als voorwaarde te worden gesteld, dat de vis eerst wordt bewerkt, bijv. gefileerd en bevroren, voordat zij in de handel wordt gebracht.

§ 7. Het vissen in poolverband; coöperatie

a. Het vissen in poolverband

Typisch voor het visserijbedrijf is een onregelmatige aanvoer van vis, o.m. ten gevolge van de afhankelijkheid van de wisselende weersomstandigheden en seizoenen. Deze onregelmatige aanvoer leidt tot hevige prijsschommelingen, waarmede noch de visser, noch de consument zijn gebaat. Een eerste stap om de hevige prijsschommelingen te verminderen, werd reeds gedaan door een "bodem in de markt" te leggen, opdat de prijs niet beneden een overeengekomen minimumprijs kan dalen en aldus de rentabiliteit van het schip wordt bevorderd. De zgn. "opvangregelingen" van de gezamenlijke reders en vissers zijn hiervan voorbeelden.

De Commissie meent, dat op deze weg dient te worden voortgegaan en beveelt in verband daarmede aan het vormen van pools met als doel te komen tot vermindering van de fluctuaties in de aanvoer en de prijzen, alsmede ter bevordering van de rentabiliteit van het bedrijf. Afzonderlijke pools zijn gewenst, afhankelijk van de soort vis, de tak van visserij en het type vissersvaartuig, t.w. pools voor de verse en gezouten haring, voor verse Noordzeevis en voor vis van de verre visserij, met dien verstande, dat een egalisatie plaats heeft per soort en per kwaliteit.

Pooling kan geschieden ofwel van de overschotten, ofwel van het gehele aangevoerde product (per vissoort en per kwaliteit). De taak van de pool kan dan gelegen zijn in het bereiken van een voor iedere reder gelijke prijs voor vis van dezelfde kwaliteit, hetgeen kan worden bereikt door de opbrengsten, welke bij verkoop worden verkregen, samen te brengen in een pool. De reder ontvangt dan uit de pool een aandeel, dat wordt bepaald door de hoeveelheid vis, welke hij heeft aangevoerd en de gemiddelde opbrengst door de pool gemaakt, over een van te voren overeengekomen periode voor vis van gelijke kwaliteit. (De Deutsche Heringhandelsgesellschaft, D.H.G., is hiervan een voorbeeld.) In 1949 werd door de rederijen te IJmuiden voor verse trawlharing een dergelijke regeling in de praktijk gebracht, doch in 1950 en 1951 niet herhaald.

Voor producten, welke door hun houdbaarheid min of meer het karakter van stapelproduct hebben, bijv. zoute haring, kan het vormen van een pool van nut zijn om de reders tegemoet te komen op het punt van de financiering van de voorraad. Voor deze producten, welke voor ongeveer 75% worden geëxporteerd, verloopt er geruime tijd tussen het moment van aanvoer en het exportseizoen. Alle aangevoerde hoeveelheden zouden in de pool moeten worden gebracht, opdat het de individuele reder onmogelijk zal zijn genoegen te nemen met een lagere prijs dan onderling overeengekomen. Door de handelaar of de reder-handelaar bij aankoop van de pool de door de pool vastgestelde prijs te laten betalen, kan er toe worden bijgedragen, dat afleveringen beneden de door de pool vastgestelde prijs zoveel mogelijk wordt voorkomen.

Met betrekking tot de verre visserij ware het mogelijk, dat de reders de vis van de verre visserij in een pool brengen en de daarvoor geschikte vissoorten door de pool laten fileren en aldus tot een centraal aanbod van gefileerde vis komen, hetzij in verse, diepgevroren of gezouten toestand.

nieuw SAS

Voorts kan tot de taak van een pool worden gerekend het reserveren van gedeelten van de aanvoer voor levering aan de visconservenfabrieken en tot het doen afleveren aan de vismeelindustrie van overschotten, welke voor menselijke consumptie niet kunnen worden verkocht tegen een voor de pool aannemelijke prijs.

Bij elke vorm van pooling dient de regeling zodanig te zijn, dat een prikkel tot kwaliteitsverhoging steeds aanwezig is.

Het verdient bovendien aanbeveling, dat in poolverband wordt overgegaan tot het regelen van uitvaren en aanvoeren om tot een zo regelmatig mogelijke aanvoer te geraken.

Ten einde bij bereidheid van een voldoende meerderheid van de reders het streven van een pool niet te doen mislukken door het optreden van buitenstaanders, is zo nodig publiekrechtelijke regeling gewenst.

De Commissie meent, dat de nauwkeurige inhoud van overeenkomsten aan de bedrijfsgenoten moet worden overgelaten en onthoudt zich om deze reden van het geven van nadere details.

b. Coöperatie

De coöperatieve gedachte in algemene zin ter versterking van de economische positie van de betrokken bedrijfsgenoten en de betrokken bedrijfstak is in de Nederlandse visserij nog slechts tot geringe ontwikkeling gekomen, in tegenstelling tot de Nederlandse landbouw, welker economische positie sinds het begin van deze eeuw door de coöperatie in belangrijke mate is versterkt.

In de naburige landen daarentegen en wel in het bijzonder in de Scandinavische landen, heeft de coöperatieve gedachte in de visserij een overeenkomstige ontwikkeling ondergaan als die in de Nederlandse landbouw. De ontwikkeling van de visserij in die landen steunt in belangrijke mate op de coöperatie. Men kent er aankoopcoöperaties van visserijmaterialen, verkoopcoöperaties van visserijproducten, coöperatieve visverwerkende industrieën en koelhuizen en coöperatieve verzekering van vissersvaartuigen.

In Nederland bestaan op kleine schaal in de visserij enkele voorbeelden van aankoopcoöperaties van visserijmaterialen en van coöperatieve koelhuizen. De onderlinge verzekering van vissersvaartuigen is in het bijzonder in de haringdrijfnetvisserij van betekenis. Voorts zijn er enkele gezamenlijke inkoopcontracten voor gasolie en gezamenlijke verkoopovereenkomsten van vis aan de vismeelindustrie tot stand gekomen. Al deze coöperaties en gezamenlijke overeenkomsten hebben hun bestaansrecht bewezen.

De Commissie is van oordeel, dat in algemene zin een ruimere toepassing van de coöperatieve gedachte de toekomstige economische positie van de Nederlandse visserij ten goede kan komen en dus ernstige overweging verdient [1].

§ 8. Onderwijs, research en voorlichting

In tegenstelling tot de Nederlandse landbouw, waarvan de fundamenten worden gevormd door het lager, middelbaar en hoger landbouwonderwijs, de landbouwvoorlichting en het wetenschappelijk landbouwonderzoek, berust de visserij nog steeds in belangrijke mate op de van vader op zoon overgeleverde ervaring en de feitenkennis opgedaan in het eigen bedrijf. Hoe belangrijk ervaring is, er kan thans in de visserij in het algemeen niet meer mede worden volstaan. De grote investeringen stellen ook in de visserij hoge eisen aan de bedrijfsvoering. Visserij-onderwijs, -voorlichting en -onderzoek zijn daartoe een onmisbare voorwaarde.

a. Visserij-onderwijs

De eerste visserijschool werd in 1878 te Scheveningen gesticht. Thans zijn er drie visserijscholen (IJmuiden, Katwijk en Scheveningen), welke van overheidswege worden gesubsidieerd en ressorteren onder de afdeling Nijverheidsonderwijs van het Ministerie van Onderwijs, Kunsten en Wetenschappen. Tot bloei kwam het visserij-onderwijs niet, voornamelijk omdat er geen verplichting was tot het aan boord hebben van gediplomeerd personeel. Bovendien heeft dit onderwijs vrijwel uitsluitend betrekking op de veilige vaart en de veiligheid aan boord. Ook de Wet op de Zeevisvaartdiploma's 1935 beperkt zich tot scholing voor een veilige navigatie. De Commissie acht dit onvoldoende en meent dat de vakopleiding voor de toekomstige vissers zodanig dient te worden gewijzigd, dat het visserij-onderwijs ook zal zijn gericht op onderwijs in de viskunde, behandeling van de vis en behandeling en verzorging van de materialen, zoals neergelegd in het rapport voor de reorganisatie van het visserij-onderwijs, uitgebracht aan H.H.E.E. de Ministers van Onderwijs, Kunsten en Wetenschappen, van Verkeer en Waterstaat en van Landbouw, Visserij en Voedselvoorziening op 19 October 1950. Hierbij dient er op te worden gewezen, dat een gesaneerde Noordzeevloot en deelneming aan

1) Hierbij moge worden opgemerkt, dat naar aanleiding van de Visserijdagen op de Volkshogeschool te Bergen N.H., 25 en 26 Januari 1951, op verzoek van de Stichting van de Nederlandse Visserij door de Nationale Coöperatieve Raad een rapport zal worden uitgebracht over de mogelijkheden van coöperatie in de visserij.

de verre visserij zeer hoge eisen aan de vakbekwaamheid van de vissers zullen stellen, opdat de Nederlandse vissers niet achter zullen komen te staan bij de vissers van andere landen.

Een betere opleiding van de vissers zal gunstiger perspectieven scheppen voor dat deel van de vissers, dat in de koopvaardij een toekomst kan vinden. Thans is volgens verkregen inlichtingen ruim 30% van de vissersbevolking in de vier voornaamste vissersplaatsen werkzaam op de koopvaardijvloot. De vissersbevolking kan dus nog steeds een reservoir blijven voor de aanvulling van de bemanning der koopvaardijvloot en van de Koninklijke Marine.

Het wil de Commissie voorkomen, dat verbetering van vakonderwijs niet beperkt dient te worden tot de vissers, doch dient te worden uitgebreid tot andere groepen, welke daarvoor in aanmerking komen. Daarbij moge in het bijzonder aandacht voor de vakopleiding van de handelaren in vis worden gevraagd, waarbij echter kan worden gewezen op het nuttige werk van de "Stichting Vakopleiding Vishandel".

b. Visserijvoorlichting

Opdat het visserij-onderwijs goede vruchten zal afwerpen is het gewenst dat na dit onderwijs biologische, economische en technologische voorlichting wordt gegeven. Bij deze voorlichting dient evenals in de landbouw te worden gestreefd naar individuele voorlichting van de bedrijfsgenoten.

Naast voorlichting aan de vissers acht de Commissie van grote betekenis voorlichting en propaganda met betrekking tot de consument. Dergelijke voorlichting en propaganda, welke thans in samenwerking tussen het Bedrijfschap voor Visserijproducten en het Voorlichtingsbureau van de Voedingsraad door middel van pers, radio, film, tentconstellingen en demonstraties geschiedt, dient te worden voortgezet en uitgebreid. Te overwegen waren de vorming van een fonds, waaruit regelmatig de middelen worden geput, welke nodig zijn voor een intensievere collectieve en onpersoonlijke reclame voor de afzet van vis en visserijproducten in binnen- en buitenland, waarbij het bedrijfsleven ingeschakeld dient te blijven.

c. Toegepast wetenschappelijk visserij-onderzoek

In de moderne samenleving neemt het toegepast wetenschappelijk onderzoek een zeer vooraanstaande plaats in. Niet alleen voor de industrie is het wetenschappelijk onderzoek van grote betekenis, doch evenzeer voor landbouw en visserij. Zonder de omvangrijke research der vele agrarische instituten en van de Landbouwhogeschool, zou de Nederlandse landbouw niet dat hoge peil hebben bereikt waarop het thans staat.

Voor de toekomst van de Nederlandse visserij is het noodzakelijk, dat meer aandacht zal worden besteed aan toegepast wetenschappelijk visserij-onderzoek met betrekking tot de biologie, economie en technologie. Pas dan zullen de grote investeringen ten behoeve van sanering van de Noordzeevloot en ontwikkeling van de verre visserij een zo groot mogelijk rendement kunnen opleveren. In het bijzonder het publiceren van vangstverwachtingen wordt van grote betekenis geacht.

Met betrekking tot een internationale coördinatie en taakverdeling is ten aanzien van het biologisch visserij-onderzoek sinds 1910 geregeld overleg gaande. Ten aanzien van het technologisch onderzoek vindt dit sinds kort plaats. Verdere ontwikkeling daarvan dient te worden bevorderd.

De voorgenomen concentratie van het Nederlandse visserij-onderzoek in één gebouw te IJmuiden, acht de Commissie van groot belang.

§ 9. Mogelijkheden tot verhoging van de efficiency in het visserijbedrijf

Naar het oordeel van de Commissie zou een grotere mate van efficiency kunnen worden bereikt in het visserijbedrijf dan thans het geval is. Opvallend is het zeer grote aantal handelingen, dat nodig is voor het lossen van vis en het voor verzending gereedmaken. Bestudeerd zou kunnen worden in hoeverre het gebruik van losgoten en sorteertafels mogelijk is. Voorts moet electrische verlichting van de visruimen tijdens het lossen van de aan de loskade gemeerde schepen gewenst worden geacht.

Voor een efficienter gebruik van de visruimen acht de Commissie een goede planning van de visreizen noodzakelijk, hetgeen ware te bereiken door gebruik te maken van de mogelijkheid om behalve consumptievis ook industrievis ten behoeve van de vismeelindustrie aan te voeren.

Het afschaffen van de zgn. "koppen" op de viskisten zou een grote verbetering zijn. Het zou dan mogelijk worden de kisten in de

vishal te stapelen en dientengevolge de halruimte beter te benutten, waardoor tevens een aanzienlijke tijdsbesparing op het transport der kisten zou kunnen worden bereikt. Normalisering van de viskisten van alle visafslagen is zeer gewenst.

Voorts verdient eenmalige verpakking van gemakkelijk te verhandelen hoeveelheden vis de voorkeur.

Opgemerkt zij dat de Vereniging van Reders van Vissersvaartuigen te IJmuiden uit eigen beweging reeds een onderzoek heeft doen instellen naar de mogelijkheid van een efficientere behandeling van het lossen, sorteren en verzenden van de aangevoerde vis.

De visafslag te IJmuiden heeft naar het oordeel van de Commissie een typisch groothandelskarakter, aangezien daar in belangrijke mate de aanvoer van verse zeevis geconcentreerd is en van daaruit geheel Nederland van verse zeevis wordt voorzien en de export van verse zeevis plaats vindt. Ten einde een zo vlot mogelijk verloop te verkrijgen op een afslag, van waaruit een uitgebreid rayon door een aanzienlijk aantal groothandelaren wordt verzorgd is het gewenst, dat op een dergelijke visafslag uitsluitend groothandelaren kopen. Op andere visafslagen, welke in hoofdzaak ten aanzien van de locale visvoorziening van betekenis zijn, verdient het aanbeveling, dat ook kleinhandelaren zelfstandig op dergelijke afslagen kunnen kopen.

Ten einde de handelskosten zo laag mogelijk te houden, acht de Commissie het gewenst, dat de levering van kleinere hoeveelheden vis door de plaatselijke kleinhandel geschiedt en dat niet door groothandelaren of zgn. verzendhuizen dergelijke kleinere bestellingen over grote afstanden worden verzonden, aangezien dit inefficient is en bovendien de plaatselijke kleinhandel in vis economisch onmogelijk maakt.

Met betrekking tot de visafslagen valt het op, dat deze op enkele uitzonderingen na worden geëxploiteerd door Rijk, provincie of gemeente, in tegenstelling tot de tuinbouwveilingen, welke vrijwel uitsluitend de vorm van coöperaties van de tuinders hebben. Nu de reders, vissers en handelaren in toenemende mate worden gedwongen zich steeds meer te gaan bezighouden met de economische zijde van hun bedrijf, verdient het aanbeveling hen nauwer bij de visafslagen te betrekken dan tot nog toe het geval is. Ten einde aan deze gedachte tegemoet te komen kan het ten aanzien van het Staatsvissershavenbedrijf te IJmuiden van belang worden geacht, indien in de bestaande "Commissie van Advies" meer bedrijfsgenoten zitting zouden krijgen, aangezien deze Commissie thans uit 7 ambtenaren en slechts 2 bedrijfsgenoten is samengesteld. Op deze wijze zou een hechter

contact met het bedrijfsleven worden verkregen.

Voorts meent de Commissie, dat de visafslagen geen bron van winst voor de gemeenten behoren te zijn, doch dat de retributie uitsluitend moet dienen ter dekking van de aan de afslag verbonden kosten.

Van primair belang acht de Commissie de kwaliteit van de vis. Het is daarom gewenst, dat het uiterste wordt gedaan, opdat de vis de consument in zo goed mogelijke kwaliteit zal bereiken. Vooral bij de langere reizen dient daartoe extra aandacht te worden besteed aan de inrichting, hygiëne en behandeling van de visruimen en de behandeling van de vis aan boord. Ook aan de grootte van de bemanning der trawlers dient daartoe voldoende aandacht te worden besteed. Overigens zij verwezen naar het rapport van de "Commissie vakkennis schippers en stuurlieden", welke Commissie 30 November 1948 werd ingesteld door de ministers van Verkeer en Waterstaat, van Onderwijs, Kunsten en Wetenschappen en van Landbouw, Visserij en Voedselvoorziening.

Van groot belang acht de Commissie een zo regelmatig mogelijke aanvoer van vis, omdat daardoor sterke prijsschommelingen kunnen worden vermeden en aldus de afzet wordt bevorderd. Ten aanzien van de Noordzeevisserij acht de Commissie een regelmatige aanvoer niet gemakkelijk te verwerkelijken, doch zij bepleit dat al het mogelijke daartoe zal worden gedaan. Het aanbod aan de consument kan echter worden gereguleerd door bij overvloedige aanvoer een deel van de aanvoer diepgevroren op te slaan en bij geringe aanvoer te verkopen. Bij geringe aanvoer zal met diepgevroren vis moeten worden volstaan.

Regelmatiger aanvoer van vis der verafgelegen visgronden acht de Commissie beter te bereiken, aangezien de verre visserij met moderne grote trawlers uitgeoefend meer mogelijkheden voor regulering van de aanvoer biedt. De ervaring heeft echter geleerd, dat de vis der verre visserij (kabeljauw, zwarte koolvis, roodbaars) te groot van stuk is en mede ten gevolge van het langdurig liggen in ijs minder gevraagd wordt in onbewerkte toestand. Het visvlees is echter goed. In verband daarmede is het gewenst de vis van de verre visserij onmiddellijk na de aanvoer aan de wal zo mogelijk machinaal, te fileren en als verpakte verse of diepgevroren filets of als grondstof voor fish and chipswinkels en visbakkerijen te verkopen.

De aanvoer van de trawlers der verafgelegen wateren zal de markt van de vis van schepen, waarmede de Noordzeevisserij wordt uitgeoefend, niet mogen verstoren. Voorts acht de Commissie van groot belang, dat in de periode van de haringtrawlvisserij de aanvoer van verse zeevis goed verzorgd blijft. Voor het behoud zowel van de

binnenlandse afzet als van de export van verse zeevis moet een zo regelmatig mogelijke voorziening van de markt met vis essentieel worden geacht.

In verband met het eventueel bewaren van diepgevroren vis heeft de Commissie zich beziggehouden met de vraag of er voldoende koel- en vriesruimte voor visserijproducten beschikbaar is. In de voornaamste vissersplaatsen blijkt er herhaaldelijk onvoldoende koel- en vriesruimte voor vis beschikbaar te zijn, met name in de weken van de grote vangsten. De visverwerkende industrie en de rokerijen moeten echter het gehele jaar door over grondstof kunnen beschikken. Opslag in koel- en vrieshuizen is daartoe noodzakelijk. De verwachting is, dat ook voor de filets van de vis van de verre visgronden, voor zover deze niet onmiddellijk kunnen worden verkocht, in de nabije toekomst eveneens koel- en vriesruimte nodig zal zijn. Een moeilijkheid is voorts, dat de toppen van aanvoer van agrarische producten (eieren, boter, fruit) vrijwel samenvallen met die van haring en zeevis.

De Commissie is echter tot de conclusie gekomen, dat er voldoende koel- en vriesruimte voor vis aanwezig is, mits de gezamenlijke bedrijfsgenoten collectief en tijdig voor een langere periode de benodigde ruimte huren.

HOOFDSTUK IV

NIEUWE MOGELIJKHEDEN
(verre visserij)

Bij de beschouwing van de huidige Nederlandse zeevisserij bleek, dat sanering gewenst moet worden geacht. Sanering in die zin, dat technisch en economisch verouderde vaartuigen dienen te worden vervangen door nieuwe moderne schepen, opdat de visserij zo efficient mogelijk kan worden uitgeoefend, ten einde zo laag mogelijke kosten per kg te bereiken en aldus zowel op de binnenlandse als op de buitenlandse markt zo sterk mogelijk in de concurrentiestrijd te staan.

De bouwprijzen van nieuwe vissersvaartuigen blijken echter boven de kapitaalkracht te liggen van de reders en vissers om welke reden de Commissie financiële hulp bepleit ter financiering van de zgn. onrendabele top.

De sanering van de bestaande zeevisserij acht de Commissie van grote betekenis. Immers enerzijds zal een klein en dicht bevolkt land als Nederland elke tak van bedrijf volledig dienen te benutten. Anderzijds ligt Nederland ten opzichte van de Noordzeevisgronden en het afzetgebied in binnen- en buitenland zo gunstig, dat van een natuurlijke bevoorrechting kan worden gesproken, waarvan in 's lands belang volledig gebruik dient te worden gemaakt.

Bij de beschouwing van de zeevisserij, in het bijzonder van de aanvoer van verse zeevis, bleken echter zodanige wijzigingen te zijn opgetreden, dat er aanleiding is daarop nader in te gaan en zich tenslotte af te vragen of ten aanzien van de visvoorziening van het Nederlandse volk het voldoende is met uitsluitend sanering van de zeevissersvloot te volstaan, dan wel dat verdergaande maatregelen gewenst moeten worden geacht.

Van de wijzigingen, welke zich voordoen geeft het hiernavolgend overzicht een duidelijk beeld.

Tabel 12

NEDERLANDSE AANVOER VAN VERSE ZEEVIS

	1937		1938		1949		1950	
	mln kg	mln gld	mln kg	mln gld	mln kg	mln gld	mln kg	mln gld
1. Trawlers	27,7	4,4	28,6	4,2	17,8	7,7	15,5	6,1
2. Loggers	4,7	1,4	5,2	1,4	8,5	5,0	12,8	7,3
3. Kotters	5,3	1,1	6,0	1,1	14,4	7,5	16,5	8,7
Totaal	37,7	6,9	39,8	6,7	40,7	20,2	44,8	22,1
waarvan:								
1. Rondvis	18,2	2,4	19,8	2,6	15,6	7,2	17,2	7,2
2. Platvis	13,4	4,0	12,6	3,5	17,6	10,8	20,3	12,9
3. Makreel	5,6	0,5	6,9	0,5	7,0	1,9	6,6	1,8
Verse haring								
Van trawlers	7,7	0,4	8,3	0,4	16,3	3,8	14,9	3,4
Verse zeevis								
Van trawlers:								
a. Noordzee	27,6	4,4	27,2	4,1	14,9	6,5	12,8	5,1
b. IJsland			0,1	0,0	2,5	1,0	2,5	0,9
c. Verre visserij	0,1	0,0	1,2	0,1	0,4	0,1	0,2	0,1
	27,7	4,4	28,5	4,2	17,8	7,6	15,5	6,1

Bron: Jaarcijfers van de Directie van de Visserijen.

Uit dit overzicht blijkt:

1. Voor 1940 was de aanvoer van de stoom- en motortrawlers der rederijen te IJmuiden de basis der voorziening met verse zeevis;
2. Na 1945 is de aanvoer van verse zeevis met stoom- en motortrawlers van relatief minder belang geworden;
3. De aanvoer van verse haring met stoom- en motortrawlers, kort voor de oorlog van betekenis geworden, werd na 1945 steeds belangrijker;
4. De visserij op verse zeevis met stoom- en motortrawlers vindt voornamelijk plaats op de Noordzee. De visserij bij IJsland en verder Noordelijk is thans nog van minder belang;
5. De aanvoer van verse zeevis met loggers en kotters is na 1945 van veel grotere betekenis geworden dan voor 1940 het geval was;
6. De primaire betekenis, welke de aanvoer met loggers en kotters na 1945 heeft gekregen is van aanzienlijke invloed op de samenstelling van de aanvoer in die zin, dat na 1945 jaarlijks meer platvis dan rondvis werd aangevoerd;
7. Voor 1940 lag het economisch zwaartepunt bij de aanvoer van de trawlers der rederijen. Na 1945 heeft het economisch zwaartepunt zich verplaatst en is de aanvoer met de loggers en kotters van meer betekenis geworden, waarbij nog in aanmerking dient te worden genomen, dat voor de export in het bijzonder de aanvoer met loggers en kotters van groot belang is.

Uit het bovenstaande blijkt duidelijk, dat zich na 1945 grondige wijzigingen in de structuur van de Nederlandse zeevisserij, in het bijzonder met betrekking tot verse zeevis, hebben voltrokken. De oorzaak van deze wijzigingen is een onmiddellijk gevolg van de vooruitgang van de techniek, waardoor reeds voor 1940 een aanzienlijk deel van de trawlvloot verouderd raakte en na 1945 spoedig uit de vaart moest worden genomen en grotendeels werd gesloopt. Het zijn in het bijzonder de kleine stoomtrawlers met een machinevermogen van 200 tot 400 pk, waarmede thans de trawlvisserij op verse zeevis niet meer rendabel kan worden uitgeoefend. De visgronden van deze schol- en schelvisboten lagen niet verder dan 150 tot 200 mijl van IJmuiden af. Na 1930 werd de motor voor de uitoefening van de zeevisserij geleidelijk voldoende bedrijfszeker en kwam de moderne kotter met een motorvermogen van 150 tot 200 pk op, waarmede in toenemende mate op dezelfde visgronden als van de kleine stoomtrawlers werd gevist. Bovendien verschenen daar ook ter uitoefening van de wintervisserij de haringdrijfnetloggers, voor zover van een voldoende motorvermogen voorzien. Het gevolg van deze ontwikkeling is, dat de rederijen van IJmuiden t.o.v. de Noordzeevisserij worden beperkt tot het Noordelijk deel van de Noordzee. De visgronden der vroegere schol- en schelvisboten worden thans vrijwel uitsluitend bevist met kotters en loggers met een motorvermogen van 150 tot 450 pk. Er is geen reden om aan te nemen, dat deze nieuwe arbeidsverdeling op de visgronden op korte termijn zal worden gewijzigd, zodat mag worden verwacht, dat het aantal kotters in verband met de uitbreiding van de visgrond verder zal blijven toenemen. Dit zijn bovendien vaartuigen, waarvoor de investering binnen het financiële bereik lag van de schipper-eigenaar, hetgeen thans ten gevolge van de belangrijk gestegen kosten van nieuwbouw niet meer het geval is. Deze vaartuigen lenen zich uitstekend om te worden geëxploiteerd door schipper-eigenaren. Het zijn dan ook vrijwel uitsluitend schipper-eigenaren, die met hun moderne kotters de stoomtrawlers der rederijen van deze visgronden hebben verdrongen. Aangezien de rederijen in hoofdzaak de Noordzeevisserij uitoefenen en enerzijds hun terrein aanzienlijk beperkt werd, terwijl anderzijds de vangcapaciteit der in bedrijf gebrachte trawlers met een groter machinevermogen toenam, is het aantal in bedrijf zijnde trawlers gedaald van 200 in 1930 tot 36 in 1951. Het gebied van deze trawlers strekt zich ten opzichte van verse zeevis uit van het Noordelijk deel der Noordzee tot ten Zuiden van IJsland.

Van Juli tot November wordt zolang als mogelijk is de haringtrawlvisserij op de Noordzee uitgeoefend.

Het gevolg van de geschetste ontwikkeling is de relatieve achteruitgang van de aanvoer van rondvis en een verzwakking van de economische positie van de trawlrederijen. De positie van de door schipper-eigenaren uitgeoefende kleine zeevisserij, mits met moderne kotters uitgerust, is daarentegen versterkt.

Verdere versteviging van de positie van de kleine zeevisserij, mede door sanering van de vloot, acht de Commissie van groot belang, temeer omdat de door de kleine zeevissers aangevoerde vis van grote betekenis is voor de export van verse zeevis.

De Commissie meent echter, dat met betrekking tot de binnenlandse visvoorziening de verse Noordzeevis te veel het karakter heeft van luxe gelegenheidsvoedsel. Voor velen is dientengevolge een vismaaltijd te duur, hetgeen een der belangrijkste oorzaken van het betrekkelijk geringe visverbruik in Nederland is, zoals bij de beschouwing van de binnenlandse afzet blijkt.

Het is de voorziening van de binnenlandse markt met volksvis, welke naar het oordeel der Commissie te wensen overlaat. In het buitenland heeft men in de vraag naar volksvis kunnen voorzien door de uitoefening van de zgn. "verre visserij", d.w.z. de visserij op verafgelegen rijke visgronden, waar van overbevissing nog geen sprake is.

Aan deze verre visserij in het algemeen en van Engeland en Duitsland in het bijzonder zal thans allereerst nadere aandacht worden geschonken, ten einde mede op grond daarvan tot conclusies met betrekking tot de Nederlandse zeevisserij te kunnen komen.

Onder verre visserij zal worden verstaan de visserij ten Westen, Noorden en N.O. van IJsland, bij de Lofodden, in de Barentszee, bij Bereneiland en ten Westen van Groenland.

Tabel 13 geeft een overzicht van de totale aanvoer der West-europese visserijlanden in de jaren 1913, 1937 en 1949. Hieruit blijkt, dat de totale aanvoer gedurende de laatste 40 jaar met 70% is gestegen. Aanzienlijke toeneming van de visaanvoer tonen Duitsland, IJsland, Frankrijk, Denemarken en België. Voor Nederland is de toeneming minder groot en voor Engeland is er een lichte daling, welke in het bijzonder de haringaanvoer betreft.

Hiervoor werd reeds uiteengezet, dat de Noordzee bij optimale bevissing slechts een bescheiden aanvoer van verse vis toelaat. De aanzienlijke vergroting van de vangst gedurende de laatste decennia

Tabel 13 TOTALE VISAANVOER DER WESTEUROPESE LANDEN

	Aanvoer in millioenen kg			1949 in % van 1913
	1913	1937	1949	
1. Groot-Brittannië	1274	1175	1152	90
2. Noorwegen	732	1035	1166	160
3. Duitsland	181	633	471	260
4. IJsland	92	336	394	428
5. Frankrijk	193	313	384	200
6. Portugal	-	192	283	-
7. Nederland	147	186	236	160
8. Zweden	73	119	201	275
9. Denemarken	65	85	255	392
10. België	13	35	68	500
11. Andere landen	16	63	141	-
12. Totaal	2786	4172	4751	170

Tabel 14 OVERZICHT DER VISGRONDEN

1937	Totale aanvoer		waarvan haring		verse zeevis		Percentage haring van de totale vangst per visgrond
	mln kg	%	mln kg	%	mln kg	%	
1. Noordzee	1499	36	986	62	514	20	66
2. Oostzee	160	4	72	5	88	3	4
3. Ierse Zee	237	6	49	3	188	7	2
4. IJsland en Faroer	749	18	234	15	514	20	31
5. Noorse kust en Lofodden	726	17	246	15	480	19	34
6. Barentszee	257	6	-		256	10	-
7. Spitsbergen en Bereneilanden	144	3	-		144	6	-
8. New-Foundland	95	2	-		95	4	-
9. Golf van Biscaye	66	2	-		66	2	-
10. Portugese kust	159	4	-		159	6	-
11. Overige visgronden	80	2	3		78	3	-
12. Totaal	4172	100	1590	100	2582	100	

Tabel 15 DE HOEVEELHEDEN DER IN 1937 AANGEVOERDE VISSOORTEN

	West-Europa		Nederland		Totale aanvoer excl. haring	
	millioenen kg	%	millioenen kg	%	W. Europa %	Nederland %
1. Haring	1590	38	118	63		
2. Kabeljauw	1141	27	4	2	44	6
3. Schelvis	235	6	8	4	9	12
4. Koolvis	174	4	3	2	7	4
5. Schol	82	2	8	4	3	12
6. Wijting	68	2	2	1	3	3
7. Makreel	63	2	6	3	2	9
8. Leng	27	1	-	-	1	-
9. Heilbot	13	-	-	-	-	-
10. Tong	11	-	2	1	-	3
11. Andere soorten	768	18	35	20	31	51
12. Totaal	4172	100	186	100	100	100
Totale waarde	ƒ 428.000.000,-		ƒ 21.000.000,-			

Bron: Bulletin Statistique des Pêches Maritimes des Pays du Nord et de l'Ouest de l'Europe.

Tabel 16

WEST-EUROPESE AANVOER VAN VERSE ZEEVIS EN HARING IN 1937 IN MILLIOENEN KG

I Verse Zeevis (excl. haring)	Gr. Britt.	Noorwegen	Duitsland	IJsland	Frankrijk	Portugal	Nederland	Zweden	Denemarken	België	Andere landen	Totaal	Perc.v.elke visgr.
Noordzee	197,6	53,7	46,4		47,8		67,8	34,6	51,6	14,0	0,1	513,6	20
Oostzee			39,5					11,7	18,2		19,0	88,4	3
Ierse Zee	129,3				50,5					8,2		188,0	7
IJsland en Faroer	251,4	1,5	103,9	139,8	12,6				1,3	4,1		514,6	20
Noorse kust en Lofodden	33,8	338,9	107,4									480,1	19
Barentszee	103,3	104,1	44,6		0,6		0,2				3,5	256,3	10
Spitsbergen en Bereneiland	113,7	6,1	23,9									143,7	6
New-Foundland	26,8	2,2	0,1		53,4	6,5			0,1		6,1	95,2	4
Golf v. Biscaye					63,3					2,9		66,2	2
Portugese kust						158,8						158,8	6
Overige gronden	26,7		3,0		20,6	27,1						77,4	3
Totaal	882,6	506,5	368,8	139,8	248,8	192,4	68,0	46,3	71,2	29,2	28,7	2.582,3	100
Percentage van het totaal	34	20	14	5	10	7	3	2	3	1	1	100	
II Haring													
Noordzee	249,6	257,9	251,8		48,9		117,6	40,4	6,6	5,8	6,9	985,5	62
Oostzee			12,1					30,3	7,7		21,3	71,4	5
Ierse Zee	36,4				12,7					0,1		49,2	3
IJsland en Faroer	6,1	24,3		196,1				2,0			5,9	234,4	15
Noorse kust en Lofodden		246,1										246,1	15
Barentszee		0,4										0,4	
Spitsbergen en Bereneiland													
New-Foundland													
Golf van Biscaye					0,1							0,1	
Portugese kust													
Overige gronden					3,0							3,0	
Totaal	292,1	528,7	263,9	196,1	64,7		117,6	72,7	14,3	5,9	34,1	1.590,1	100
Percentage van het totaal	19	33	17	12	4		7	5	1		2	100	
Algemeen Totaal	1.174,7	1.035,2	632,7	335,9	313,5	192,4	185,6	119,0	85,5	35,1	62,8	4.172,4	

Bron: Bulletin Statistique des Pêches Maritimes des Pays du Nord et de l'Ouest de l'Europe 1937.

moet dus van andere visgronden komen. Tabel 14 geeft een overzicht van de voornaamste visgronden voor het jaar 1937, welk jaar als representatief kan worden beschouwd. Van de totale aanvoer blijkt ongeveer 40% te bestaan uit haring en 60% uit verse zeevis. Ten aanzien van haring is de Noordzee de belangrijkste visgrond. Bijna 70% van de totale aanvoer van de Noordzee bestaat uit haring. Met betrekking tot de aanvoer van verse zeevis levert de Noordzee slechts een bijdrage van 20%. Bijna 60% is afkomstig van de verre visserij. De belangrijkste visgronden zijn thans die bij IJsland, bij de Lofodden en de Barentszee. In opkomst zijn de gronden bij Bereneiland, Spitsbergen en West-Groenland.

Van de plaats van de Nederlandse zeevisserij ten opzichte van de gehele Westeuropese zeevisserij geven de tabellen 15 en 16 een duidelijk beeld. Nederland blijkt een typische Noordzeevisserij te hebben, waarbij haring ruim 60% van de totale vangst uitmaakt. Daarentegen is de haringaanvoer van alle Westeuropese landen tezamen slechts 40% van de totale aanvoer. Beschouwt men de aanvoer van verse zeevis, dan blijkt, dat de beperking van de Nederlandse zeevisserij tot de Noordzee ook grote invloed heeft op de samenstelling van de vangst. Van de totale Westeuropese aanvoer van verse zeevis bestaat ongeveer 60% uit grove kabeljauw, schelvis en koolvis. Met betrekking tot de Nederlandse aanvoer bedraagt dit percentage slechts 22%. Daarentegen is het percentage platvis ten opzichte van rondvis, hetwelk de Nederlandse vissers aanvoeren, hoger.

De Nederlandse zeevisserij is dus een typische Noordzeevisserij. Daarbij neemt haring een belangrijke plaats in, terwijl verse Noordzeevis, zowel plat- als rondvis, mede ten gevolge van de korte heen- en terugreis der vaartuigen, wordt gekenmerkt door de zeer goede kwaliteit. De vangsten van verse zeevis zijn echter op de Noordzee per tijdseenheid gering, waardoor deze vis tevens duur is in tegenstelling tot de grote aanvoer van de verafgelegen visgronden, welke grove vis het karakter heeft van volksvis.

De ontwikkeling van de verre visserij van Engeland

De steeds toenemende intensiteit van bevissing van de Noordzee in verband met de toenemende bevolking en de vooruitgang van de techniek (invoering van de stoommachine in de visserij, aanleg van spoorwegen) maakte een vergroting van het visverbruik mogelijk, hetgeen reeds omstreeks 1890 voor de Engelse reders van Hull en Grimsby aanleiding was om de zeevisserij bij de Faroër en ten Zuiden van IJsland te gaan uitoefenen. Sinds 1905 oefenen de reders

van Hull ook de visserij in de Barentszee uit.

De uitoefening van de visserij op verder en verafgelegen visgronden brengt echter met zich mede, dat onder ongunstiger weersomstandigheden en op grotere diepte moet worden gevist. Voorts is het in verband met de grotere afstand tot de aanvoerhaven en het behoud van de kwaliteit van de vis noodzakelijk, met grotere trawlers en met een groter machinevermogen de verre visserij uit te oefenen. Thans laten de Engelse reders van Hull voor de verre visserij trawlers bouwen, welke 188 voet lang zijn, een machinevermogen hebben van 1100 pk, 13 mijl varen en een bemanning van 21 koppen aan boord hebben. Met deze trawlers wordt uitsluitend de verre visserij uitgeoefend, al naar het seizoen ten Noorden en Westen van IJsland, in de Barentszee, bij Bereneiland en Spitsbergen en bij West-Groenland. Hierbij wordt er van uitgegaan, dat de Noordzee ten gevolge van overbevissing slechts geringe vangsten oplevert en dat de visserij bij de Faroer en ten Zuiden van IJsland reeds zo intensief wordt bevist, dat ook daar overbevissing ernstig dreigt.

Ten einde de verhouding tussen het aantal vaardagen en visdagen gunstiger te doen worden en daardoor de productiekosten per eenheid te doen dalen, worden thans trawlers in bedrijf gebracht aan boord waarvan de vis wordt gefileerd en diepgevroren. In een verdere toekomst verwacht men, dat zulks nog goedkoper aan boord van moederschepen zal kunnen geschieden[1]. Deze pogingen verkeren nog in een beginstadium van ontwikkeling. De Commissie acht het echter van groot belang voor de toekomst van de Nederlandse zeevisserij, dat deze ontwikkeling nauwkeurig zal worden gevolgd.

Tabel 17 geeft een analyse van de aanvoer van de Engelse stoomtrawlers in 1949 en '50. Bij de beschouwing van deze analyse dient echter in aanmerking te worden genomen, dat de beste Engelse trawlers in de oorlogsjaren verloren gingen, zodat mag worden verwacht, dat de gemiddelde aanvoer per trawler in de komende jaren hoger zal komen te liggen, naarmate nieuwe trawlers in bedrijf komen. Uit deze analyse blijkt echter dat slechts 10% van de aanvoer van verse vis afkomstig was van de Noordzee. Belangrijke visgronden waren de Barentszee en de gronden bij IJsland. Beschouwt men de aanvoer per reis op de visgronden bij de Faroer (37 ton), dan blijkt duidelijk, dat de aanvoer per reis van de IJslandse visgronden tweemaal zo hoog en van de visgronden verder Noordelijk 3 à 4 x zo hoog is. De vangst per visuur toont een overeenkomstig beeld. Daarentegen

1) "Hansa", 22 December 1951, p. 1841.

de aanvoer per reisdag voor de verre visserij iets minder gunstig ten gevolge van de langere afstand van visgrond tot aanvoerhaven, zij het dat de gemiddelde aanvoer per reisdag voor de verre visserij ruim twee maal hoger ligt dan voor de visserij bij de Faroer het geval is. Tabel 18 geeft een beeld van de samenstelling van de vangst, waaruit blijkt, dat de vangst van de verre visserij hoofdzakelijk bestaat uit grove kabeljauw. De aanvoer van de Noordzee is daarentegen veel gevarieerder.

Tabel 17 OVERZICHT VAN DE AANVOER VAN DE ENGELSE STOOMTRAWLERS in 1949 en 1950

Visgrond	Aant. reizen		Aant. reisd.		Aant. visuren		Aant.reisd.p.reis		Aant.visu.p.reis	
	1949	1950	1949	1950	1949	1950	1949	1950	1949	1950
1. Noordzee	6387	6034	53469	50778	734328	698174	8,4	8,4	115	117
2. Faroër	481	603	8085	9295	54863	77724	16,8	15,4	114	129
3. IJsland	1370	1653	28819	33372	163825	217881	21,0	20,2	120	132
4. Lofodden	245	154	5792	3335	19084	19241	23,6	21,7	78	125
5. Barentszee	1374	1069	33586	24772	160273	147273	24,4	23,2	118	138
6. Bereneil.-Spitsb.	445	508	9881	10243	52474	62139	22,2	20,2	118	122
7. West-Groenland	75	7	2049	180	10025	828	27,3	25,7	134	118

	Tot.aanvoer in mln kg		Vangst in 1000 kg per reis		per reisdag		per visuur	
	1949	1950	1949	1950	1949	1950	1949	1950
1. Noordzee	54,7	49,2	8	8	1,0	1,0	0,1	0,1
2. Faroër	17,7	22,3	37	37	2,2	2,4	0,3	0,3
3. IJsland	111,9	136,4	81	82	3,9	4,0	0,7	0,6
4. Lofodden	30,2	19,8	124	122	5,3	5,9	1,5	1,0
5. Barentszee	194,0	126,9	141	118	5,8	5,1	1,2	0,9
6. Bereneil.-Spitsb.	72,0	67,8	162	133	7,3	6,6	1,4	1,0
7. West-Groenland	12,7	1,1	170	166	6,2	6,4	1,3	1,4

Tabel 18 SAMENSTELLING VAN DE VANGST DER ENGELSE STOOMTRAWLERS IN 1949 en 1950

	Noordzee		Faroër		IJsland		Lofodden		Barentsz.		Bereneil.-Spitsb.		W.Groenl.	
	1949	1950	1949	1950	1949	1950	1949	1950	1949	1950	1949	1950	1949	1950
1. Kabeljauw	38	37	54	58	56	59	62	50	72	66	90	90	100	100
2. Schelvis	9	13	17	17	19	16	18	37	20	23	8	10	-	-
3. Koolvis	1	1	17	14	10	8	9	4	2	2	-	-	-	-
4 Roodbaars	-	-	-	-	3	2	7	7	3	3	1	-	-	-
5. Schol	24	22	1	-	4	3	-	-	2	3	-	-	-	-
6. Overige vis	28	27	11	11	8	12	4	2	1	3	1	-	-	-
	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Bron: Sea Fisheries Statistical Tables 1949 en 1950.

Voorts bleek uit een na de crisis van 1930 ingesteld onderzoek[1], dat de bedrijfsresultaten, verkegen met de verre visserij, gunstiger waren dan zulks het geval was met de Noordzeevisserij, waarbij echter een daling van de Noordzeevangsten mede van invloed was.

Tabel 19.

OVERZICHT VAN DE WINSTEN (+) EN VERLIEZEN (-) PER SCHIP VAN ENGELSE TRAWLERS IN DE JAREN 1929-'34 1)

Visgrond Aanvoerhaven	Nabije en middelverre visserij		Verre visserij
	Grimsby £	Aberdeen £	Hull £
1929	+ 344	+ 277	+ 2601
1930	- 279	- 260	+ 1373
1931	- 333	- 459	+ 957
1932	- 170	- 345	+ 816
1933	+ 81	- 176	+ 1202
1934	+ 9	+ 70	+ 1834

N.B. Hull is gespecialiseerd op de verre visserij.
Grimsby en Aberdeen zijn gespecialiseerd op de Noordzeevisserij.

Men is er in Engeland reeds spoedig toe overgegaan de vis van de verre visserij gefileerd in de handel te brengen[2]. De grove vis van de verafgelegen visgronden bleek op de traditionele wijze moeilijk te verkopen te zijn. Deze vis is te groot van stuk en mede ten gevolge van de lange terugreis te ongunstig van kleur geworden om op de gebruikelijke wijze in de handel te kunnen worden gebracht. Voorts betekent het verzenden van gefileerde vis een aanzienlijke besparing op transportkosten, aangezien ongeveer 60% afval wordt verkregen bij het fileren. Het afval kan worden verwerkt tot vismeel en daardoor bijdragen tot een economischer bedrijfsvoering.

Ruim de helft van de verse zeevis gaat in Engeland gefileerd naar de fried fish shops. De verkoop van fried fish werd in Engeland door de opkomst van de verre visserij aanzienlijk gestimuleerd; het aantal kleinhandelaren in verse vis nam af, doch het aantal fried fish shops nam toe.

In Engeland bleek, dat de volksvis van de verre visserij de duurdere kwaliteitsvis van de Noordzee niet nadelig heeft beïnvloed, doch dat er een additioneel afzetgebied voor werd gevonden

1) Second Report: The White Fish Industry, Londen 1938.
2) Further Studies in Industrial Organisation: "The White Fish Industry" by R.K. Kelsall, Prof. H.Hamilton and K.C.Edwards, Londen 1948.
The Economist: 3 Juni 1950 en 13 Januari 1951.

door de vis binnen het bereik van minder koopkrachtigen te brengen. Dientengevolge nam het visverbruik in Engeland, dank zij het fileren en de toeneming van het aantal fried fish shops, van 1918 tot 1939 met ongeveer 30% toe.

Een verdere verlaging van de prijs voor de consument acht men in Engeland te bereiken door verlaging van de distributiekosten en wel in het bijzonder door vermindering van het aantal groothandelaren en door verticale integratie.

Voorts is in Engeland gebleken, dat voor de uitoefening van de verre visserij de aanwezigheid van een ervaren vissersbevolking van groot belang is. Ervaring op de verre visgronden is niet in enkele jaren te verkrijgen. Integendeel, dit eist een jarenlange training.

De ontwikkeling van de verre visserij van Duitsland

Duitsland is evenals Engeland, zij het iets later, tot de verre visserij overgegaan[1]. Omstreeks 1900 begon men met de visserij bij IJsland. Naarmate aan de exploitatie van de verre visgronden meer werd deelgenomen, bleek dat de kwaliteit van de vis beter wordt ten gevolge van intensievere bevissing. Dit is hieruit te verklaren, dat door intensievere bevissing de visstand minder dicht wordt en dientengevolge de voedselvoorziening voor de vis relatief gunstiger, waardoor de kwaliteit van de vis beter wordt.

Langzamerhand werd de verre visserij voor Duitsland van meer betekenis dan de Noordzeevisserij. In 1938 was de samenstelling van de Duitse aanvoer als volgt:

1. Noordzee	42.690	ton	11%	Seizoen:	Jan.	t/m Dec.
2. IJsland	136.099	"	35%	" :	Aug.	" Oct.
3. Lofodden	90.365	"	23%	" :	Febr.	" Apr.
4. Barentszee	53.304	"	14%	" :	Nov.	" Jan.
5. Bereneilanden	43.253	"	11%	" :	Mei	" Juli
6. Overige wateren	26.073	"	6%			
Totaal	391.784	ton	100%			

De uitoefening van de visserij op verder en verafgelegen visgronden brengt echter met zich mede, dat onder ongunstiger weersomstandigheden en op grotere diepte moet worden gevist. Voorts is het in verband met de grotere afstand tot de aanvoerhaven en het behoud van de kwaliteit van de vis noodzakelijk, met grotere trawlers met

1) M. Stahmer: Fischhandel und Fischindustrie, Hamburg 1943.

een groter machinevermogen de verre visserij uit te oefenen. Een duidelijk beeld van deze ontwikkeling geeft de Duitse trawlervloot met betrekking tot de modernste trawlers (gekarakteriseerd door het machinevermogen), welke in de loop der jaren achtereenvolgens in bedrijf werden gebracht:

1887	trawlers	met	een	machinevermogen	van	160 pk
1897	"	"	"	"	"	360 "
1906	"	"	"	"	"	420 "
1913	"	"	"	"	"	480 "
1926	"	"	"	"	"	800 "
1938	"	"	"	"	"	1000 "
1948	"	"	"	"	"	1000 "

Bron: Dr J. Lundbeck: Biologische Betrachtung der Hochseefischerei-statistik, 1950.

De verre visserij kan het gehele jaar worden uitgeoefend, doch afwisselend op verschillende visgronden ten einde de grootste vangsten te verkrijgen. Tabel 20 geeft een overzicht van de aanvoer van Duitse trawlers van November 1950 tot en met Juni 1951 (van Juli tot en met October wordt de haringtrawlvisserij op de Noordzee uitgeoefend). Ook hierin komt de grotere vangst op de verre visserij ten opzichte van de Noordzeevisserij duidelijk tot uitdrukking. Daarbij dient in aanmerking te worden genomen, dat de snelle stijging van de vangst per reis in de jaren 1948 tot 1951 een gevolg is van de wederopbouw van de Duitse trawlvloot, welke in snel tempo plaats vindt. Verwacht kan worden, dat de gemiddelde aanvoer per reis van de geheel vernieuwde vloot nog hoger zal liggen dan de in de tabel vermelde gemiddelden.

In navolging van Engeland is men ook in Duitsland overgegaan tot het in de aanvoerplaats fileren van de vis der verre visserij. Eveneens werd de visbakkerij gepropageerd en de vis zoveel mogelijk gefileerd en gebakken aan de consument verkocht. Bovendien wordt in Duitsland veel kabeljauw gerookt en koolvis gerookt en gekleurd als zeezalm (Seelachs) verkocht.

Voorts valt te vermelden, dat met de Duitse trawlers veel roodbaars wordt aangevoerd, welke vissoort tot dusver in Nederland moeilijk verkoopbaar is. In gefileerde vorm vindt deze vis echter in Duitsland goede aftrek.

Met betrekking tot het fileren kan nog worden vermeld, dat men in Duitsland uitsluitend het goede visvlees voor consumptie verkoopt.

Tabel 20

OVERZICHT VAN DE AANVOER DER DUITSE TRAWLERS IN 1950/51

	Noordzee	IJsland	Lofodden	Barentszee	Bereneil.
	Totale aanvoer in 1000 kg				
November 1950	12041	13493	6444	709	-
December	3802	9115	4545	5286	82
Januari 1951	3620	10746	9902	921	-
Februari	3692	13672	14327	-	-
Maart	3889	12995	15534	-	-
April	2815	13450	10723	-	-
Mei	3895	10880	4832	8262	-
Juni	2181	9012	169	12257	1294
Juli	6536	19272	-	1482	910
	Aantal reizen				
November 1950	157	93	30	4	-
December	64	71	27	37	1
Januari 1951	46	81	74	6	-
Februari	46	96	83	-	-
Maart	45	98	83	-	-
April	49	97	69	-	-
Mei	52	68	25	40	-
Juni	35	56	1	65	6
Juli	67	116	-	7	5
	Gem. aanvoer per reis in 1000 kg				
November 1950	77	145	215	177	-
December	60	128	168	143	82
Januari 1951	80	132	134	153	-
Februari	82	142	161	-	-
Maart	86	132	187	-	-
April	57	140	155	-	-
Mei	75	160	193	206	-
Juni	62	161	169	188	216
Juli	97	166	-	212	182
	Gem. vangst per reis in 1000 kg Nov. t/m Juli				
1948/49	53	99	124	126	156
1949/50	61	123	146	173	154
1950/51	76	145	170	182	191
	Gem. prijs per kg in Pf				
1950/51	34,0	30,6	28,7	26,3	22,4

Bron: Die Fischereiwelt Oktober 1951.

Tenslotte is in Duitsland, waar reeds voor 1930 systematisch naar verhoging van het visverbruik werd gestreefd, gebleken, dat modernisering van de viswinkels leidde tot vergroting van de visverkoop.

Mogelijkheden van de verre visserij voor Nederland

Na kennisneming van de ervaring en ontwikkeling van de verre visserij in andere landen moge thans nader worden ingegaan op de nieuwe mogelijkheden, welke de verre visserij voor de Nederlandse rederijen zou kunnen bieden.

Voor 1930 werd in geringe mate door Nederland de visserij bij IJsland uitgeoefend, in het bijzonder ten behoeve van de aanvoer van zoute vis. Na 1930 bleek dit niet meer rendabel te zijn.

Kort voor 1940 werden met financiële steun van de overheid enige proeven genomen met de uitoefening van de verre visserij in de Barentszee en bij de Lofodden. De bedoeling daarvan was na te gaan of, in navolging van het buitenland, het ook voor de Nederlandse visserij gewenst zou zijn, buiten de Noordzee de visserij te gaan uitoefenen en daarmede ervaring op te doen.

Na 1945 werden enige reizen ter visserij bij IJsland en in mindere mate naar de verre visgronden gemaakt. Van een regelmatige uitoefening van de verre visserij op enigszins grotere schaal was echter geen sprake.

Van de resultaten van de visserij der Nederlandse trawlers geeft tabel 21 een beeld.

Tabel 21

OVERZICHT VAN DE AANVOER MET NEDERLANDSE TRAWLERS

Visgronden	Aantal reizen	Aantal reisdagen	Totale aanvoer 1000 kg	Aanvoer per reis 1000 kg	Aanvoer p. reisdag 1000 kg
I					
1938 Barentszee	14	326	1.139	81	3,5
1938 Lofodden	1	23	96	96	4,2
1938 IJsland	1	18	75	75	4,2
1948 IJsland	13	263	907	70	3,4
1949 IJsland	33	680	2.465	75	3,6
1949 Lofodden	1	25	30	30	1,2
1949 Barentszee	4	94	343	86	3,6
1950 IJsland	41	827	2.538	62	3,1
1950 Barentszee	2	50	215	107	4,3
II					
1938 Noordzee [1]	1282	13.915	19.860	16	1,4
1948 "	659	6.972	18.976	29	2,7
1949 "	431	4.996	14.587	34	2,9
1950 "	291	3.311	10.584	36	3,2

1) Met uitzondering van de maanden Augustus t/m October, waarin voornamelijk de haringtrawlvisserij wordt uitgeoefend.

Bron: Jaarcijfers van de Directie van de Visserijen.

De Nederlandse vangsten bij IJsland liggen op ongeveer dezelfde hoogte als van de Engelse trawlers, echter lager dan de vangsten van de Duitse trawlers. Vermoedelijk is de oorzaak hiervan, dat de Duitsers visgronden bevissen vanwaar zij grote hoeveelheden roodbaars aanvoeren, welke visgronden door de Engelsen en Hollanders niet worden bezocht.

De Noordzeevangsten zijn om verschillende redenen niet onderling vergelijkbaar. De toegenomen aanvoer per reis en per reisdag is te verklaren uit het uit de vaart nemen van kleinere Nederlandse trawlers.

De Commissie is van mening, dat een vergroting van het visverbruik in Nederland mede te bereiken zal zijn, indien gebruik wordt gemaakt van de mogelijkheden, welke de verre visserij biedt. Evenals met betrekking tot het buitenland zal men de uitoefening van de verre visserij moeten zien als een additionele aanvoer van volksvis, welke in het bijzonder voor de minder koopkrachtigen bestemd is en welke naast de bestaande Noordzeevisserij haar plaats zal moeten veroveren. In verband met de ervaringen in het buitenland zal de vis van de verre visserij als goedkope volksvis gefileerd als verse of bevroren filets en als gebakken visfilets in de handel moeten worden gebracht.

Het is de Commissie gebleken, dat bij de reders en de handelaren in vis voldoende belangstelling bestaat, hetgeen mede blijkt uit de vorming van een handelscombinatie van reders en groothandelaren en de huur van een moderne fileermachine.

Voor een rendabele exploitatie der verre visgronden zal echter jarenlang ervaring moeten worden opgedaan. Ook de afzet zal slechts langzaam kunnen worden geleid in de richting van verse en gebakken visfilets.

De ontplooiing van de verre visserij is echter slechts mogelijk, indien ook de vismeelindustrie op een nieuwe basis wordt gesteld, in die zin, dat de productie van vismeel van visafvallen van de verre visserij economisch dient te worden beschouwd als een complement op de verre visserij. Immers het moet als noodzakelijk worden beschouwd, dat de vis van de verre visserij onmiddellijk na de aanvoer in IJmuiden wordt gefileerd en in de vorm van filets in de handel gebracht. Het fileren dient zodanig te geschieden, indien mogelijk machinaal, dat uitsluitend het beste visvlees voor menselijke consumptie wordt bestemd. Het gevolg daarvan zal zijn, dat ± 60 à 70% van de vis voor de verwerking tot vismeel kan worden bestemd.

Nederland voert jaarlijks een aanzienlijke hoeveelheid diermeel (waaronder vismeel) in ten behoeve van de veestapel. Deze invoer brengt aanzienlijke uitgaven aan vreemde deviezen met zich mede. Alleen op die grond dient de Nederlandse productie van hoogwaardig vismeel van grote betekenis te worden geacht.

Voorts kan worden opgemerkt, dat de Nederlandse regering er naar streeft de import van krachtvoer voor de veestapel zoveel mogelijk te beperken en de verbouw van eigen voedermiddelen te stimuleren. Deskundigen achten hieraan echter ook bezwaren verbonden, aangezien zich bij mens en dier eerder ziekteverschijnselen beginnen te openbaren, naar mate het gebied, waarin ze wonen, voor de voeding meer op zichzelf is aangewezen. In verband hiermede wordt bepleit de invoer van krachtvoer niet te veel te beperken. Het moet echter mogelijk worden geacht een deel van het ingevoerde vismeel te vervangen door vismeel van een verder uit te breiden Nederlandse vismeelindustrie. De ontwikkeling der verre visserij biedt hiervoor een belangrijke basis, aangezien deze voor een continu aanbod van visafval kan zorgen. Bij het prijsbeleid in de landbouw ten aanzien van de binnenlandse productie van vismeel ware hiermede in het belang van de Nederlandse visserij en de Nederlandse veestapel ernstig rekening te houden.

Met betrekking tot de verre visserij is de Commissie van mening, dat het algemene Nederlandse visserijbelang voor de naaste en de verdere toekomst een actieve deelneming aan de verre visserij eist. Het zal echter jaren duren voordat Nederland op de verre visgronden voldoende ervaring zal hebben opgedaan en een binnenlandse markt voor verse en gebakken visfilets ontgonnen zal zijn. Gedurende de jaren, waarin enerzijds ervaring met de uitoefening van de verre visserij moet worden opgedaan en anderzijds een additionele afzet voor vis van de verre visgronden moet worden ontwikkeld, meent de Commissie, dat een rendabele exploitatie der verre visserij niet mogelijk is. In verband hiermede acht de Commissie het gewenst, dat de overheid gedurende een aantal overgangsjaren financiële steun zal verlenen om de Nederlandse deelneming aan de verre visserij te doen slagen. Van essentieel belang acht de Commissie hierbij tevens een positief beleid van de overheid met betrekking tot de Nederlandse productie van vismeel en van stickwater.

De Commissie heeft zich voorts beraden over de wijze waarop Nederlandse deelname aan de verre visserij van overheidswege zou

kunnen worden bevorderd. Hierbij is gedacht aan financiering door de overheid voor de bouw van tenminste drie moderne verre visserij-trawlers. Deze trawlers zouden op basis van bare-boatcharter door de reders kunnen worden geëxploiteerd voor de verre visserij, terwijl gedurende de jaren, waarin ervaring moet worden opgedaan de overheid het nadelig saldo der exploitatieresultaten voor haar rekening zou nemen. Een andere mogelijkheid ware naar het oordeel der Commissie, dat met financiële hulp van de overheid door de gezamenlijke rederijen een nieuwe rederij zou worden opgericht ter exploitatie van de verre visgronden. Ook in dit geval zou de overheid gedurende de jaren, waarin ervaring moet worden opgedaan, het nadelig saldo der exploitatieresultaten voor haar rekening moeten nemen, hetzij dat de nieuwe rederij na verloop van tijd liquideert en de reders elk afzonderlijk de verre visserij gaan uitoefenen dan wel dat men de verre visserij gezamenlijk blijft uitoefenen.

De bouw van nieuwe verre visserijtrawlers zal echter geruime tijd in beslag nemen. In verband daarmede acht de Commissie het gewenst, dat er reeds aanstonds met ten minste drie van de thans aanwezige trawlers een aanvang wordt gemaakt met de uitoefening van de verre visserij, ten einde de noodzakelijke ervaring zo spoedig mogelijk te kunnen opdoen, waartoe het bedrijf met financiële hulp van de overheid in de gelegenheid ware te stellen. De Commissie moet er echter op wijzen, dat een dergelijke proefneming met trawlers, welke voor de verre visserij niet voldoen aan redelijke eisen, niet als een oplossing van het vraagstuk mag worden beschouwd.

Een dergelijke proefneming zal bovendien een zodanige grootte van de bemanning behoren in te sluiten, dat voldoende aandacht aan de kwaliteitsverzorging kan worden besteed. Voorts zal verplicht moeten worden gesteld het aan boord hebben van een zgn. visschipper, die als instructeur dienst zal moeten doen ten einde de Nederlandse vissers in de verre visserij te bekwamen.

HOOFDSTUK V

AFZET

§ 1. De binnenlandse afzet

Bij de beschouwing in Hoofdstuk III van de aard van de Nederlandse zeevisserij bleek, dat haring zowel ten opzichte van de aanvoer als met betrekking tot de uitvoer de belangrijkste vissoort is. Dit komt ook tot uitdrukking in onderstaand overzicht, dat tevens een beeld geeft van het karakter van de binnenlandse afzet van zeevis. Hieruit blijkt, dat ruim 75% van de totale aanvoer van zeevis voor en na de oorlog bestond uit haring (en makreel), dus uit de goedkoopste vissoorten. Van de haringaanvoer werd een belangrijke hoeveelheid uitgevoerd, zodat de haringvisserij als een typische exportvisserij kan worden beschouwd, zij het dat ook de binnenlandse afzet van haring niet onbelangrijk is toegenomen en in de jaren na de bevrijding van grotere betekenis was dan voor de oorlog.

Tabel 22

OVERZICHT VAN DE AANVOER EN UITVOER VAN VERSE ZEEVIS EN HARING

	1950		1938	
Aanvoer:	Totale aanvoer in 1000 kg netto	Gem. prijs per kg	Totale aanvoer in 1000 kg netto	Gem. prijs per kg
a. Haring	109.815	27,2 cts	96.580	8,5 cts
b. Rondvis	17.288	41,7 "	19.803	13,1 "
c. Platvis	20.307	63,6 "	13.511	27,1 "
d. Overige vissoorten (vnl. makreel)	7.458	27,1 "	7.369	7,9 "
Totaal	154.868		137.263	
Uitvoer:	Totale uitvoer in 1000 kg netto	Gem. prijs per kg	Totale uitvoer in 1000 kg netto	Gem. prijs per kg
a. Haring	45.867	52,4 cts	68.153	11,1 cts
b. Zeevis	8.240	135,1 "	6.152 [1]	35,3 "
c. Visconserven (vnl. haring)	5.194	156,5 "	[2]	
Totaal	59.301		74.305	

1) Voor een klein gedeelte bruto-gewicht
2) Onbekend, maar van geringe betekenis

Bron: Jaarcijfers van de Directie der Visserijen.

Ten aanzien van verse zeevis blijkt dat de aanvoer van platvis na de oorlog ten opzichte van de aanvoer van rondvis groter was

dan voor de oorlog. De uitvoer van zeevis heeft in belangrijke mate betrekking op uitvoer van platvis. Voor de prijsvorming op de visafslag is de export van verse zeevis van betekenis. Kwantitatief is de binnenlandse afzet het belangrijkst en dientengevolge doorslaggevend voor de visserij op verse zeevis.

Het is in het bijzonder de voorziening van het binnenland met verse zeevis, welke problemen met zich mede brengt. Worden deze problemen opgelost dan zal ook de afzet van haring daardoor worden bevorderd.

Vergelijkt men het verbruik van vis en vlees in Nederland met enkele andere Westeuropese landen dan blijkt zowel het vis- als het vleesverbruik laag te zijn.

Tabel 23

VLEES- EN VISVERBRUIK IN KG PER HOOFD DER BEVOLKING

	Vleesverbruik [1]		Visverbruik	
	1934-38	1950	1934-38 [2]	1949 [3]
1. Nederland	40,4	34,5	7,6	8,6
2. België	40,4	38,1	9,0	8,2
3. Engeland	56,2	49,9	20,1	23,7
4. Duitsland	51,3	36,7	12,0	16,1
5. Denemarken	60,8	56,2	15,0	15,5

Bron: 1) Landbouw-Wereldnieuws 8 Dec. 1951.
2) F.A.O. 3) O.E.E.C.

Uit deze gegevens blijkt, dat het visverbruik in Nederland laag is. Na de bevrijding was het visverbruik gedurende enige jaren aanzienlijk hoger dan voor de oorlog, doch in 1950 was dit reeds weer gedaald tot 8,2 kg per hoofd. Dit relatief geringe visverbruik is niet te verklaren uit een groot vleesverbruik in verband met de belangrijke Nederlandse veestapel. Opvallend is in dit opzicht het verschil met Denemarken. Beide landen hebben een grote veestapel, doch Denemarken heeft zowel een hoog vlees- als een hoog vis verbruik. Zowel Nederland als België liggen ten opzichte van het verbruik van vlees en vis achter bij de andere Westeuropese landen.

Het visverbruik is in het bijzonder van belang voor de voorziening met dierlijk eiwit. Hiervan geeft tabel 24 een

duidelijk beeld in vergelijking met vlees. Vis bevat meer kalk en vitamine A dan vlees en minder ijzer en vitamine B en ongeveer evenveel phosphor. Het zeer licht verteerbare eiwit en het jodiumgehalte zijn het belangrijkst met betrekking tot vis als voedingsmiddel.

Tabel 24

SUMMIERE VERGELIJKING VAN VLEES EN VIS ALS VOEDINGSMIDDELEN

per 100 gram	eiwit	vet	calorieën
a. Rundvlees	20	13	203
b. Varkensvlees	17	30	349
c. Magere vis (verse zeevis)	17	0,5	74
d. Vette vis (haring)	16	16	214

Bron: Nederlandse Voedingsmiddelentabel, November 1949.

Tengevolge van het geringe vetgehalte en de lichte verteerbaarheid van het viseiwit wordt er gewoonlijk een naar verhouding dubbele hoeveelheid vis geconsumeerd vergeleken met vlees. Om dezelfde reden wordt vis bij voorkeur gebakken gegeten en er dus vet aan toegevoegd.

Dat viseiwit van groot belang is voor de voeding blijkt hieruit, dat het tezamen met melk, kaas en eieren tot de "highly protective foods", wordt gerekend. Neemt men voorts in aanmerking, dat in het "Rapport van het College voor Voedingsaangelegenheden van de door de Stichting voor de Landbouw ingestelde Melkbestemmingscommissie" de volgende uitspraak gedaan wordt: "In de voeding der Nederlandse bevolking zijn de voorziening met dierlijk eiwit en met kalk zwakke punten", dan kan er van worden uitgegaan, dat het Nederlandse Volk te weinig dierlijke eiwitten verbruikt. Hier ligt dus een belangrijke taak voor de visserij om mede te helpen daarin verbetering te brengen.

In het eerdergenoemde rapport van het College voor Voedingsaangelegenheden wordt echter ook een vergelijking gegeven van de kosten voor de consument van een liter volle melk vergeleken met de kosten van enkele andere eiwitrijke voedingsmiddelen, tot een hoeveelheid overeenkomende met de calorische waarde van een liter volle melk. Zij komt dan tot het volgende resultaat, geldend voor de jaren 1948 en '49 (zonder regeringssubsidies)

volle melk	ƒ 0,26	rundvlees	ƒ 0,86
kaas	" 0,52	schelvis	" 1,32
varkensvlees	" 0,63	eieren	" 1,33

Op basis van een vergelijking der calorische waarde is een vismaaltijd (met verse zeevis) dus duur. Had men eveneens haring in de beschouwing opgenomen, dan zou gebleken zijn, dat haring naar verhouding niet duurder is dan melk, ten gevolge van het hogere vetgehalte van haring.

Met betrekking tot de betekenis van de uitgaven voor vis ten opzichte van de totale uitgaven voor voeding zijn slechts weinig gegevens beschikbaar.

De hiernavolgende tabel geeft een beknopt overzicht van de uitgaven voor enige van de voornaamste dierlijke eiwithoudende voedingsmiddelen voor en na de oorlog van een aantal gezinnen met een inkomen van ƒ 40,- tot ƒ 50,- per week. Vergelijkt men het deel van de totale uitgaven voor vis, dat bestemd was voor verse zeevis, dan blijkt dit in 1949 slechts een derde van het totaal te bedragen. De rest bestond hoofdzakelijk uit uitgaven voor haring. Het verbruik van verse zeevis had dus het karakter van gelegenheidsvoedsel.

De mate, waarin verse zeevis wordt gekocht, hangt voor een groot deel af van de prijs van de vis. Ten einde hierin enig inzicht te verkrijgen is in de tabel eveneens de prijs per kg van de gekochte verse zeevis vermeld, alsmede de prijs van rund- en varkensvlees. Vergelijking van deze cijfers is echter niet zonder meer mogelijk. Immers ten aanzien van de prijs van de vis moet er rekening mede worden gehouden, dat t.a.v. Noordzeevis tenminste 40% van het gewicht afval is, zodat is verondersteld dat slechts 60% visvlees overblijft, dat met gewoon vlees kan worden vergeleken. De lichte verteerbaarheid van viseiwit en het geringe vetgehalte zijn voorts oorzaak, dat de consument een hoeveelheid van tweemaal zoveel visvlees als gewoon vlees moet eten om een zelfde verzadigingsgevoel te verkrijgen. In verband hiermede is de prijs per kg van verse zeevis omgerekend en in de tabel onder B 4 vermeld. Zou men de prijs per kg van de verse zeevis omrekenen op basis van de verhouding van het aantal calorieën van een zelfde hoeveelheid rund- en varkensvlees dan verkrijgt men prijzen als vermeld in tabel 25 onder B 5 en B 6.

Uit deze herleide prijzen van verse zeevis blijkt wel zeer duidelijk, dat een vismaaltijd kostbaar is en daardoor voor vele gezinnen luxe gelegenheidsvoedsel is.

Tabel 25

OVERZICHT VAN DE JAARLIJKSE UITGAVEN VOOR EN NA DE OORLOG VOOR ENKELE EIWITHOUDENDE VOEDINGSMIDDELEN VAN EEN AANTAL GEZINNEN MET INKOMENS VAN ƒ 40,-, TOT ƒ 50,-, PER WEEK NA DE OORLOG

	1935-36		1948		1949	
A.	bedrag	%	bedrag	%	bedrag	%
1. Eieren	ƒ 11,79	1,0	ƒ 30,58	1,1	ƒ 35,08	1,1
2. Kaas	" 6,24	0,5	" 32,87	1,2	" 40,73	1,3
3. Melk	" 58,03	4,8	"152,49	5,6	"175,08	5,4
4. Vlees en Vleeswaren	" 76,22	6,3	"113,56	4,2	"129,02	4,2
5. Vis	" 5,31	0,4	" 23,41	0,9	" 17,05	0,6
waarvan verse zeevis	-	-	" 9,91	0,4	" 6,54	0,2
B.						
1. Rundvlees per kg			ƒ 2,36		ƒ 2,41	
2. Varkensvlees per kg			" 2,70		" 2,98	
3. Verse zeevis per kg			" 0,84		" 0,72	
4. Verse zeevis per 2 kg visvlees			" 2,80		" 2,40	
5. Verse zeevis bij gelijk aantal calorieën als in rundvlees			" 3,85		" 3,30	
6. Verse zeevis bij gelijk aantal calorieën als in varkensvlees			" 6,60		" 5,65	

Bron: Huishoudrekeningen C.B.S.

De voorgaande summiere analyse van de binnenlandse afzet van zeevis moge mede dienen ter ondersteuning van de conclusies in hoofdstuk IV, waarin niet alleen sanering van de bestaande vissersvloot wordt bepleit, doch ook deelneming aan de verre visserij ten behoeve van additionele aanvoer van volksvis.

De Commissie is er echter van overtuigd, dat investeringen ten

behoeve van de sanering van de bestaande vloot en voor de bouw van moderne trawlers voor de verre visserij niet tot het gewenste doel zullen leiden indien niet tevens de Nederlandse vishandel in staat wordt gesteld tot het aanbrengen van verbeteringen.

De Commissie acht een verdere verbetering van de vishandel gewenst, opdat aan de consument de beste kwaliteit vis tegen zo laag mogelijke prijs en met zo groot mogelijke service kan worden geleverd.

Daarenboven acht de Commissie het besteden van grote aandacht aan die streken van het land, waar tot nog toe in verhouding tot andere streken minder vis werd afgezet, van het grootste belang vooral met het oog op het vinden van additionele afzet voor vis van de verafgelegen visgronden.

Voorts acht de Commissie vergroting van het visverbruik te verwezenlijken door verkoop van verse, bevroren of gebakken filets van vis der verafgelegen visgronden, in het bijzonder aan die groepen der bevolking voor wie het verbruik van verse Noordzeevis te duur is.

Met betrekking tot de groothandel in vis meent de Commissie dat het aantal groothandelaren niet groter dient te zijn dan voor een rationele afzet voldoende is. Voorts is het gewenst, dat de groothandel reeds in de aanvoerhaven er toe overgaat, in het bijzonder de vis van de verafgelegen visgronden, gefileerd en panklaar te verzenden, hetgeen een aanzienlijke besparing op transportkosten geeft, terwijl het visafval niet verloren gaat, doch tot waardevol vismeel verwerkt kan worden. Aanschaffing van fileermachines, indien mogelijk, kippering- en cleanplatemachines is gewenst, evenals moderne al of niet gekoelde vrachtauto's voor vistransport, waarvan op zichzelf reeds reclame voor visverbruik uitgaat.

Ten aanzien van de kleinhandel in vis werd zowel in het binnenland als in het buitenland de ervaring opgedaan, dat van modern ingerichte viswinkels, standplaatsen enz., een zeer gunstige invloed uitgaat op de omzet van vis.

De outillage van de viswinkeliers kan nog verder worden verbeterd met name dienen zij te beschikken over een eigen en/of een centrale koel- en vriesruimte. Toepassing van moderne organisatiesystemen in de kleinhandel in vis, ter besparing van kosten, verdient eveneens aanbeveling.

De gefileerde vis van de verre visgronden is bijzonder geschikt om gebakken en gereed voor het gebruik verkocht te worden. In Engeland heeft dit geleid tot een aanzienlijke vergroting van het aantal fried fish shops. In Duitsland wordt eveneens veel aandacht aan visbakkerijen besteed ten behoeve van de afzet van visfilets der verafgelegen visgronden. De Commissie acht het gewenst dat ook in Nederland de vestiging van fish-and-chips-winkels, al of niet gecombineerd met de gewone vishandel zal worden bevorderd. In Nederland zijn in de laatste jaren reeds enige fish-and-chips-winkels gevestigd, welke in het algemeen in een behoefte blijken te voorzien.

Een typisch Nederlandse wijze van visverkoop is de zgn. standplaatshouder op pleinen en hoeken van straten. Voor de verkoop en popularisering van vis is het van betekenis, dat de standplaatshouders over een goed en hygiënisch ingerichte verkoopgelegenheid beschikken.

De visventers nemen met betrekking tot de visafzet een belangrijke plaats in. Naarmate de aanvoer van vis van de verre visgronden zal toenemen verdient het organiseren van huis-aan-huisbezorging van (bevroren) visfilets van verafgelegen visgronden en bepaalde soorten verse vis met daartoe speciaal toegeruste bezorgwagentjes aanbeveling.

De visvoorziening van kleinere plaatsen, in het algemeen van het platteland, laat dikwijls te wensen over. De Commissie acht het gewenst daarin verbetering te brengen door het aantal verkoopplaatsen te vergroten met behulp van modern ingerichte rijdende viswinkels, waarmede op vaste tijden kleine plaatsen zullen worden bezocht, opdat de huisvrouw zich daarop kan instellen.

Zoals in hoofdstuk III reeds besproken dient ook aan de vakbekwaamheid van de vishandelaren blijvend aandacht te worden geschonken door middel van onderwijs en voorlichting aan deze groep.

Het verloop van het aantal vestigingen in de kleinhandel in vis is als volgt (met de verkoop van vis als hoofdbedrijf):

Tabel 26

Bedrijfstelling 1930	4245 vestigingen
1 Januari 1948	4413 "
1 Januari 1949	4770 "
1 Januari 1950	4618 "
1 Januari 1951	4365 "

Bron: Statistisch Bulletin van het C.B.S.

Neemt men in aanmerking, dat onder de vestigingen in de kleinhandel in vis volgens de Bedrijfstelling van 1930 ook begrepen zijn de groothandelaren in vis, die niet waren af te splitsen, dan is het totale aantal kleinhandelaren in vis thans hoger dan in 1930. Wel blijkt een aantal handelaren in vis, nu meer normale omstandigheden zijn aangebroken, de kleinhandel in vis te hebben gestaakt.

Het aantal viswinkeliers bedroeg in 1930 volgens de Bedrijfstelling 1.244, in 1951 waren er 1.665 viswinkeliers bij de Vakgroep Detailhandel in vis georganiseerd, zodat het aantal viswinkeliers thans groter is dan voor de oorlog. Het aantal venters bedroeg in 1930 3001 (waaronder ook de groothandelaren in vis) tegen ongeveer 2800 in 1951. Het aantal venters is vermoedelijk ongeveer even groot gebleven.

Naast de kleinhandelaren in vis, voor wie de vishandel hoofdbedrijf is, is er een aantal kleinhandelaren, voor wie de verkoop van vis (voornamelijk bokking, zure haring e.d.) nevenbedrijf is. De omzet van deze groep is echter van geen noemenswaardige betekenis.

De Commissie heeft zich voorts beziggehouden met de vraag hoe de grootst mogelijke efficiency van het afzetapparaat bereikt kan worden. Daartoe acht de Commissie, evenals in de industrie, in het bijzonder ten behoeve van de verre visserij, verticale integratie gewenst, zodanig dat een of enkele grote verkooporganisatie(s), waarin ook de rederijen vertegenwoordigd zullen moeten zijn, de verkoop van bijv. bevroren visfilets, de reclame en de voorlichting aan de consumenten kan verzorgen. Alsdan wordt het mogelijk de vis vanaf het moment van de vangst tot aan de consument te volgen ten einde een product van zo goed mogelijke kwaliteit tegen zo laag mogelijke prijs te kunnen leveren.

De grote en regelmatiger aanvoer van verse vis van de verafgelegen visgronden maakt verkoop van filets aan visbakkerijen tegen vaste prijs mogelijk, alsmede van diepgevroren filets, verpakt in pakjes van ½ kg of 1 kg als merkartikel tegen een voor de consument vaste prijs. Het merk zal voor de consument een garantie voor de goede kwaliteit moeten zijn. Het zal voorts stimulerend werken indien de vaste prijs door de eerder bedoelde verkooporganisatie(s) duidelijk op de verpakking wordt aangegeven. Inschakeling van filiaalwinkelmaatschappijen en van warenhuizen bij de verkoop van diepgevroren

visfilets acht de Commissie eveneens gewenst.

Het bakken van visfilets dient gedecentraliseerd te geschieden, opdat een zo goed mogelijke kwaliteit kan worden verkocht.

Het verdient aanbeveling, dat de gewenste verkooporganisatie zelf de reclame verzorgt voor de verkoop van verse, diepgevroren en gebakken visfilets. Aangezien de kwaliteit van verse, diepgevroren of gebakken filets voor massale verkoop van beslissende betekenis moet worden geacht, meent de Commissie dat de bovenbedoelde verkooporganisatie(s) een eigen merk en contrôle zou(den) moeten instellen van het moment van de vangst af tot aan de consument. Hierbij zij opgemerkt, dat met betrekking tot de bedrijfsinrichting de Keuringsdiensten van Waren het meest geschikt zijn om deze te controleren op grond van de daaraan te stellen eisen, zij het dat meer uniformiteit in de werkwijze der verschillende Keuringsdiensten gewenst is.

Aan zeer grote verbruikers van haring en vis, zoals het leger, de Koninklijke Marine en andere grote verbruikers, zou(den) de verkooporganisatie(s) zowel kwaliteit en kwantiteit als een vaste prijs moeten kunnen waarborgen, hetgeen een zeer grote verbetering zou betekenen, hetzij de gebakken visfilets rechtstreeks vanuit IJmuiden of via gedecentraliseerde visbakkerijen geleverd zouden worden.

§ 2. B u i t e n l a n d s e a f z e t

De Nederlandse zeevisserij is, mede ten gevolge van de gunstige geografische ligging zowel ten opzichte van de visgronden als ten opzichte van West- en Midden-Europa, vanouds een typisch exportbedrijf geweest. De opkomst en bescherming van de zeevisserij van landen, welke vroeger belangrijke importeurs waren van Nederlandse zeevis, heeft er toe geleid, dat aan de export, in het bijzonder na 1930, steeds meer belemmeringen in de weg werden gelegd. De uitvoer van verse zeevis is dientengevolge gedaald van ongeveer 50% van de totale aanvoer vóór 1930 tot ongeveer 15 à 20% thans. Daarentegen heeft de haringexport zich behoorlijk kunnen handhaven; 80% van de aanvoer van pekel- en steurharing wordt jaarlijks geëxporteerd. De zeevisserij is dus nog steeds een niet onbelangrijke bron voor de verkrijging van vreemde deviezen.

Van de export van zeevis naar de voornaamste landen geeft

Tabel 27 OVERZICHT VAN DE UITVOER VAN VISSERIJPRODUCTEN IN 1949 EN 1950

In f.1000,-	Pekel- en steurharing		Bokking		Verse haring		Verse zeevis		Visconserven		Overige visserijproducten		Totaal	
	1949	1950	1949	1950	1949	1950	1949	1950	1949	1950	1949	1950	1949	1950
1. België	4.957	5.630	262	555	577	1.018	843	1.245	140	127	7.427	7.081	14.206	15.656
2. Duitsland	9.718	5.315	64	48	2.365	23	1		1.177	1.000	1.276	1.835	14.601	8.221
3. Engeland	8	510		3		2	3.882	5.399	1.704	1.417	1.453	1.122	7.047	8.453
4. Frankrijk	1.882	1.063			16	11	984	2.177	51	81	3.687	4.073	6.620	7.405
5. Italië	532	714	48	186			102	215	544	234	330	156	1.556	1.505
6. Oostenrijk	125	92	118	169	398	372	140	293	2.049	674	117	29	2.947	1.629
7. Polen	2.241	285									413		2.654	285
8. Tsjecho-Slow.	1.143	412			948	702	6		129		521	1	2.747	1.115
9. U.S.A.	1.052	1.109	30	67	6		151	211	100	132	13	624	1.352	2.143
10. Zwitserland	16	19	61	64			249	453	242	222	326	766	894	1.524
11. Overige landen	3.221	2.673	1.739	2.982	8	10	289	601	6.208	4.244	600	815	12.065	11.325
12. Totaal	24.895	17.822	2.322	4.074	4.318	2.138	6.647	10.594	12.344	8.131	16.163	16.302	66.689	59.261

tabel 27 een beeld. Uit deze tabel blijkt, dat haring, in het bijzonder pekel- en steurharing, de belangrijkste vissoort voor de export is. België en Duitsland zijn de voornaamste importeurs. Voorheen werd ook veel pekel- en steurharing naar Oost-Europa uitgevoerd. Dit afzetgebied is echter ten dele verloren gegaan. Bokking wordt voornamelijk naar het Middellandse Zeegebied geëxporteerd, met name naar Griekenland en Egypte.

Voor verse haring is Duitsland de belangrijkste afnemer, doch deze markt dreigt spoedig verloren te zullen gaan ten gevolge van de grote Duitse haringaanvoer met de snel weer opgebouwde Duitse trawlvloot. Tsjecho-Slowakije is eveneens een afnemer van betekenis voor verse haring, doch dreigt thans van gering belang te zullen worden.

De uitvoer van verse zeevis heeft vooral betrekking op de export van platvis en in mindere mate van rondvis. Ofschoon van geringere betekenis dan de haringexport is de uitvoer van verse zeevis van belang voor de prijsvorming op de afslag. Groot-Brittannië, België en Frankrijk zijn de belangrijkste importeurs.

De uitvoer naar België werd in sterke mate belemmerd, doordat invoer in België slechts langs het grensstation Wernhout-Wuestwesel mag plaatsvinden, waardoor o.a. geen vervoer per spoor mogelijk is. Voorts bestaat er een bepaling, dat in België geen vis kleiner dan 40 cm mag worden ingevoerd, waardoor de levering van bepaalde vissoorten onmogelijk is. De verdeling van het contingent in maandelijkse tranches is eveneens als een hinderpaal te beschouwen.

De uitvoer naar Frankrijk ondervindt moeilijkheden, doordat de administratieve behandeling bij het uitreiken van invoerlicenties over vele bureaux loopt, waardoor steeds grote vertraging ontstaat. Bovendien geschiedt het vrijgeven van de contingenten vaak lang na het ingaan van de periode, waarvoor ze gelden. Van een continue export kan daardoor geen sprake zijn.

De uitvoer naar Duitsland, welke sinds kort weer mogelijk is, blijft ver beneden de verwachtingen. Dit wordt o.a. veroorzaakt door de bepaling, dat op het contingent voornamelijk "Konsumfisch" (volksvis, nl. kabeljauw, schelvis, koolvis) moet worden geleverd. In verband met de eigen Duitse aanvoer biedt deze markt echter slechts mogelijkheden voor de levering van luxe vissoorten.

Ondanks de moeilijkheden, welke worden ondervonden, moet het

mogelijk worden geacht, dat de export van visserijproducten nog belangrijk zou kunnen toenemen. Daartoe moet ook aan de afzet naar landen, welke tot de kleine afnemers kunnen worden gerekend, mede in verband met de doorwerking op de prijsvorming aan de afslag en de seizoenen waarin de export plaats heeft, grote betekenis worden toegekend.

De Commissie acht het evenwel noodzakelijk, dat bij de handelsbesprekingen met de verschillende landen grotere aandacht aan de export van visserijproducten zal worden besteed. De behartiging van de visserijbelangen door de handelsdelegaties kan daartoe worden verbeterd door in voorkomende gevallen aan deze delegaties een deskundige op het gebied van de export van visserijproducten toe te voegen.

Het wordt voorts wenselijk geacht de exportpolitiek, welke thans wordt gevolgd, te continueren. Deze wordt beheerst door de volgende beginselen:

I. De export wordt in principe vrijgelaten

Dit is het geval bij:

a. export op contingenten, welke ruim voldoende zijn;
b. export op reciprociteits- en compensatietransacties maar niet-centraal inkopende landen;
c. export naar vrije landen;
d. export van visserijproducten, waarvan de invoer in het betreffende land is geliberaliseerd.

II. Op te kleine contingenten wordt de export verdeeld over de exporteurs.

III. De export geschiedt centraal:

a. bij levering naar landen waar centrale inkoop plaats vindt;
b. bij bijzondere transacties;
c. indien centralisatie op grond van bijzondere overwegingen noodzakelijk moet worden geacht.

Bij de afzet naar centraal inkopende landen zal ook van de zijde van Nederland meer dan tot nu toe het geval is, een gesloten positie moeten worden ingenomen. Hiervoor ware te denken aan een centraal verkooporgaan, dat voor de uitvoer naar deze landen een monopolie zal moeten krijgen.

Naast het streven van de overheid om te komen tot een krachtige exportpolitiek met betrekking tot visserijproducten, dient de aandacht van de exporteur bij voortduring er op gericht te zijn producten van goede kwaliteit te leveren.

Voorts is het gewenst ook in de toekomst in overleg met de organisaties van belanghebbenden voor bepaalde te exporteren visserijproducten minimum-exportprijzen vast te stellen. Daardoor wordt voorkomen, dat bij uitvoer lagere prijzen worden berekend dan voor de afzet en dus voor het bedrijf noodzakelijk is. Voorts wordt er mede tegemoet gekomen aan de wens van bepaalde importerende landen naar stabiele prijzen der in te voeren vis (ter vermijding van verstoringen op hun eigen markt). Minimum exportprijzen kunnen tevens steun bieden aan het binnenlandse prijspeil.

Ten aanzien van de invoer ware bij het afsluiten van handelsverdragen bij de vaststelling van de contingenten voor vis een clausule op te nemen, waaruit blijkt, dat de invoer kan worden opgeschort op momenten, waarop naar het oordeel van de overheid de invoer nadelige gevolgen voor de Nederlandse markt met zich mede zou brengen.

§ 3. De financiering van de afzet

De Commissie is van oordeel, dat sanering van de vissersvloot nimmer zal slagen, indien niet tevens het afzetapparaat zal worden verbeterd. Ten behoeve van deze verbetering acht de Commissie het gewenst, dat door de overheid credieten zullen worden verleend.

Met betrekking tot de groothandel in vis meent de Commissie, dat het aantal groothandelaren, zowel ten behoeve van de binnenlandse markt als ten behoeve van de export, wellicht reeds te groot is, zodat het geen aanbeveling zou verdienen dit aantal uit te breiden door het verlenen van credietfaciliteiten.

De vraag van de consument naar panklare of voor-het-gebruik-gerede producten heeft echter ook in de vishandel geleid tot een zekere mechanisatie van de bewerking van vis. In het bijzonder de massale verwerking tot visfilets moet van groot belang voor de toekomst van het bedrijf worden geacht. Het visverbruik wordt aldus bevorderd, aangezien aan de wens van de consument naar het gerede product wordt voldaan. Het visafval gaat niet meer verloren, doch kan tot vismeel worden verwerkt, terwijl de transportkosten

belangrijk lager worden, doordat de te verzenden hoeveelheid tot de helft wordt teruggebracht.

Ten aanzien van het transport kan in het algemeen worden opgemerkt, dat de wijze waarop de Nederlandse Spoorwegen de verzending van vis verzorgen, zowel wat het binnenland als het buitenland betreft, geen aanleiding geeft tot opmerkingen. Vis blijkt echter ook het vervoer in de thans in gebruik zijnde vrachtauto's goed te kunnen verdragen, zodat de vis na aankomst op de plaats van bestemming de vergelijking met vis van buitenlandse herkomst volledig kan doorstaan. Het vervoer per auto is dan ook steeds belangrijker geworden.

De aanschaffing van moderne fileermachines, kippering- en cleanplatemachines, alsmede van moderne al of niet gekoelde vrachtauto's voor vistransport, brengt investeringen met zich mede, welke de draagkracht van de groothandelaren dikwijls te boven gaan. In verband hiermede acht de Commissie het gewenst, dat ook de groothandel in vis in aanmerking zal komen voor het verkrijgen van credieten ter modernisering van de outillage.

De moderne fileermachines en vrachtauto's zijn slechts rendabel te exploiteren, indien zij continu kunnen worden gebruikt. Om deze redenen meent de Commissie, dat de groothandel slechts dan voor crediet in aanmerking zou mogen komen, indien voldoende zekerheid verkregen is, dat in geval van rationalisatie van het transport en mechanisatie bij de bewerking van vis, de aan te schaffen outillage volledig zal worden gebruikt. Zulks zou in voorkomende gevallen voor de verschillende groothandelaren wellicht te bereiken zijn in coöperatief verband.

Ten aanzien van de kleinhandel in vis meent de Commissie, dat het voor de bevordering van de afzet van grote betekenis is, dat de inrichting van viswinkels, kramen van standplaatshouders en voertuigen van visventers op een behoorlijk peil moet staan. De ervaring in het buitenland, doch ook in Nederland is, dat met behulp van een moderne outillage van de kleinhandel, het visverbruik wordt gestimuleerd. De vestiging van goed ingerichte viswinkels bleek bovendien te leiden tot verbetering van inrichting en bedrijfsvoering van de reeds in de betrokken plaats gevestigde kleinhandelaren. De Commissie is dan ook van oordeel, dat het gewenst moet worden geacht, dat de mogelijkheid zal worden geschapen, dat ook

aan levensvatbare kleinhandelbedrijven in vis credieten zullen kunnen worden verstrekt ter modernisering van hun outillage. In verband met de betrekkelijk geringe financiële draagkracht van de kleinhandelaren in vis meent de Commissie, dat zal moeten worden volstaan met een credietverlening, waarbij de kleinhandelaar ten minste 20% van de noodzakelijke investering zelf voor zijn rekening zal moeten nemen.

Ter verbetering van de outillage van de kleinhandel in vis denkt de Commissie aan de inrichting van 1000 winkels, 2500 voertuigen en 100 fish- and chips-winkels over een periode van ten hoogste 10 jaar. Ten einde de kosten zoveel mogelijk te drukken, acht de Commissie normalisatie van de installatie gewenst. Verbouwing en inrichting van een winkel zullen ongeveer ƒ 15.000,- kosten; een modern voertuig met mechanische voortbeweging ten behoeve van het venten van vis kan op ƒ 1.000,- worden begroot. Tevens is voor fish- and chips-winkels, waarvan het succes gebleken is bij de reeds gevestigde proefbedrijven, credietverlening gewenst, ten einde tot een snellere vergroting van het aantal fish- and chips-winkels te komen, waarvan de noodzakelijke investering op ƒ 15.000,- per winkel kan worden geraamd.

Ten opzichte van de kleinhandel in vis komt de Commissie, indien 80% van de noodzakelijke investering in de vorm van crediet wordt verleend, tot de volgende raming der nodige middelen over een periode van ten hoogste 10 jaar:

1000 viswinkels:	maximaal crediet	ƒ 12.000.000,-
2500 visvoertuigen:	" "	" 2.000.000,-
100 fish- and chips-winkels:	" "	" 1.200.000,-
	Totaal	ƒ 15.200.000,-

Opgemerkt zij, dat reeds spoedig aflossing en rente zullen worden ontvangen, zodat het kapitaal rouleert en dientengevolge met veel minder dan het totaal van ƒ 15,2 millioen kan worden volstaan.

Met betrekking tot de visconservenfabrieken, rokerijen en inleggerijen, acht de Commissie verdere mechanisatie gewenst. Voor zover de daarvoor nodige investeringen in levensvatbare bedrijven de financiële draagkracht overtreffen, acht de Commissie credietverlening aan te bevelen. Ook hierbij dient echter naar de meest rationele be- en verwerking van vis te worden gestreefd en mogen zo nodig slechts aan combinaties van bedrijven credieten worden verleend, opdat moderne gemechaniseerde bedrijven volledig bezet kunnen werken.

HOOFDSTUK VI

BE- EN VERWERKING VAN VIS

De verwerking van haring tot zgn. halfconserven, t.w. bokking, harderwijkers, gemarineerde haring, mosselen, enz. door rokerijen en inleggerijen is reeds sinds lang van grote betekenis voor de visserij. Voornamelijk gedurende en na de Tweede Wereldoorlog is ook de productie van zgn. volconserven, in hoofdzaak van haring en makreel van toenemende betekenis geworden, terwijl de laatste jaren ook de vismeelindustrie en het diepvriezen van vis van meer belang is geworden.

De Commissie acht het bestaan en de verdere ontwikkeling van de Nederlandse visverwerkende industrie van zeer grote betekenis voor de toekomst van het visserijbedrijf enerzijds en uit een oogpunt van voedselvoorziening een algemeen belang anderzijds.

§ 1. V i s c o n s e r v e n f a b r i e k e n

De Nederlandse productie van zgn. volconserven, d.w.z. van practisch onbeperkt houdbare visconserven had voor 1940 weinig te betekenen. Na de bevrijding is deze tak van nijverheid van toenemende betekenis geworden voor de visserij, in het bijzonder voor de zeevisserij op verse haring en makreel, alsmede voor de mosselkwekerijen.

Van de totale aanvoer van verse haring verwerkte de visconservenindustrie in de jaren van 1946 tot en met 1950 per jaar resp.: 11%, 10%, 12%, 29% en 22%. De Commissie is dan ook van mening, dat de vraag van de visconservenindustrie een belangrijke bijdrage levert om de topaanvoeren van de verse haring op te vangen en dat daarvan een prijsstabiliserende invloed uitgaat.

Tijdens de bezetting heeft een aanzienlijk aantal fabrieken zich op het conserveren van vis toegelegd. Na de bevrijding heeft echter een niet onbelangrijk aantal van deze fabriekjes de productie van visconserven moeten staken, zodat in 1950 twee fabrieken bijna de helft van de totale productie verzorgden.

De visconservenindustrie werkt voor een belangrijk gedeelte voor de export en is dientengevolge een niet onbelangrijke bron van vreemde deviezen.

Van de belangrijkste afzetgebieden geeft het hiernavolgend overzicht een beeld.

Tabel 28

UITVOER VAN VISCONSERVEN NA DE OORLOG (NETTO-GEWICHT).

	1948		1949		1950	
	1000 kg	1000 gld	1000 kg	1000 gld	1000 kg	1000 gld
1. Groot-Brittannië	1382	2488	740	1704	545	1417
2. Duitsland	5	9	724	1177	500	1000
3. België	122	297	57	140	65	127
4. Zwitserland	128	247	111	242	69	222
5. Oostenrijk	29	50	1017	2049	306	674
6. Tsjecho-Slowakije	361	634	65	129	0	0
7. Italië	31	54	411	544	220	234
8. Palestina	272	415	22	26	8	7
9. Indonesië	1833	3078	1825	4558	991	1384
10. Singapore			582	599	422	414
11. Overige landen	356	661	876	1176	2068	2652
12. Totaal	4519	7933	6430	12344	5194	8131

Bron: In-, uit- en doorvoerstatistiek. C.B.S.

Uit dit overzicht blijkt, dat er de afgelopen jaren verschuivingen in de afzetgebieden optraden, zodat er nog moeilijk van vaste afzetgebieden kan worden gesproken. Vermindering van de afzet naar het ene gebied werd echter voor een belangrijk deel gecompenseerd door export naar andere gebieden. De afzet op de nieuwe markten was echter slechts mogelijk door een lagere prijs te vragen, zodat de gemiddelde prijs van 1949 op 1950 met ruim 20% daalde.

Op de buitenlandse markt moest in toenemende mate worden geconcurreerd met buitenlandse fabrieken, welke ten opzichte van de Nederlandse bedrijven o.a. het voordeel van een jarenlange ervaring hebben.

Met het oog op de toenemende buitenlandse concurrentie zullen de Nederlandse visconservenfabrieken steeds dienen te streven naar kwalitietsproducten tegen een lage prijs. Bij voldoende kwaliteitsaanbod van haring menen de visconservenfabrieken hun productie te kunnen opvoeren tot 25 à 30% van de totale aanvoer van verse haring.

Ten einde een zo goed mogelijk product te verkrijgen wordt, vóór de aflevering is toegestaan, een organoleptische keuring toegepast krachtens de "Verordening Verbod Inblikken van Visserijproducten 1946". Maatregelen zijn echter in voorbereiding ook onderzoek van monsters op houdbaarheid verplicht te stellen. Voorts is reeds van kracht de "Verordening Inrichting Visconservenfabrieken 1950", welke verordening eisen stelt ten aanzien van materiaal en

afmetingen van de fabriekspercelen, alsmede ten opzichte van de apparatuur. De bedoeling hiervan is dat de bedrijven beschikken over een behoorlijke installatie en dat zij op hygiënische wijze werken.

§ 2. R o k e r i j e n

In Nederland zijn ongeveer 250 visrokerijen werkzaam, welke voor de zeevisserij voornamelijk van belang zijn als kopers van gezouten en verse haring en van verse makreel. Deze visrokerijen nemen een gedeelte van de aangevoerde pekel- en steurharing op om deze te verwerken tot een product waarnaar zowel in binnen- als buitenland vraag bestaat. Naar schatting wordt jaarlijks ongeveer 10.000 ton pekel- en steurharing verwerkt tot ongeveer 7500 ton gerookte haring en wordt 3500 ton verse haring per jaar verwerkt tot 2500 ton gestoomde haring. De rokerijen en stomerijen bereiken daardoor een omzet van ongeveer 15% van de aangevoerde pekel- en steurharing en 10% van de aanvoer van verse haring en een geringere hoeveelheid verse makreel.

De visrokerijen werken hoofdzakelijk voor het binnenland, verschillende rokerijen exporteren bokking, o.a. naar het Middellandse Zeegebied. Concentratie van de export naar dit gebied ware gewenst.

Het zijn in het algemeen kleine arbeidsintensieve bedrijven met een beperkte capaciteit; mechanisatie heeft nog niet plaats gevonden, doch is zeer gewenst.

Het is noodzakelijk dat de rokerijen en stomerijen kwaliteitsproducten vervaardigen, waartoe in de eerste plaats een goede outillage en hygiënische wijze van bewerking van de vis vereist is. Gebleken is dat de huidige eisen, namelijk die van het Algemeen Besluit (Warenwet) niet voldoende kunnen worden geacht. Het ware gewenst dat een Verordening, welke gericht is op de verbetering van de inrichting van de bestaande rokerijen en van die van eventuele vestigingen, over welke verordening thans tussen het bedrijfsleven en het Bedrijfschap overleg gaande is, spoedig tot stand komt. De afzet van gerookte en gestoomde haring en makreel zou minder worden afgeremd, indien de verpakking van het product aantrekkelijker en hygiënischer zou kunnen worden gemaakt. Gezocht zal moeten worden naar een goedkope verpakking, welke doelmatig en zindelijk is,

slechts één keer kan worden gebruikt en welke tevens op attractieve wijze aan een adspirantkoper toont wat hem wordt aangeboden.

Voorts zij opgemerkt dat de sinds kort in de handel verkrijgbare machinaal gefileerde gerookte en gestoomde haringfilets een belangrijke stap vooruit betekenen voor de verdere popularisering van gerookte en gestoomde haring.

§ 3. Inleggerijen

De ongeveer 250 inleggerijen zijn evenals de rokerijen meest kleine arbeidsintensieve bedrijven, welke voornamelijk pekel- en steurharing en mosselen verwerken. Zij zetten per jaar gemiddeld ongeveer 5000 ton om, voornamelijk op de binnenlandse markt.

Ofschoon het in verband met het feit, dat de inleggerijen meest gemengde bedrijven zijn, moeilijk is een beeld van de bedrijfsuitkomsten te verkrijgen over de gehele bedrijfstak, kan wel worden vastgesteld, dat in de inleggerij-sector overcapaciteit bestaat. Niettemin vinden nog steeds nieuwe vestigingen plaats en wel meest kleine, primitief ingerichte bedrijven. Overigens is ook de inrichting van en de hygiënische toestand in vele bestaande inleggerijen voor verbetering vatbaar. Het is gewenst dat ook met betrekking tot de inleggerijen spoedig een inrichtingsverordening tot stand komt, opdat het peil van de bestaande bedrijven kan worden opgevoerd en nieuwe vestigingen worden beperkt tot goed geoutilleerde ondernemingen.

§ 4. Diepvriezen van vis

Het diepvriezen van bederfelijke levensmiddelen is een methode van conserveren, waardoor het mogelijk is producten lange tijd in verse toestand te bewaren. Kenmerk is dus dat het product vers blijft, hetgeen om verschillende redenen een groot voordeel is ten opzichte van de tot nog toe bekende conserveringsmethode van steriliseren waardoor bederfelijke levensmiddelen eveneens houdbaar worden gemaakt, doch in gesteriliseerde, d.i. gekookte, vorm.

Het diepvriezen vindt plaats door de verse levensmiddelen bij lage temperatuur te bevriezen (-30° tot -40°C) en eveneens bij lage temperatuur te bewaren (-20°C). Het op deze wijze conserveren van levensmiddelen berust hierop, dat de afbraakprocessen worden vertraagd en bij lage temperatuur vrijwel tot stilstand komen. Bederfelijke levensmiddelen kunnen dientengevolge vers worden bewaard in de kwaliteit van het moment van invriezen. Het product wordt er

niet beter door, doch hoe geperfectionneerder het diepvriezen wordt toegepast, hoe meer het ontdooide product het verse nabijkomt.

Van groot belang is, dat tijdens het bewaren het product niet aan te grote temperatuurschommelingen onderhevig is. Dit brengt met zich mede, dat ten behoeve van het transport van de bewaarplaats naar de consument van een zgn. "vriesketting" gebruik moet worden gemaakt, d.w.z. er zijn speciale transportmiddelen nodig, welke zodanig zijn ingericht, dat het product bij lage temperatuur kan worden vervoerd, terwijl de kleinhandelaar over een vrieskast moet beschikken van waaruit het diepgevroren product kan worden verkocht. De toepassing van het diepvriesprocédé voor vis brengt dus grote investeringen met zich mede.

In de Verenigde Staten van Noord-Amerika wordt het diepvriezen van bederfelijke levensmiddelen reeds op grote schaal toegepast. Vis wordt daar in de vorm van visfilets, panklaar en verpakt als merkartikel tegen een vaste prijs verkocht.

Ook voor Nederland moet volgens de Commissie grote betekenis aan de toepassing van het diepvriesprocédé in de visserij worden gehecht.

Zou de vis aan de wal worden diepgevroren, dan brengt zulks een kostenverhoging met zich mede, hetgeen ook in de prijs voor de consument tot uitdrukking zal komen.

Wordt het echter mogelijk het snelvriezen aan boord van de trawlers te doen plaatsvinden, dan kan dit in het bijzonder voor de verre visserij van grote betekenis worden, aangezien de vaartuigen dan veel langer op de visgronden zullen kunnen blijven en daardoor de verhouding tussen het aantal vaardagen en het aantal visdagen veel gunstiger wordt, hetgeen zal leiden tot lagere kosten per kg vis.

Het diepvriezen van vis aan de wal wordt ook in Nederland, zij het op bescheiden schaal, toegepast, terwijl de Afdeling Visserijproducten van het Centraal Instituut voor Voedingsonderzoek T.N.O. het diepvriezen wetenschappelijk onderzoekt.

In het buitenland worden thans proeven genomen met trawlers aan boord waarvan de gevangen vis wordt gefileerd, verpakt en diepgevroren. Het moet voor de toekomst van de Nederlandse visserij van belang worden geacht, dat de vorderingen met het diepvriezen van vis nauwkeurig worden gevolgd ten einde deze op het daarvoor geschikte tijdstip ook in de Nederlandse visserij in toepassing te kunnen brengen.

§ 5. De vismeelindustrie

De productie van vismeel en visolie uit vis en visafval had voor 1940 hier te lande weinig te betekenen. Vismeel ten behoeve van de veestapel werd geïmporteerd. Na de bevrijding hebben zich echter belangrijke wijzigingen voorgedaan op de wereldmarkt voor vismeel, ten dele samenhangende met veranderingen op de wereldmarkt voor veevoeders, nieuwe inzichten met betrekking tot een betere voeding van de veestapel en verbetering van het procédé der vismeel- en visoliefabricage.

Volgens mededelingen van de Directie der Visserijen en de Directie Voedselvoorziening van het Ministerie van Landbouw, Visserij en Voedselvoorziening is er ten opzichte van de veestapel sprake van onderconsumptie van dierlijke eiwitten en wordt de behoefte aan dierlijke eiwitten geraamd op 120.000 ton dierlijke eiwitten per jaar, bestaande uit 65.000 ton vismeel en 55.000 ton diermeel. De Nederlandse productie van vismeel is te ramen op ongeveer 12.000 ton per jaar. Er moet dus voor millioenen guldens aan vismeel worden geïmporteerd.

De Nederlandse productie van vismeel heeft zich in de afgelopen jaren steeds gunstiger ontwikkeld, zij steeg in weinige jaren tot 12.000 ton. Deze toenemende productie is in belangrijke mate te danken aan de overschotten, welke ontstonden door toepassing van een stelsel van bodemprijzen en opvangregelingen. In de laatste jaren is gebleken, dat een zo groot mogelijke productie, gecombineerd met leverantie van de overschotten aan de vismeelindustrie een van de grondslagen van het komende visserij-beleid zal moeten worden. Vis als grondstof voor de vismeelfabrieken zal in het algemeen voor de exploitatie-rekening der vissersvaartuigen van verstrekkende betekenis kunnen zijn.

Indien daarenboven de vis van de verre visserij evenals in het buitenland gefileerd in de handel zal worden gebracht, dan zal ongeveer 60% tot 70% van de totale aanvoer van de verre visserij als visafval voor de vismeelindustrie ter beschikking komen en de Nederlandse productie van vismeel verder kunnen toenemen.

De Nederlandse vismeelindustrie heeft de laatste jaren een uitbreiding ondergaan, terwijl men thans ook overgaat tot het verwerken van het visafvalwater tot zgn. "stickwater", een nieuw bijproduct van de vismeelfabricage, dat van betekenis is voor de veestapel.

Mede in verband met een besparing aan vreemde deviezen acht de Commissie het gewenst, dat de Nederlandse vismeelindustrie tot verdere, economisch verantwoorde ontwikkeling zal worden gebracht, hetgeen ook met betrekking tot de rentabiliteit van de verre visserij van grote betekenis moet worden geacht.

HOOFDSTUK VII
FINANCIERING

§ 1. Samenvatting van de financiering en enkele fiscale aspecten

a. Samenvatting van de financiering

In de hoofdstukken III en V is de financiering behandeld van de sanering van de zeevisserij en de verbetering van de outillage van de vishandel, waarvan hieronder een samenvatting volgt:

1. Visserijvloot:

Slooppremie	f. 2,2 mln	
Bouw van nieuwe schepen	" 37,0 mln	
3 verre visserijtrawlers	" 4,0 mln	
Totaal vloot		f. 43,2 mln

waarvan f. 18,5 mln faciliteitencrediet van de overheid

2. Afzetapparaat:

1000 viswinkels	f. 15,0 mln	
2500 visvoertuigen	" 2,5 mln	
100 fish and chipswinkels	" 1,5 mln	
Totaal afzetapparaat		f. 19,0 mln

waarvan f. 15,2 mln crediet van de overheid.

In totaal zal over een periode van ten hoogste 10 jaar ruim 60 mln gulden moeten worden geïnvesteerd, waarvan ongeveer 18 mln gulden faciliteitencrediet en 15 mln gulden gewoon crediet van overheidswege beschikbaar te stellen. Aangezien uit de aflossingen der credieten weer gelden ter beschikking komen, is in totaal aanzienlijk minder dan 33 mln gulden van overheidswege nodig.

b. Enkele fiscale aspecten met betrekking tot de visserij

In bijlage 4 is een uitvoerige uiteenzetting gegeven van de fiscale aspecten ten aanzien van de visserij in verband met de noodzakelijk geachte sanering.

De Commissie heeft zich in het bijzonder beziggehouden met de vraag in hoeverre een positieve fiscale politiek met betrekking tot de visserij zou kunnen bijdragen tot een zo groot mogelijk bedrag

aan eigen middelen ter financiering van de sanering. De wijze van toepassing van de geldende belastingbepalingen is dientengevolge van groot belang. In verband daarmede acht de Commissie de volgende punten van belang:

1. Het belastingvrij reserveren van bij sloop of verkoop vrijkomende middelen

   In het kader van de sanering meent de Commissie, dat verkoop voor sloop of anderszins, dient te worden beschouwd als noodzakelijk voor het behoud van het concurrentie-vermogen, ten einde middelen te verkrijgen voor verbetering van het bedrijf. In dergelijke gevallen zal er dus geen sprake zijn van vrijwillige commerciële verkoop, welke belastbaar zou zijn.

2. Het van kracht blijven van de mogelijkheid tot het vervroegd afschrijven op nieuwe investeringen

   Ten einde onbillijkheden te voorkomen acht de Commissie het gewenst, dat gedurende de saneringsperiode de mogelijkheid tot vervroegde afschrijving van 1/3 deel van de aanschaffingswaarde blijft bestaan.

3. Met betrekking tot de door verkoop voor sloop of anderszins vrijkomende survey-reserves, alsmede het restant van de zgn. "Engelse Pot" meent de Commissie, dat het aanbeveling verdient, dat deze middelen in de visserij ten behoeve van de sanering belastingvrij kunnen worden geïnvesteerd.

4. Vereveningsheffing

   Ten aanzien van de in 1951 ook voor de visserij van kracht geworden vereveningsheffing meent de Commissie te moeten opmerken, dat deze heffing het beeld van de bedrijfsresultaten van de visserij ongunstig heeft beïnvloed.

§ 2. Maatschappij tot financiering van de visserij (Visserijbank)

De aard van de kapitaalbehoefte in de visserij verschilt in belangrijke mate van die in de landbouw en in de industrie. In landbouw en industrie vindt men naast de behoefte aan lang kapitaal ten behoeve van de aankoop van grond, gebouwen en machines een belangrijke behoefte aan kort kapitaal, dat ten dele met eigen middelen en ten dele met vreemde middelen wordt gefinancierd. Het korte kapitaal, d.w.z. financiële middelen, waarover slechts gedurende

een aantal maanden de beschikking nodig is, wordt gebruikt om de kosten te betalen, welke gedurende het productieproces gemaakt worden. De boer gaat eerst zijn grond bewerken, zaaien, enz. om pas vele maanden later zijn gewas te oogsten. Voor de betaling van het zaaizaad, de arbeidslonen enz. is het voordelig gebruik te maken van kort crediet van de coöperatieve Boerenleenbank. Na verkoop van de oogst worden de leveranciers betaald en het bankcrediet afgelost.

In de visserij daarentegen (met uitzondering van de haringdrijfnetvisserij) bestaat er in het algemeen weinig behoefte aan kort kapitaal en dienovereenkomstig aan kort crediet. Immers is het vaartuig eenmaal visklaar, dan maakt het naar gelang van de tak van visserij, reizen, welke van een dag tot slechts enkele weken duren. Doch onmiddellijk na de aanvoer wordt de vangst verkocht en de besomming door de reder of visser ontvangen. Tegenover de uitgaaf voor de variabele kosten staat dus vrijwel onmiddellijk een opbrengst, waaruit deze variabele kosten kunnen worden betaald. Leverancierscrediet en andere korte credieten behoren dus in de visserij normaliter weinig voor te komen.

In de visserij is er echter een grote behoefte aan lang kapitaal. De bouw van nieuwe schepen en motoren vereist belangrijke investeringen. Bovendien is de dynamische ontwikkeling van het visserijbedrijf, in verband met de snelle technische ontwikkeling, oorzaak, dat het aanschaffen van een nieuw schip of een nieuwe motor een aanzienlijk grotere investering met zich brengt dan het kapitaal belegd in het oude schip of motor. Het aanschaffen van een nieuw vissersvaartuig vereist daardoor meestal meer kapitaal dan waarover de reder of visser beschikt. Uiteraard verdient het de voorkeur de investeringen in de visserij geheel uit eigen middelen of met aandelenkapitaal te financieren. Dit blijkt echter niet mogelijk. De reder en visser zijn niet financieel draagkrachtig genoeg, terwijl risicodragend kapitaal schaars is. Het gevolg hiervan is, dat in de visserij de aard van de kapitaalbehoefte gekenmerkt wordt door behoefte aan lang kapitaal in de vorm van lang crediet ten behoeve van aanvullende financiering voor aanschaffing van nieuwe vaartuigen of motoren ter tijdige vervanging van oude.

Moeilijkheden met de financiering gingen zich voordoen toen na 1920 de haringdrijfnet- en de kustvissersvloot gemotoriseerd

werden en na 1930 de IJmuider trawlvloot een snelle evolutie doormaakte.

Reeds in 1926[1] werd aan de overheid geadviseerd aanvullende credieten ten behoeve van verbetering van de vissersvloot te verlenen. Gebrek aan kapitaal en het ontbreken van een speciale instelling voor credietverlening aan de visserij was oorzaak, dat de IJmuider rederijen in het algemeen niet tot de bouw van nieuwe moderne trawlers konden overgaan, doch moesten volstaan met de aanschaffing van tweedehands buitenlandse trawlers.

Thans doen zich wederom dezelfde moeilijkheden bij de financiering van de nieuwbouw voor. De huidige schaarste aan risicodragend kapitaal ter zijde latend, is het evenals voorheen de onbekendheid met deze wel zeer speciale tak van bedrijf, welke oorzaak is dat de belegger het risico niet kan beoordelen en bij voorkeur zijn middelen elders investeert.

Het niet kunnen beoordelen van het risico is een factor, welke zich niet alleen ten aanzien van de visserij doet gelden, doch ten opzichte van tal van takken van bedrijf, welke van kleinere omvang of zeer gespecialiseerd zijn. Het is voor de belegger of financieringsinstelling niet economisch gerechtvaardigd zich de zeer speciale kennis der betreffende tak van bedrijf eigen te maken, met het gevolg, dat bijv. de visserij normaliter geen lang aanvullend crediet kan aantrekken. In tijden van na-oorlogs- of hoogconjunctuur werd er wat meer kapitaal van buiten het bedrijf in de visserij belegd, dat echter van speculatieve aard was, met het gevolg dat in tijden van depressie bleek, dat de buitenstaander het risico onvoldoende beoordeeld had en zonder behoorlijke kennis van het bedrijf een investering had verricht, waarmede na een korte periode van hausse ongunstige ervaringen werden opgedaan. Dergelijke ongunstige ervaringen zijn zeer schadelijk voor de visserij gebleken.

Andere takken van bedrijf ondervonden soortgelijke moeilijkheden, met name de landbouw, het ambacht en de middenstand[2].

---

1) Rapport van de "Commissie voor het Scheveningse Visserijbedrijf" 1926

2) Drs J.F. Posthuma: "De financiering van de kleine en middelgrote industrie".

Dit heeft geleid tot de opkomst van de Boerenleenbanken en de instelling van het zgn. "Werktuigencrediet" en de borgstellingfondsen voor de landbouw en de middenstand. Op verschillende gebieden treft men dus zeer gespecialiseerde instellingen aan ter financiering van economische groepen, welke anders in ernstige moeilijkheden zouden geraken. Soms liggen dergelijke instituten geheel in de privaatrechtelijke sfeer, veelal zijn zij echter een gevolg van bemoeiïngen van de overheid.

Met betrekking tot de visserij is hier te lande nog niet een dergelijke voorziening tot stand gekomen. Daarentegen is dit wel in het buitenland het geval. Met name in Denemarken en Noorwegen, waar de visserij ten aanzien van de financiering overeenkomstige moeilijkheden ondervond als de visserij hier te lande, heeft de overheid het initiatief genomen tot oprichting van visserijbanken, welker speciale taak het is, op zakelijke voorwaarden te voorzien in de behoefte aan lang crediet ten behoeve van de financiering van het aanschaffen of verbeteren van vissersvaartuigen, motoren, enz.

Met betrekking tot het Nederlandse visserijbedrijf acht de Commissie het gewenst - niet slechts voor wat sanering van de vloot betreft, doch evenzeer voor later - dat de financiering daarvan de taak wordt van een speciale instelling, nl. een Maatschappij tot Financiering van de Visserij ("Visserijbank").

De financieringsbehoeften betreffen voornamelijk credieten op lange termijn. Hierbij wordt door de Commissie gedacht aan de volgende objecten:

1. vissersvaartuigen en motoren;
2. apparatuur voor de be- en verwerking van vis; koelauto's;
3. installatie van de kleinhandel in vis.

Alleen een gespecialiseerde instelling kan voldoende deskundigheid bezitten om de financiering van dit bedrijf met zijn geheel eigen karakter op de juiste wijze te verrichten. Uiteraard zal deze deskundigheid zowel het gebied van het financieren in het algemeen als het gebied van de visserij moeten betreffen.

In een Raad van Advies, verbonden aan de voorgestelde Maatschappij tot Financiering van de Visserij, zouden naast financiële kringen, het Bedrijfschap voor Visserijproducten, het Ministerie van Landbouw, Visserij en Voedselvoorziening, de Afdeling Visserij

van het Landbouw-Economisch Instituut, de Stichting van de Nederlandse Visserij, de onderdelen van het bedrijfsleven en de Unie-Verkeer, vertegenwoordigd moeten zijn.

De Commissie veronderstelt, dat de scheepshypotheekbanken en andere financiële instellingen zullen willen participeren, terwijl naar analogie van andere landen en andere bedrijfstakken een garantiefonds uit de tegenwaarderekening van het E.H.P. door de Commissie wordt bepleit.

HOOFDSTUK VIII

DE WET OP DE PUBLIEKRECHTELIJKE BEDRIJFSORGANISATIE

Op grond van de artikelen 42 en 43 van de Wet op de publiekrechtelijke bedrijfsorganisatie kunnen door de Sociaal-Economische Raad Commissies, waarin ook personen buiten de S.E.R. zitting kunnen hebben, worden ingesteld ter voorbereiding van door de Raad, hetzij op eigen initiatief, hetzij op verzoek van de regering, uit te brengen adviezen van sociale of economische aard.

De Commissie beveelt aan, dat onder auspiciën van de Sociaal-Economische Raad krachtens artikel 42 van de Wet op de Publiekrechtelijke Bedrijfsorganisatie een Vaste Commissie voor de Visserij wordt ingesteld.

Overeenkomstig genoemd artikel van de Wet P.B.O. werden een Vaste Commissie voor de Landbouw en een Vaste Commissie voor het Verkeer reeds ingesteld.

Bij de uitvoering en toepassing van de gedachten in dit rapport neergelegd zal de overheid bij herhaling behoefte hebben aan adviezen van een daarvoor deskundig orgaan. Een Vaste Commissie voor de Visserij in de zin van art. 42 van de Wet P.B.O. zal daarvoor het meest aangewezen orgaan zijn, waarbij tevens in aanmerking dient te worden genomen, dat het onderhavige rapport, gelijk aan het slot van de inleiding vastgesteld een stap in de richting van een bewust nationaal visserij beleid is.

Dit zal een aangelegenheid blijven van voortdurende aandacht en belangstelling. Met het oog daarop is een orgaan op het hoge niveau van een Vaste Commissie voor de Visserij in de S.E.R. onmisbaar.

Op de komende instelling van het horizontale bedrijfschap en het verticale productschap, beide in de Wet P.B.O. voorzien, behoeft met betrekking tot hun aandeel in de behartiging van de visserij-belangen niet nader te worden ingegaan.

HOOFDSTUK IX

OVERZICHT VAN MAATREGELEN TER BESCHERMING VAN DE NATIONALE VISSERIJ IN HET BUITENLAND

De algemene tendenz in West-Europa is de nationale visserij, evenals de nationale landbouw, te bevorderen en te beschermen tegen buitenlandse concurrentie. Voorts wordt de uitvoer van vis zoveel mogelijk gestimuleerd ter verkrijging van vreemde deviezen. De meest gebruikelijke maatregelen ter bescherming tegen buitenlandse concurrentie zijn:

1. hoge invoerrechten;
2. contingentering;
3. bureaucratische maatregelen (bijv. een zodanige regeling van de invoer, dat deze regeling op zichzelf reeds een belemmering voor invoer betekent);
4. technische middelen (bijv. in België mag geen vis kleiner dan 40 cm worden ingevoerd).

Hieronder volgt een beknopt overzicht van de overheidsmaatregelen in verschillende Westeuropese landen ter bescherming van de nationale visserij genomen. [1)]

a. Engeland

De Engelse zeevisserij verkeert evenals de Nederlandse zeevisserij reeds jaren in economische moeilijkheden, welke voor 1940 aanleiding waren tot een omvangrijk onderzoek, waarover in 1934 en 1938 rapporten werden uitgebracht. Als gevolg daarvan kwam ten behoeve van de haringdrijfnetvisserij de "Herring Industry Board" tot stand. De "H.I.B." is een publiekrechtelijk orgaan, dat volgens de instellingswet vergaande bevoegdheden heeft t.a.v. de Engelse haringdrijfnetvisserij. De Board regelt de aanvoer en de prijzen, geeft zowel leningen als subsidies voor nieuwbouw, verbetering en uitrusting van schepen en bevordert, ook financieel, het wetenschappelijk onderzoek en experimenten inzake nieuwe toepassingen der techniek. Door middel van oprichting van diepvriezerijen, moderne gemechaniseerde visrokerijen, enz. tracht de H.I.B. het binnenlands verbruik van haring te stimuleren.

Bij export van haring kan de H.I.B. crediet geven. Op haring, welke tot vismeel wordt verwerkt, wordt door de H.I.B. een toeslag gegeven.

Ten behoeve van haar werkzaamheden kreeg de H.I.B. bij haar oprichting, krachtens de "Herring Industry Act" ongeveer £ 3 millioen werkkapitaal van de schatkist. Voorts bestaan de inkomsten uit een heffing op de verkoop van haring.

1) Bron: Voornamelijk ontleend aan gegevens verzameld door de Directie van de Visserijen.

Van de hierboven genoemde bevoegdheden heeft de H.I.B. slechts ten dele gebruik gemaakt.

Met betrekking tot de zeevisserij op verse zeevis werd op grond van de "Sea Fish Industry Bill" van Januari 1951 de "White Fish Authority" ingesteld, een publiekrechtelijk orgaan ten behoeve van reorganisatie, ontwikkeling en regeling van de grote zeevisserij.

De White Fish Authority kreeg van de overheid £ 1 millioen voor research en experimenten, te verdelen over 10 jaar. Voorts kan de W.F.A. £ 15 millioen lenen (waarvan £ 10 millioen van de overheid) ten behoeve van credieten voor nieuwbouw en verbetering van schepen, aanschaf van netten, enz. Verdere inkomsten van de W.F.A. bestaan uit een heffing op de aanvoer van verse zeevis.

In verband met de slechte bedrijfsresultaten van de Noordzeevisserij wordt op grond van de "White Fish Subs. Act. 1950" een subsidie verleend ten behoeve van stoom- en motorschepen tot een lengte van 140 voet. Deze subsidie wordt verleend als een suppletie op de besomming met een maximum van £ 10 à 12 per zeedag en eveneens met een maximum per reis voor zover een bepaalde besomming niet wordt verkregen. Voorts is de prijs der bunkerkolen aanzienlijk lager dan in Nederland.

De kustvissers ontvangen op grond van de "Inshore Fishing Industry Act 1945" leningen voor de aanschaffing van schepen, motoren en visserijmateriaal, alsmede 8 d (tot voor kort 10 d) per stone (= ± 6,4 kg) aangevoerde vis. (Voor 1951/52 £ 22.000 subsidies en £ 38.750 leningen.)

De verre visserij wordt niet financieel gesteund. Blijkens een recente uitlating van een reder wordt er met de verre visserij wel winst, doch geen overdreven winst gemaakt. [1]

b. Denemarken

Na de bevrijding heeft Denemarken een afzonderlijk Ministerie van Visserij ingesteld. Voorts werden ten behoeve van de export van vis visserij-attaché's bij enkele gezantschappen in het buitenland aangesteld.
Aan visserij-onderwijs en -voorlichting wordt in Denemarken zeer veel aandacht besteed.

Ten einde de kwaliteit van de te exporteren vis zo hoog mogelijk op te voeren is er van overheidswege contrôle op de kwaliteit van de te exporteren vis. Alleen exportours, die aan bepaalde voorwaarden voldoen kunnen een exportvergunning verkrijgen.

Ter bevordering van de verkoop van vis werd op de Deense begroting voor het jaar 1950/51 van het Ministerie van Visserij D.Kr. 500.000,- uitgetrokken. Voorts heeft het Ministerie van Visserij ten behoeve van de detailhandel in vis visauto's gekocht ten einde het Deense platteland beter van vis te kunnen voorzien.

1) Fish Trades Gazette, 27 October 1951: Costs of catching fish. "Not an exorbitant profit".

De financiering van de Deense visserij, zowel van de vissersvloot als van fileerinrichting enz. aan de wal, vindt plaats door een daartoe speciaal ingestelde Visserijbank.

Ten behoeve van de bouw van een nieuw vissersvaartuig geeft de Visserijbank 50% van de bouwkosten op crediet tegen 4½% rente, mits de aanvrager zelf over tenminste 15% eigen middelen beschikt. Bovendien bestaat de mogelijkheid van het Ministerie van Visserij nog een crediet tot 30% van de bouwkosten te verkrijgen, waarvan ¼ deel renteloos en ¾ rentedragend.
De Deense Visserijbank heeft thans ook de beschikking gekregen over D.Kr. 10 Millioen uit de tegenwaarde van de Marshallgelden.

De Deense vissers streven er zelf naar de exploitatiekosten van schip en motor zo laag mogelijk te houden door middel van door hen daartoe opgerichte aankoopcoöperaties voor visserijmaterialen en door onderlinge verzekering van hun vaartuigen.

c. Noorwegen

Noorwegen is een der belangrijkste visexporterende landen. Ten einde de kwaliteit van de te exporteren vis zoveel mogelijk te bevorderen is er van overheidswege contrôle op de kwaliteit van de te exporteren vis. Nederland kent een dergelijke contrôle op de kwaliteit van te exporteren pekel- en steurharing.
De coöperatieve visserijorganisaties bepalen aan het begin van het seizoen in overleg en onder goedkeuring van de overheid een vaste prijs voor de vis. In het binnenland kent men geen concurrentie met de prijs, doch alleen concurrentie wat betreft kwaliteit, behandeling van de vis en service aan de consument.

Voor export is een vergunning van de Export Board nodig. Van wat een exporteur meer ontvangt dan een standaard-exportprijs gaat een deel in de vorm van een heffing in een Egalisatiefonds. Voert een exporteur met toestemming van de Export Board uit beneden de standaard-exportprijs, dan krijgt hij het nadelig verschil uit het Egalisatiefonds vergoed.

De Noorse regering overweegt 10 fabrieken te stichten voor het fileren en diepvriezen van vis. De bedoeling daarbij is deze nieuwe fabrieken met de reeds bestaande 6 staatsbedrijven te combineren.

Er bestaat reeds enige tientallen jaren een Staatsvisserijbank in Noorwegen, welke hypothecair crediet verleent voor de bouw van vaartuigen, koel- en vrieshuizen, conservenfabrieken, enz. De bank verleent ook crediet voor de aanschaffing van visserijmaterialen, e.d.

Ten aanzien van het verbruik van vistuig verleent de Noorse regering subsidies (in 1948 en 1949 resp. N.Kr. 18 en 20 millioen).

Een coöperatieve vissersbank werd door de visserij-organisaties opgericht in het bijzonder ten behoeve van de visserij-coöperaties.

Het wetenschappelijk visserij-onderzoek heeft in Noorwegen een hoge graad van ontwikkeling bereikt.

d. Zweden

Evenals Noorwegen en Denemarken voert Zweden een actieve visserijpolitiek. Bovendien is de coöperatieve gedachte in de Zweedse visserij van groot belang.

Er zijn prijsregelingen en een egalisatiefonds, dat door bedrijf en overheid gezamenlijk wordt beheerd. Van vis, welke boven de minimumprijs wordt verkocht, wordt een bedrag geheven ten bate van het egalisatiefonds.

Er is een Staatsfonds, waaruit credieten tot ten hoogste Zw.Kr. 60.000,- (d.i. ongeveer 1/3 van de bouwprijs) worden verleend. De aflossing in 10 jaar gaat het derde jaar in, de rente bedraagt 3%; een zekerheidsstelling en twee borgen zijn nodig.

Een Staatsfonds ter bevordering van verwerking, opslag en afzet van vis verleent crediet voor de bouw van koelhuizen, aanschaffing van transportmiddelen en het verstrekken van kapitaal voor het aanschaffen van gereedschap, enz. De aflossingstermijn is 20 jaar; de rentevoet 3,6%. De eerste 5 jaar is vrijstelling van rentebetaling mogelijk, terwijl 15% van de aflossing kan worden kwijtgescholden.

e. Duitsland

Duitsland beschermt de Duitse visserij door middel van contingentering en hoge invoerrechten, terwijl de spoorwegen speciale lage tarieven hebben voor visvervoer van met Duitse schepen gevangen vis.

Met medewerking van de overheid wordt de Duitse vloot snel weer opgebouwd.[1] Begin 1952 stonden 19 nieuwe trawlers op stapel[2]: nl. twee met een machinevermogen van 860 pk, twee met 875 pk, dertien met 1000 pk, een met 1100 pk en een niet nader vermeld.

Op de bunkerkolen voor de stoomtrawlers wordt een subsidie verleend. Met betrekking tot de haringdrijfnetvisserij zij vermeld, dat in West-Duitsland alle gezouten haring, welke door de reders wordt aangevoerd, wordt ingebracht in de D.H.G. (Deutsche Hering Handelsgesellschaft). Dit is een combinatie, welke tot stand gekomen is door vrijwillige samenwerking van de Duitse drijfnetreders en welke werkt als een zelfstandig verkooporgaan, waaraan elk der rederijen de gehele vangst in tonnen verpakt aflevert. Op deze wijze wordt dus de gehele opbrengst van het product gepoold.

1) "Hansa" 22 December 1951
2) "Hansa" 23 Februari 1952.

f. Frankrijk

Van de Franse vissersvloot is een groot deel in de oorlogsjaren verloren gegaan. Met betrekking tot de vergoeding van de geleden oorlogsschade werd een regeling getroffen, krachtens welke werd vergoed voor verloren gegane schepen, varende onder charterpartij: de bouwprijs, gebaseerd op de waarde van 1939, verminderd met de afschrijving wegens de ouderdom van het schip. Indien niet onder charterpartij werd gevaren werd vergoed: de bouwprijs, verminderd met de afschrijving wegens ouderdom van het vroegere schip, doch op basis van de vervangingswaarde.

Met betrekking tot nieuwbouw kan een reder op grond van "La Loi du Crédit Maritime Mutuel 1946" een crediet ontvangen van frs 4 millioen tegen een rente van maximaal 4,5%. De wederopbouw van de Franse vissersvloot was in 1950 vrijwel voltooid met het in bedrijf brengen van ongeveer 160 nieuwe trawlers.

De Franse visserij wordt beschermd tegen invoer door middel van invoerrechten en contingenteringen.

De Franse invoerrechten bedragen voor rondvis 33% ad valorem en voor platvis 25% ad valorem.

De Franse contingentering is administratief zodanig geregeld, dat dit op zichzelf reeds invoerbelemmerend werkt. Het uitreiken van invoerlicenties loopt over vele bureaux, waardoor steeds grote vertraging ontstaat. Bovendien geschiedt het vrijgeven van de contingenten vaak lang na het ingaan van de periode, waarvoor ze gelden. Van een continue export kan dan ook geen sprake zijn.

g. België

De Belgische zeevisserij is niet van grote omvang. Ten behoeve van de bouw van nieuwe vissersvaartuigen kan een crediet verleend worden door het "Fonds voor het Uitreden en Aanbouwen van Zeeschepen" tot 70% van de waarde. Voorts bestaat de mogelijkheid, dat het Beheer van het Zeewezen van het Ministerie van Verkeerswezen de terugbetaling van de hoofdsom en de rente waarborgt. Toelagen kunnen worden verleend tot 50% van de te betalen rente met een maximum van 3% van het crediet. Niet bekend is in hoeverre er gebruik van is gemaakt.

België belemmert de invoer van vis op de volgende wijze:

1. invoer mag alleen langs het grensstation Wernhout/Wuestwesel en Antwerpen-haven geschieden, waardoor geen invoer per spoor mogelijk is. Met ingang van 1 Maart 1952 is hierin echter verbetering gekomen en is ook vervoer per spoor mogelijk.

2. geen vis kleiner dan 40 cm mag in België worden ingevoerd. Export van bijv. makreel en schelvis is daardoor voor Nederland onmogelijk;
3. België past ten aanzien van garnalen een repartitiestelsel toe, waarbij invoervergunningen verleend worden op basis van aankopen aan de eigen kust, hetgeen vanzelfsprekend een sterk remmende werking op de invoer heeft;
4. de verdeling van het contingent geschiedde door België in maandelijkse tranches, hetgeen een hinderpaal voor de Nederlandse export naar België is.

Tabel 29

VERGELIJKEND OVERZICHT VAN MAATREGELEN TER BESCHERMING VAN DE NATIONALE VISSERIJEN

	Afzonderlijke financieringsregeling van overheidswege voor nieuwbouw, enz.	Financiële steun t.a.v. de exploitatiekosten.	Invoerbelemmeringen
1. Nederland			x
2. Engeland	x	x	
3. Denemarken	x		x
4. Noorwegen	x	x	
5. Zweden	x		
6. Duitsland	x	x	x
7. Frankrijk	x	x	x
8. België	x		x

MINDERHEIDSNOTA VAN IR G.J. LIENESCH EN A. THURMER

Als minderheid in de Commissie Sanering Zeevisserij menen wij het volgende te moeten verklaren:

Dat sanering van het zeevisserijbedrijf gewenst is, in het bijzonder in de sector van de z.g. Grote Trawlvisserij, ondervindt bij ons geen bestrijding.

Nochtans kunnen wij ons in een aantal gevallen niet verenigen met de argumenten, welke de meerderheid in de Commissie aanvoert en de middelen, welke zij aangeeft om uit de moeilijkheden te geraken.

Het is niet doenlijk om in dit bestek in den brede over onze bezwaren uit te wijden.

Volstaan moge worden met het signaleren van de voornaamste verschilpunten, waarbij de volgorde van behandeling in het Rapport zo veel mogelijk is aangehouden.

Motoren - Stoommachines (pag. 19)

De opvatting van de meerderheid, dat motoren de voorkeur verdienen boven stoommachines kan door ons niet in alle opzichten worden gedeeld als het schepen betreft, welke de visserij op grote afstand van de thuishaven moeten uitoefenen.

De mening, dat de nadelen van motoren in verband met mindere bedrijfszekerheid thans goeddeels zijn overwonnen, is niet voor tegenspraak vatbaar. De beperking, welke het woord "goeddeels" inhoudt, is niettemin voor de praktijk één van de redenen, waarom de motortrawler in de vloten van de grote trawlvisserij nog maar een heel bescheiden plaats inneemt en naar het zich laat aanzien voorlopig ook zal blijven innemen.

De veronderstelling, dat in het buitenland de lagere prijs van bunkerkolen de doorslag heeft gegeven bij de keuze van de voortstuwingsinstallatie, kan in enkele gevallen wel juist zijn. Bezwaarlijk kan echter worden gesteld, dat de kolenprijs alleen beslissend is geweest.

In "World Fisheries Year Book 1951" wordt op pag. 155 de situatie als volgt geschetst:

"It may be thought that too much attention has been given to forms of propelling machinery other than the conventional steam reciprocating type. It is, perhaps, natural that this should be the tendency inasmuch as the adoption of diesel propelled trawlers in Britain is still sufficiently recent to be a matter of interest. Steam reciprocating machinery has for so long proved its reliability and simplicity of operation and maintenance, that it still remains a firm favourite.
Maintenance costs and shortage of sufficiently skilled engineers are the reasons put forward for the continued preference for steam machinery. None will deny that the motor trawler or diesel-electric propulsion will eventually replace the present form of steam propulsion, but few would care to hazard a guess as to when that date will be".

Wij veroorloven ons aan deze beschouwing nog de volgende gegevens toe te voegen:

In "Sea Fisheries Statistical Tables, 1949 en 1950" van het Britse Ministerie van Landbouw en Visserij wordt vermeld, dat de visserij bij IJsland, bij het Bereneiland en op de Noorse kust uitsluitend werd uitgeoefend met stoomtrawlers.

In dezelfde publicatiesworden opgaven verstrekt van de sterkte der trawlvloten van Hull en Grimsby op 31 December 1949 en op 31 December 1950:

		Trawlers	
		Stoom	Motor
Hull	: 31-12-1949	159	-
	31-12-1950	162	2
Grimsby	: 31-12-1949	243	9
	31-12-1950	249	6

In F.A.O. Fisheries Bulletin Vol. 4 van Juli - Augustus 1951 wordt op pag. 9 onder het hoofd "Operational Costs" in de 10e regel, van de Duitse trawlvloot gezegd:

"Most of the deapsea-trawlers are coal-driven".

Deze mededeling van F.A.O. wordt bevestigd door de volgende tabel, welke voorkomt op pag. 74 van het "Jahresbericht über die Deutsche Fischerei 1950", dat wordt uitgegeven door het "Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten."

Heimathafen	Anzahl Fisch-dampfer	Anzahl Motor-schiffe	Dampfer	B.R.T.	Durch-schnitts Alter
Bremerhaven	121	12	109	50.775	12,8
Cuxhaven	53	4	49	19.741	16,7
Hamburg-Alt	48	4	44	18.894	15,8
Kiel	8	1	7	3.772	3,0
Stand 31-12-'50	230	21	209	93.182	

Volgens dezelfde berichtgeving bestond de toename van de Duitse vloot in 1950 uit 55 trawlers.

Overigens heeft de ervaring geleerd, dat het voorhanden hebben van stoom aan boord van "verre visserij" trawlers een groot gerief is.

Vlootschema - Raming van de aanvoer (pag. 23)

In het onlangs verschenen O.E.E.C. rapport "Fish marketing in O.E.E.C. countries" komen in het hoofdstuk "General Section" de volgende uitspraken voor:

Pag. 17.

"World landings of fish in 1949 have been estimated at some 23 million metric tons. O.E.E.C. countries, therefore, which with some 270 million inhabitants represent about 10 percent of the world's population, account for around 20 percent of world fisheries production".

Pag. 21.

"As salted and driedfish is a well-known and well-liked product in a number of countries in Europe, such as Portugal, Spain, Italy and Greece, the Sub-Committee recommends that producing countries make all efforts to resume this trade".

Pag. 27.

"The European fishing fleet has now reached a capacity which we believe is capable of covering requirements for some considerable time. Apart from building replacements for older ships, or ships which are now obsolete, no largescale building programme would appear to be prudent".

Pag. 30.

"It is evident that expansion of fish production has not been matched by a correspondingly effective and realistic planning of sales at home and abroad".

Pag. 41.

"All the evidence at our disposal indicates that there is a grave danger of a fish surplus in Europe, both for whitefish and herring, if "surplus" is to be interpreted as it has been by the Sub-Committee on Fisheries".

De "Sub-Committee on Fisheries" verstaat onder "surplus"

"quantities which cannot be sold at prices acceptable to the producer".

Pag. 41.

"This may be due to the great emphasis which has been placed on restoring the fishing fleets and at the same time increasing the catching capacity of new units, without giving sufficient thought and attention to other problems within the fisheries industries and trade. It further appears that the rational and careful exploitation of fishing grounds with regard to costs and quality as it effects the consumers, has only received secondary consideration, if any, and mainly from natural points of view".

Het Rapport is niet in tegenspraak met de citaten uit het O.E.E.C.-rapport, wanneer wordt gesteld, dat de aanvoercapaciteit van de vloot niet groter zal mogen worden dan de afzetmogelijkheden toelaten (pag. 20).

Anders wordt het evenwel bij beschouwing van de cijfers van de geraamde aanvoer nà de sanering en de cijfers van de geraamde vraag

voor het jaar 1952 (tabel 7 en 8, pag. 23).
Onmiddellijk valt op, dat de gesaneerde vloot naar schatting 7.500 ton verse zeevis en 10.000 ton verse haring meer zal aanvoeren dan de hoeveelheden, welke door het B.V.P. voor 1952 als behoefte werden geraamd.

Zijn deze cijfers, welke naar onze mening aan de lage kant zijn, op zichzelf al verontrustend, de vooruitzichten worden er niet beter op, wanneer gedacht wordt aan de waarschijnlijkheid, dat de vloot in sterkte zal toenemen buiten de sanering om. Dat de kans hierop geenszins denkbeeldig is, moge blijken uit het feit, dat de kottervloot in de jaren 1950 en 1951 en in de eerste maanden van dit jaar met totaal 44 vaartuigen is toegenomen. De belangstelling voor dit type schip beperkt zich niet tot visserijkringen. Ook buitenstaanders voelen zich er toe aangetrokken.
Die tendenz is verklaarbaar, omdat de besommingen bewijzen, dat de kotter, mits aan bepaalde voorwaarden wordt voldaan, in wezen een rendabel schip is.

Ook in de sector van de loggervloot worden, zij het in veel mindere mate, schepen aangeschaft.
De meerderheid in de Commissie neemt aan:

> "dat voor zover de geschatte aanvoer de geraamde vraag overtreft, het surplus enerzijds door toeneming van de bevolking en de vraag en anderzijds aan de vismeelindustrie moeten kunnen worden afgezet" (pag. 23).

Wij menen deze veronderstelling in twijfel te moeten trekken.

Het Centraal Bureau voor de Statistiek geeft in zijn publicatie "Aanvoer, verbruik en prijzen van visserijproducten 1946 - 1950" als gemiddeld verbruik van verse haring en verse zeevis in kg. per hoofd der bevolking de volgende cijfers:

Jaar	Verse haring	Verse zeevis
1946	2,3	4,8
1947	3,2	4,3
1948	3,3	4,7
1949	1,6	3,7

De bevolking en bevolkingstoeneming vertoonden volgens het Statistisch zakboek 1950 van hetzelfde bureau het volgende beeld:

Jaar	Bevolking	Jaarlijkse toeneming in %
1946	9.542.659	1,29
1947	9.715.890	1,82
1948	9.884.415	1,73
1949	10.026.773	1,44

De volgende tabel laat zien, dat de bevolkingstoeneming een betrekkelijk geringe invloed heeft op het totaal verbruik. Het verbruik per hoofd is van meer invloed. Laatstgenoemd verbruik beweegt zich in een dalende lijn, welke zich in 1950 heeft voortgezet.

Jaar	Verbruik per hoofd x bevolkingssterkte in 1000 kg	
	Verse haring	Verse zeevis
1946	22.000	45.800
1947	31.090	41.778
1948	32.618	46.457
1949	16.042	37.103

De jaarlijkse toeneming van de bevolking in procenten loopt eveneens terug. De invloed van de emigratie doet zich hiermede gelden.

Op grond van bovenstaande cijfers geloven wij, dat een belangrijke vergroting van de afzet van consumptievis moeilijk bereikt zal kunnen worden, aangezien de Nederlandse consumptiegewoonten wijzen op een relatief gering verbruik van eiwitten en een relatief groot verbruik van zetmeelhoudende voedingsmiddelen, zulks in tegenstelling met verschillende andere landen, zoals bv. Engeland. Wanneer propaganda, voorlichting, betere outillage van het afzetapparaat, regelmatige aanvoer en grotere verscheidenheid in soorten er toe zullen leiden, dat de huidige vraag met enkele duizenden tonnen wordt overtroffen, dan zal er alle reden tot tevredenheid kunnen zijn.

De enige mogelijkheid om het teveel aan consumptievis af te zetten, wordt dan noodgedwongen de Levering aan de vismeelfabrieken. Het gevolg zal zijn, dat de besommingen per schip nadelig zullen worden beïnvloed. Het is zelfs de vraag of in dit geval nog wel lonend zal worden gevist. Een dergelijke gang van zaken zou weinig gemeen hebben met de beoogde sanering van het productieapparaat.

Het standpunt, dat bij de tenuitvoerlegging van het saneringsplan de vrijheid moet worden voorbehouden om aan te passen bij zich wijzigende omstandigheden, moge redelijk klinken, niet vergeten mag worden, dat veranderingen in een eenmaal vastgesteld programma veelal leiden tot onbillijkheden tegenover betrokkenen.

Overigens zijn wij van oordeel, dat in de behoefte aan grondstof voor de vismeelfabrieken op een meer verantwoorde en efficiënte wijze kan worden voorzien. De praktijk wijst uit, dat de gemiddelde aanvoer van een trawler per reis dichter bij de 2000 kisten ligt dan bij de 3000 kisten. Het laadvermogen van een moderne trawler kan gemiddeld op ca 4000 kisten worden gesteld. Het ligt daarom voor de hand, dat de Nederlandse trawlers het voorbeeld zullen volgen van de Duitse trawlers en behalve op consumptievis ook op industrievis zullen gaan vissen.
Wordt dit idee verwezenlijkt dan zal de kans op een lonende exploitatie toenemen.
Voldaan zal dan echter moeten zijn aan de voorwaarde, dat het productievermogen van de vloot aan consumptievis ten naaste bij in overeenstemming is met de afzetmogelijkheden in binnen- en buitenland. Het vlootschema, dat door de meerderheid wordt aanvaard, wijst niet in deze richting.

Financiering: Onrendabele top (pag. 30, 32 en 44).
De veronderstelling, dat voorlopig de onrendabele top op 50% van de kosten van een nieuw te bouwen schip kan worden gesteld, steunt in haar algemeenheid onvoldoende op cijfers. In dit verband moge worden gewezen op de uitkomsten, welke worden verkregen met de nà de oorlog gebouwde kotters en loggers. Wij zijn van mening, dat in feite niet van een onrendabele top kan worden gesproken. Het gevaar, dat een nieuw schip onrendabel zal kunnen worden, schuilt naar onze mening niet zo zeer in de na-oorlogse stijging van de bouwkosten en de stijging van de kosten van visserijmaterialen dan wel in het aantal eenheden, dat zal worden gebouwd.

Het komt ons voor, dat volstaan had kunnen worden met de stelling, dat een aantal bedrijfsgenoten in meer of mindere mate te kampen heeft met de moeilijkheid, dat de eigen middelen niet voldoende zijn om nieuwbouw te financieren.

Dat voor die bedrijfsgenoten binnen het kader der sanering een faciliteitencrediet bepleit wordt, lijkt ons redelijk, met dien verstande evenwel, dat de credietbehoefte van geval tot geval wordt bekeken en het crediet gebonden is aan een maximum van 50% der bouwkosten. Een regeling in die zin zou naar onze mening niet tot stand mogen komen zonder dat de bepaling is opgenomen, dat zij, die op grond van het saneringsplan tot nieuwbouw overgaan en geen financiering van overheidswege behoeven, vergoedingen zullen ontvangen, welke overeenkomen met de rentefaciliteiten van degenen, die wel voor een crediet in aanmerking komen.

Voorts menen wij, dat een renteloos verlenen van het faciliteitencrediet, b.v. tot 30% van het te verlenen bedrag, de financieringsregeling voor de sanering gunstiger zou maken dan de conceptregeling op basis van de Wet M.O. (pag. 32).
Er is geen grond om dit te mogen verlangen.

"Verre Visserij" (pag. 44 - 60)
De meerderheid is van mening, dat het gewenst is om de verre visserij op grotere schaal te gaan uitoefenen.

Onder "verre visserij" wordt in het Rapport verstaan de visserij ten Westen, Noorden en N.O. van IJsland, bij de Lofodden, in de Barentszee, bij het Bereneiland en ten Westen van Groenland (pag. 47).

De sanering beoogt o.a. vervanging van verouderde, nog varende schepen door moderne trawlers van 600 - 900 pk binnen de tijd van 10 jaren.

Het staat zonder meer vast, dat de trawlers van 600 - 900 pk hun vangplaatsen voornamelijk zullen zoeken in de Noordelijke Noordzee, bij de Lofodden en rondom IJsland.

Reeds nù telt de IJmuider trawlvloot eenheden, welke voor de visserij in dezegebieden gebouwd zijn. De grootste en snelste onder hen zijn zelfs geschikt om jaarlijks enige reizen te maken naar de Barentszee.

De drie specifieke "verre visserij" trawlers, welke naar het oordeel van de meerderheid voor rekening van de Overheid zouden moeten worden gebouwd (pag. 60) en waarvan de nadelige saldi der exploitatierekeningen gedurende de jaren, dat ervaring moet worden opgedaan eveneens door de Overheid zouden moeten worden gedragen, zijn, in tegenstelling met de trawlers van 600 - 900 pk, bestemd om regelmatig de visserij in de Barentszee, bij het Bereneiland en ten

Westen van Groenland uit te oefenen.

Het Rapport geeft ter illustratie van het verschil in de grootte van de aanvoeren van de visgronden bij de Faroër en rondom IJsland ten opzichte van de visgronden verder Noordelijk, in tabel 17, pag. 52, een overzicht van de aanvoeren der Engelse stoomtrawlers in 1949 en 1950.

Als argument om de visserij op de verst afgelegen visgronden continu te gaan uitoefenen vormt genoemde tabel naar onze mening een te wankele basis.

Immers de cijfers van het jaar 1950 tonen juist voor de verst afgelegen gronden een heel wat minder aantrekkelijk beeld dan de cijfers van het jaar 1949.

Tabel 19 van het Rapport, pag. 53, geeft een overzicht van de winsten en verliezen per schip van Engelse trawlers in de jaren 1929 - 1934.

Het lijkt ons gewenst om naast dit bijkans 20 jaar oude overzicht een grafiek met bijbehorende tekst te geven van meer recente datum:

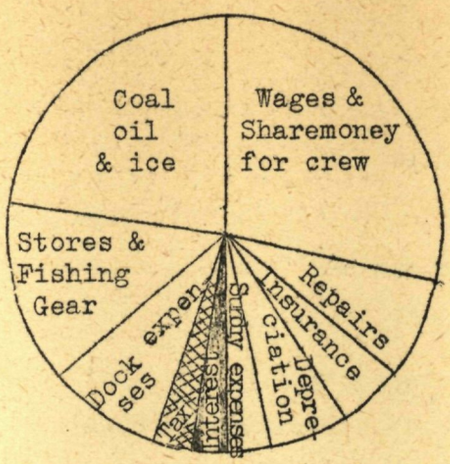
Bron: Fish Trades Gazette dd.
27 October 1951.

"In the chairman's statement circulated to the shareholders prior to the annual general meeting on Wednesday, November 7, 1951, Mr J. Carl Ross, chairman and joint managing director of Trawlers Grimsby, Ltd., gives an illuminating "breakdown" on the costs of catching fish.

On a breakdown of our costs on the trawling side, states Mr Ross, we find that our vessels have caught fish to the value of £ 1,115,429 and for each 20/0 received, 5/8 has gone to the crew for wages and share money in the voyage, 4/7.9 has been spent on coal, oil and ice. 2/9 on stores and fishing gear, 1/8.3 on dock expenses, 1/5.3 on repairs, 10½ d. on insurance, 1/2.3 depreciation and 9.2 d. on sundry expenses, leaving 11½ d., out of which taxation takes 6 d., leaving only 5½ d. for interest on capital employed and reserves, which are essential to meet the

much increased cost for replacement of vessels. Not an exorbitant profit, yet far too many people write and speak far too much of the fish industry about which they know far too little.

For each 20/0 received



19/0½ goes in overheads. Out of the 11½ d. left, taxation takes 6 d.

It is also important to remember that for almost 50 years every member of the crew of a fishing vessel has participated in the revenue, and at the present time their interest is almost 30 per cent, of the gross proceed. This interest is not begrudged; theirs is a hard life which has to be carried on at all times of the year under all conditions up to 1.500 miles from their home port from which many are absent three to four weeks at a time".

Tabel 20, pag. 56, laat zien, dat de Duitse vloot in 1950 666 reizen maakte naar de visgronden rondom IJsland en 392 reizen naar de visgronden bij de Lofodden. Er werden slechts 159 reizen naar de Barentszee gemaakt en 6 naar het Bereneiland.
In de maanden November 1950, Januari 1951 t/m Mei 1951 werd niet bij het Bereneiland gevist en in de maanden Februari t/m April 1951 niet in de Barentszee.

De toelichting, welke ontbreekt bij tabel 20 van het Rapport, geeft een indruk van de betekenis, welke men in Duitsland toekent, aan de vanggebieden in de Noordzee, rondom IJsland en bij de Lofodden en het aandeel, dat de visserij in de Barentszee en bij

het Bereneiland heeft gehad in de totale productie.

"In der Frischfischfangzeit 1951 sind von der deutschen Fischdampferflotte wieder die gleichen Fanggebiete befischt worden wie in den übrigen Frischfischfangzeiten nach dem Kriege. Die Fangplätze um Island und vor der Westküste Nordnorwegens sowie die Nordsee blieben die drei wichtigsten Fanggebiete, die allein über 80 v.H. der gesamten Anlandungen lieferten.
Die Fangmengen aller Fanggebiete konnten gesteigert werden. An der Spitze der Fanggebiete steht wieder Island; dort wurden über 40 v.H. der im Bundesgebiet angelandeten Frischfische gefangen. Gegenüber der Saison des Vorjahres sind die Islandanlandungen weiterhin um 23.800 t., das sind 26,8 v.H., gesteigert worden.
Dieses Fanggebiet wurde, wie sonst nur noch die Nordsee in allen Monaten der Saison befischt. Das Schwergewicht lag in den Monaten Februar bis April. Die Fangsaison vor der Westküste Nordnorwegens ist gegenüber dem Vorjahr zeitlich weiter ausgedehnt worden, indem in allen Monaten, auszer im Juli, dieses Fanggebiet befischt wurde.
Gegenüber dem Vorjahr stieg die Fangmenge um rd. 15.800 t., das sind 31,2 v.H. Der Anteil am Gesamtfang belief sich wieder auf etwa ein Viertel der Gesamtanlandungen.
Die Fanggebiete Barentssee und Bäreninsel wurden nur vor und nach der Saison an der Westküste Nordnorwegens befischt. Die Anlandungen aus der Barentssee machten etwa 10 v.H. der Gesamtanlandungen aus und erreichten ihr Maximum im Juni, und zwar durch die sehr hohen Fänge vor allem an Rotbarsch, die auf dem neu entdeckten Fangplatz Sletnes (vor Kap Nordkijn, dem nordlichsten Punkt des europäischen Festlandes) gemacht wurden".

De mening van de meerderheid, dat voor de vis, welke door de 3 specifieke "verre visserijtrawlers" zal worden aangevoerd, onder het motto van "goedkope volksvis" een "additioneel" afzetgebied

moet worden gevonden, zal bij het betrokken volksdeel weinig weerklank vinden. De kwaliteit van de vis afkomstig van de Barentszee, van de visgronden bij het Bereneiland en bij Spitsbergen is veelal van dien aard, dat zij voor menselijke consumptie minder in trek is. Is de kwaliteit van het visvlees eenmaal aangetast, dan kan fileren en/of bakken daarin geen verbetering meer brengen.

Al met al zijn wij van oordeel:

a. dat de IJmuider trawlvloot na de sanering voldoende schepen zal hebben om de visserij in de Noordelijke Noordzee, bij de Lofodden en rondom IJsland uit te oefenen.

b. dat de IJmuider trawlvloot reeds nù eenheden telt, die voor dit doel zijn gebouwd en waarvan de grootste en snelste geschikt zijn om jaarlijks, indien de wenselijkheid daartoe wordt gevoeld, enige reizen naar de verst gelegen gebieden te maken.

c. dat het verlangen om voor rekening van de Overheid drie trawlers voor de Barentszee, de visgronden bij het Bereneiland en Spitsbergen te doen bouwen, op onvoldoende argumenten berust om investatie uit gemeenschapsgelden te billijken.

Tabellen en Bijlagen.

Tabel 4 en de bijlagen 7, 8, 9, 10 en 11 zijn samengesteld uit gegevens, welke zijn geput uit de bronnen van Scheepvaart-Inspectie en Directie van de Visserijen. De gegevens zijn bewerkt en geïnterpreteerd door het Landbouw-Economisch Instituut, weshalve de Directie van de Visserijen hiervoor geen verantwoording aanvaardt.

Bijlage 2

AFSCHRIFT

Minderheidsnota van het lid R. Brands

Voorzitter van de Nederlandse Vissersbond en
Vice-Voorzitter van de Stichting van de Nederlandse Visserij

Naar mijn mening kan de invoering van de 8 cm maaswijdte (zie Hoofdstuk III § 2 van dit Rapport) niet tot het gewenste resultaat voeren. De overbevissing treedt nl. voornamelijk op in de sector van de rondvis; deze zal nl. blijven bestaan, in het bijzonder wanneer op haring en makreel wordt gevist met netten met 4 cm maaswijdte. Daartegenover zal voor de platvissers (met name de kottervissers) zowel als voor de handel de invoering van de 8 cm maaswijdte funeste gevolgen hebben. De zo zeer begeerde tong I en II zal nl. niet meer worden aangevoerd. De kottervissers kunnen deze inkomsten niet missen. Om deze redenen bepleit ondergetekende de invoering van de 7 cm maaswijdte, welke geleidelijk zou kunnen worden vervangen door de 8 cm maaswijdte.

Bijlage 3

RAMING VAN DE BOUWKOSTEN OVEREENKOMSTIG HET VLOOTPROGRAMMA

Bij het opzetten van de raming werd van het navolgende uitgegaan:

a. een schrootprijs van *f* 75,- per ton

b. de waarschijnlijkheid van het bouwen van 13 loggers en 4 trawlers op basis van de rechten krachtens de Wet op de Materiële Oorlogsschaden.

A. Sloopremiën

I in bedrijf zijnde schepen:

28 trawlers van 250 ton	= 7.000		
118 loggers van 150 ton	= 17.700		
100 botters van 40 ton	= 4.000		
	28.700 ton	à f. 150,-	= f. 4.305.000,-

II opgelegde, nog te gebruiken schepen:

4 trawlers van 200 ton	= 800 ton	à f. 100,-	= f. 80.000,-

III opgelegde sloopschepen:

6 trawlers van 150 ton	= 900 ton	à f. 100,-	= f. 90.000,-
		Totaal sloopbedragen	f. 4.475.000,-

Huidige werkelijke Nederlandse schrootwaarde

	30.400 ton	à f. 75,-	= f. 2.280.000,-
		Netto sloopremie	f. 2.195.000,-

B. Bouwkosten

9 trawlers	à f. 900.000,-	= f. 8,1 mln
59 loggers	à f. 400.000,-	= f. 23,6 mln
15 kotters	à f. 150.000,-	= f. 2,25 mln
15 kotters	à f. 200.000,-	= f. 3,0 mln
Totaal te investeren		f. 36,95 mln

Uitgaande van 50% faciliteitencrediet zou het crediet van de overheid maximaal f. 18,50 mln bedragen, waarvan f. 5,5 mln renteloos.

De bouw van 3 verre visserijtrawlers zou *f* 4,- mln vergen.

Bijlage 4

FISCALE ASPECTEN MET BETREKKING TOT DE NEDERLANDSE VISSERIJ

Op het Nederlandse visserijbedrijf drukt evenals op de andere takken van het bedrijfsleven de na-oorlogse zware belastingdruk.

Er van uitgaande dat de eigen middelen van de reders en vissers onvoldoende zijn om de sanering van de Nederlandse vissersvloot zelf te kunnen financieren en het aantrekken van vreemd kapitaal zeer moeilijk is, heeft de Commissie onderzocht in hoeverre een positieve fiscale politiek zou kunnen bijdragen tot een zo groot mogelijk bedrag aan eigen middelen ter financiering van de sanering. Daarbij is de Commissie er van uitgegaan, dat het maken van uitzonderingsbepalingen ten behoeve van de visserij met betrekking tot de belastingdruk niet bereikbaar kan worden geacht, zodat overblijft de wijze van toepassing van algemeen geldende belastingbepalingen ten aanzien van de visserij en wel een zodanige toepassing, dat met het typische karakter van de visserij rekening wordt gehouden en dus niet volstaan zal worden met een uitsluitend belastingtechnische toepassing. In verband daarmede acht de Commissie het gewenst, dat de fiscale politiek gedurende de saneringsperiode zo georiënteerd zal worden, dat zoveel mogelijk in deze periode ter beschikking staande en komende middelen voor de opbouw van de nieuwe gesaneerde vissersvloot kunnen worden aangewend. De uit deze middelen te vormen reserves zullen vanzelfsprekend alleen voor de financiering in het kader van de sanering in aanmerking kunnen komen.

De Commissie meent voorts te mogen wijzen op de verwantschap van de exploitatie van de vissersvloot met de exploitatie van een walvisvaarder. In verband daarmede meent de Commissie ten behoeve van de Nederlandse visserij op niet geringere faciliteiten van de Ministeries van Financiën en van Landbouw, Visserij en Voedselvoorziening aanspraak te mogen maken dan met betrekking tot de Nederlandse Walvisvaart plaatsvindt.

Alvorens op én de Commissie naar voren gekomen wensen nader in te gaan volgt een globale uiteenzetting van de bestaande fiscale bepalingen.

De huidige toestand

1. De normale afschrijvingen

In het kader van het besluit Inkomstenbelasting 1941 en meer in het bijzonder bij een resolutie van 7 November 1946 wordt bij het kiezen van een afschrijvingssysteem een ruime mate van vrijheid verleend. Het werd o.a. mogelijk gemaakt een ander systeem te kiezen.

Van de systemen, gebaseerd op de aanschaffingswaarde, de geschatte levensduur en de geschatte restwaarde, zijn de twee meest bekende;

a. afschrijving volgens een vast percentage van de boekwaarde. Hierbij daalt het bedrag der afschrijving vrij sterk en valt de zwaarste druk automatisch op de aanvangsjaren, hetgeen gewenst is in verband met de in de loop der jaren toenemende onderhouds- en surveykosten.

b. afschrijving volgens een vast percentage van de aanschaffingswaarde; de boekwaarde daalt dan regelmatig elk jaar met een gelijk bedrag. Bij deze methode zouden de lasten ten gevolge van de bij het stijgen van de leeftijd snel toenemende onderhouds- en surveykosten te veel naar de toekomst worden verschoven. Dientengevolge heeft een der belastinginspecties er in toegestemd het volgende systeem toe te passen:

stoomschepen: 1. gedurende 10 jaar 7½% van de aanschaffingswaarde
2. gedurende 10 jaar 2½% van de aanschaffingswaarde

motorschepen:

casco geschat op 60% van de totale aanschaffingswaarde:
1. gedurende 10 jaar 7½% van de aanschaffingswaarde
2. gedurende 10 jaar 2½% van de aanschaffingswaarde

motor geschat op 40% van de totale aanschaffingswaarde:
10% per jaar van de aanschaffingswaarde.

2. Bedrijfsreserves

Bij de Wet Belastingherziening 1950 is de mogelijkheid geopend tot het vormen van:

a. Surveyreserve

Ter verkrijging van een gelijkmatige verdeling van de vierjaarlijkse surveykosten is het mogelijk ieder jaar een bepaald bedrag (hoofdzakelijk afhankelijk van de ouderdom van het schip) op een rekening "surveyreserve" te boeken. Deze reserves zijn uitsluitend bestemd voor de desbetreffende surveykosten van een bepaald schip en kunnen niet op een ander schip worden overgedragen.

b. Reserve assurantie eigen risico

Voor rederijen met een groot aantal schepen bestaat de mogelijkheid ter dekking van de risico's, welke gewoonlijk verzekerd worden, maar niet verzekerd zijn, ieder jaar een bepaald bedrag gelijk aan de anders betaalde premie, verminderd met een geschat percentage voor de hierin opgesloten bedragen voor winstopslag en administratiekosten, op een rekening "reserve Assurantie Eigen Risico" te boeken. Deze reserveringen zijn, evenals de surveyreserves, zgn. gebonden reserves,

d.w.z. dat indien men overgaat op deze systemen, men hieraan ook in de volgende, mogelijk verliesjaren, is gebonden. Deze bedrijfsreserves hebben over het algemeen een winstnivellerende werking, openen de mogelijkheid tot een zekere belastingbesparing en betekenen uitbreiding van de mogelijkheid om voor belasting in aanmerking komende bedragen met mogelijke toekomstige verliezen te verrekenen.

3. Faciliteiten bij de financiering van vervanging van verloren gegane schepen

Bij diverse ministeriële resoluties, beginnende 27 Februari 1941 en uiteindelijk nog eens wettelijk vastgelegd in de Wet Belastingherziening 1950 (art. 11, 1b) is het toegestaan boekwinsten, ontstaan ten gevolge van vergoedingen voor het verloren gaan of de beschadiging van bedrijfsmiddelen te reserveren zolang het voornemen tot vervanging blijft bestaan. Bij daadwerkelijke vervanging moeten deze reserves belastingvrij voor een eerste afschrijving op de vervangende activa worden aangewend.

De fiscus spreekt echter slechts over volledige vervanging, als de verloren gegane productie-capaciteit (bij vissersvaartuigen uitgedrukt in het aantal tonnen) in zijn geheel wordt hersteld, onafhankelijk van het aantal productie-eenheden. In dit verband heeft zij bij de reconstructie ten aanzien van de visserij van de schip-voor-schip-gedachte afgezien. Zij heeft, uitgaande van de verhouding tussen de som van de tonnage van de verloren gegane schepen en de som van de tonnage van de vervangende schepen, de faciliteit verleend de uit de uitkeringen verleende "reserve vervanging schepen" volgens een bepaald bedrag per ton belastingvrij voor de eerste afschrijving op de aanschaffingswaarde van de vervangende schepen te mogen aanwenden. Tevens werd toegestaan, de oorspronkelijke aanschaffingswaarde als basis voor de normale afschrijving aan te houden. Door deze maatregelen wordt de afschrijving van de aangeschafte schepen aanzienlijk versneld.

4. De mogelijkheid tot vervroegde afschrijving van 1/3 deel van de aanschaffingswaarde (art. 8, 1b, 3e lid) en de aanwending van de reserve vervanging verloren gegane schepen

Het is toegestaan op de tussen 31 Mei 1949 en 31 December 1952 aan te kopen bedrijfsmiddelen boven de normale afschrijving ook nog 1/3 van de aanschaffingswaarde vervroegd af te schrijven. Indien de reconstructie in deze periode valt en men wil de 1/3 regeling toepassen, dan komt het recht op de vervroegde afschrijving ten bedrage

van de afschrijving uit hoofde van de "reserve vervanging van verloren gegane schepen" te vervallen.

Bij beschikking van 12 December 1951 heeft de Minister van Financiën gebruik gemaakt van zijn bevoegdheid om de vervroegde afschrijving te beperken tot 10% per jaar. De totale éénderde vervroegde afschrijving blijft wel gehandhaafd, doch de willekeurige opvoering daarvan wordt beperkt tot 10% per jaar, zodat om tot 33 1/3% te komen de vervroegde afschrijving over 4 jaren wordt verdeeld.

Deze 10%-regeling geldt voor zover de bedrijfsmiddelen (schepen) zijn aanbesteed, verworven, besteld, enz., sedert de inwerkingtreding ervan per 1 Januari 1952, doch waarvan de aanschaffingskosten niet zijn betaald vóór 1 Januari 1953.

Indien dus een schip wordt besteld in 1952 en wordt betaald in 1952, dan kan 33 1/3% vervroegd worden afgeschreven. Wordt het schip echter in 1953 betaald, dan is de 10%-regeling van kracht.

Ofschoon vorengenoemde fiscale maatregelen zeer zeker een stimulans voor de wederopbouw hebben betekend, is het de rederijen in de afgelopen jaren ten gevolge van verschillende voor de visserij ongunstige factoren niet mogelijk geweest een nieuw aan de eisen des tijds voldoend productie-apparaat op te bouwen. Belemmerende factoren waren o.m. de structuur van het bedrijf (kleine familie N.V.'s met beperkt kapitaal), een geringe mogelijkheid tot het aantrekken van kapitaal van particuliere zijde, het uitblijven van de financieringsregeling uit hoofde van het reconstructieplan, de trage afwikkeling van de uitkering uit de zgn. "Engelse Pot", enz. Al deze factoren en de zeer hoge kosten van nieuwbouw hebben er toe geleid, dat de meeste rederijen en vele schippers-eigenaren, evenals voor de oorlog, tot de aanschaf van tweedehands schepen zijn overgegaan, of indien het nog mogelijk was, het oude materiaal hebben verbeterd.

Ten einde een moderne vissersvloot te verkrijgen, acht de Commissie niet alleen een financieringsregeling gewenst, doch ook een positief fiscaal beleid ten opzichte van de visserij, waaraan hierna nader aandacht zal worden besteed.

Het fiscale beleid in verband met de sanering van de vissersvloot

De Commissie acht ten opzichte van de toepassing van de fiscale bepalingen met betrekking tot de visserij het volgende gewenst:

1a. Het belastingvrij reserveren van bij sloop of verkoop vrijkomende bedragen

Tussen het moment van sloop of verkoop naar het buitenland van oude schepen en de nieuwbouw in het kader van het saneringsplan zal vermoedelijk enige tijd verlopen. Reeds hebben verscheidene reders hun nog bruikbare opgelegde oude schepen voor sloop of anderszins verkocht, terwijl de nieuwbouw krachtens het saneringsplan over een reeks jaren zal worden verdeeld. Wordt de sloop of verkoop als een vrijwillige commerciële daad beschouwd, dan mag een eventuele boekwinst niet worden gereserveerd voor een nieuw aan te schaffen schip en is het niet toegestaan dit bedrag voor een eerste afschrijving op het nieuwe schip te gebruiken. De Commissie meent echter, dat bedoelde sloop of verkoop niet moet worden gezien als een vrijwillige commerciële daad, doch dat het voor het behoud van het concurrentievermogen van de reder of visser noodzakelijk is de oude schepen af te stoten en door nieuwe moderne vaartuigen te vervangen. Structuurveranderingen in de visserij (overgang van Noordzeevisserij tot verre visserij, trawlvisserij met loggers, achteruitgang van de visstand, stijging kolenprijzen ten opzichte van gasolieprijzen) dwingen daartoe, zodat een dergelijke verkoop voor de toepassing van de belastingwetgeving met een onvrijwillige vervreemding dient te worden gelijkgesteld.

b. Survey-reserve

Met betrekking tot de bij sloop of verkoop naar het buitenland vrijkomende survey-reserves begrijpt de Commissie dat deze reserves zonder wetswijziging niet rechtstreeks voor kapitaalsinvestering kunnen worden benut. De Commissie is van oordeel, dat het ernstige overweging zou verdienen deze bedragen ten behoeve van de sanering ter beschikking van het visserijbedrijf te stellen.

2. Het loslaten van de schip-voor-schip-gedachte

De sanering van de visserij zal leiden tot een kleiner aantal vaartuigen, waamede dezelfde aanvoer als voorheen zal kunnen worden gevangen. In verband daarmede acht de Commissie het gewenst, dat

voor de fiscale toepassing van de capaciteitsgedachte met betrekking tot de aanschaffing van een schip niet alleen meerdere oude bruikbare schepen mogen worden ingebracht, doch dat tot deze "bruikbare" schepen ook de reeds opgelegde schepen kunnen worden gebruikt om de sanering van de vloot te financieren.

3. Het van kracht blijven van de mogelijkheid tot het vervroegd afschrijven op nieuwe investeringen

De visserij heeft door verschillende oorzaken van deze regeling slechts weinig gebruik kunnen maken. Zou vervroegde afschrijving van 1/3 van de aanschaffingswaarde nog slechts korte tijd mogelijk zijn, dan zouden zij, die het eerste krachtens het saneringsplan aan vervanging toe zijn, van deze regeling voordeel hebben en de anderen niet, aangezien het saneringsplan over een periode van 10 jaar loopt. De Commissie acht het in verband daarmede gewenst, dat deze faciliteit billijkheidshalve ten aanzien van de visserij gedurende de duur van de saneringsperiode zal worden bestendigd.

4. De zgn. "Engelse Pot"

Een bepaalde groep reders heeft met de in Mei 1940 naar Engeland uitgeweken schepen tot 1 Juli 1942 gevaren onder auspiciën van de Nederlandse Scheepvaart- en Handelscommissie te Londen. Daarna zijn de betreffende schepen gevorderd door de Nederlandse Staat, hetgeen duurde tot omstreeks 1 October 1945. Uit hoofde van deze laatste vordering heeft een aantal reders een tegoed, waarvan zij de grootte nog niet weten, omdat het overleg daartoe tussen de reders en de overheid nog gaande is.

Ten gevolge van het late bekend worden van de grootte van het tegoed hebben zij geen orders voor vervanging van schepen kunnen plaatsen. Intussen zijn de kosten van nieuwbouw zeer aanzienlijk gestegen. In verband daarmede acht de Commissie het gewenst dat, voor zover vervanging van schepen plaats heeft, de betreffende vordering belastingvrij ten behoeve van de investering in nieuwbouw zal kunnen worden aangewend.

Bijlage 5

INDEXCIJFERS VAN DE AFSLAGPRIJZEN VAN IN NEDERLANDSE HAVENS AANGEVOERDE ZEEVIS (1937/38=100)

Jaar	1946	1947	1948	1949	1950	1951
I Verse haring	485	442	457	447	386	409
II Gezouten haring	417	373	413	372	332	347
III Verse zeevis	339	239	285	284	287	311
1. Makreel	409	528	503	368	358	371
2. Rondvis	307	242	347	348	319	368
a. Kabeljauw	286	191	345	319	312	393
b. Schelvis	310	267	390	389	372	464
c. Koolvis	479	397	621	494	473	597
d. Wijting	339	317	359	396	355	394
e. Poon	214	156	221	179	189	246
f. Heek	218	164	287	362	359	454
3. Platvis	273	202	196	219	229	260
a. Tong	193	175	261	169	143	177
b. Schol	320	248	230	274	249	276
c. Schar	230	238	263	229	249	265
d. Bot	399	300	301	229	172	173
e. Tarbot	218	206	309	275	196	228

Bron: Landbouw-Economisch Instituut, Afd. Visserij

Bijlage 6

INDEXCIJFERS VAN PRIJZEN VISSERIJMATERIALEN (1938/39=100)

Materiaal / Jaar	1946	1947	1948	1949	1950	1951
1. Bunkerkolen	272	312	332	407	434	531
2. Gasolie	198	202	251	226	285	335
3. Smeerolie	141	169	188	194	209	226
4. IJs	267	267	267	250	250	255
5. Mijnzout	517	517	-	400	374	408
6. Netwerktrawlvisserij	-	362	422	422	443	604
7. Netwerkdrijfnetvisserij	476	503	578	631	677	844
8. Korgaren	-	485	484	436	424	424
9. Sisal touwwerk	716	648	852	852	912	1384
10. Hercules	451	653	711	632	570	936
11. Staaldraad	425	438	425	425	353	528
12. Haringtonnen	568	514	473	473	473	589
13. Huidverf	267	267	267	267	267	278
14. Cachou	214	199	191	209	231	259

Bron: Landbouw-Economisch Instituut, Afd. Visserij

Bijlage 7

OVERZICHT VAN DE TRAWLVLOOT

a. Motor/machinevermogen:

vermogen in pk	Totaal	300 t/m 399	400 t/m 499	500 t/m 599	600 t/m 699	700 t/m 799	800 t/m 899
Motortrawlers	14	1	-	4	7	2	-
Stoomtrawlers	25	1	5	2	8	5	4
Totaal	39	2	5	6	15	7	4

b. Ouderdom motor/machine:

ouderdom in jaren	Totaal	t/m 5	6 t/m 10	11 t/m 15	16 t/m 20	21 t/m 30	31 t/m 40	ouder dan 40
Motortrawlers	14	6	-	4	3	1	-	-
Stoomtrawlers	25	7	-	1	-	9	7	1
Totaal	39	13	-	5	3	10	7	1

c. Ouderdom casco

ouderdom in jaren	Totaal	t/m 5	6 t/m 10	11 t/m 15	16 t/m 20	21 t/m 30	31 t/m 40	ouder dan 40
Motortrawlers	14	7	-	-	3	3	-	1
Stoomtrawlers	25	7	-	1	-	10	6	1
Totaal	39	14	-	1	3	13	6	2

Bron: Vaartuigregister van de Directie der Visserijen.

OVERZICHT VAN DE HARINGVLOOT Bijlage 8

a. Motor/machinevermogen:

Vermogen in pk	Totaal	70 t/m 99	100 t/m 149	150 t/m 199	200 t/m 239	240 t/m 299	300 t/m 359	360 en meer
Motor- en stoomloggers:								
Katwijk	58	1	16	9	9	16	4	3
Maassluis	1	-	-	-	-	-	1	-
Scheveningen	110	23	18	27	12	21	6	3
Vlaardingen	36	-	-	19	4	9	1	3
IJmuiden	3	-	-	-	-	2	1	-
Totaal motor- en st.l.	208	24	34	55	25	48	13	9

b. Ouderdom motor/machines:

Ouderdom in jaren	Totaal	t/m 5 jr	6 t/m 10 jr	11 t/m 15 jr	16 t/m 20 jr	21 t/m 30 jr	30 t/m 40 jr	41 en ouder	on-bekend
Motorloggers:									
Katwijk	58	15	15	12	1	14	-	-	1
Maassluis	1	1	-	-	-	-	-	-	-
Scheveningen	110	23	27	15	7	28	1	-	9
Vlaardingen	16	11	3	2	-	-	-	-	-
IJmuiden	3	2	1	-	-	-	-	-	-
Totaal motorloggers	188	52	46	29	8	42	1	-	10
Stoomloggers:									
Vlaardingen	20	-	-	-	-	1	6	13	-
Totaal motor- en st.l.	208	52	46	29	8	43	7	13	10

c. Ouderdom casco:

Ouderdom in jaren	Totaal	t/m 5 jr	6 t/m 10 jr	11 t/m 15 jr	16 t/m 20 jr	21 t/m 30 jr	31 t/m 40 jr	41 en ouder
Motorloggers:								
Katwijk	58	5	-	2	-	3	38	10
Maassluis	1	-	-	-	-	-	1	-
Scheveningen	110	3	-	5	2	2	84	14
Vlaardingen	16	-	1	1	-	1	8	5
IJmuiden	3	2	-	-	-	-	1	-
Totaal motorloggers	188	10	1	8	2	6	132	29
Stoomloggers:								
Vlaardingen	20	-	-	-	-	1	6	13
Totaal motor- en st.l.	208	10	1	7	2	7	139	42

d. Motortype:

	Totaal	Hoogdruk	Middeldruk
Katwijk	58	45	13
Maassluis	1	1	-
Scheveningen	110	105	5
Vlaardingen	16	16	-
IJmuiden	3	3	-
Totaal motorloggers	188	170	18

Bron: Vaartuigregister van de Directie der Visserijen.

Bijlage 9

OVERZICHT DER KUSTVISSERSVLOOT TOT 200 PK

Kotters tot 200 pk

Plaatsnaam		Aantal vaar-tuigen	Casco		Certificaat v. Deugdelijkheid		
			Hout	Staal	A	B	O
Breskens	BR	23	22	1	16	7	-
Vlissingen	VLI	5	5	-	4	1	-
Arnemuiden	ARM	1	1	-	1	-	-
Veere	VE	1	-	1	1	-	-
Brouwershaven	BH	1	-	1	1	-	-
Ouddorp	OD	4	4	-	4	-	-
Goederede	GO	5	1	4	-	5	-
Stellendam	SL	3	-	3	-	3	-
Scheveningen	SCH	15	2	13	7	6	2
Katwijk	KW	13	4	9	3	6	4
IJmuiden	YM	20	11	9	4	13	3
Den Helder	HD	18	1	17	5	13	-
Texel	TX	12	-	12	3	9	-
Wieringen	WR	7	1	6	6	1	-
Urk	UK	58	-	58	30	27	1
Volendam	VD	8	-	8	7	1	-
Harlingen	HA	4	-	4	4	-	-
Zoutkamp	ZK	2	-	2	2	-	-
Overige plaatsen	ov.pl.	19	3	16	17	-	2
Totaal		219	55	164	115	92	12

Kotters tot 200 pk (vervolg)

Plaatsnaam	Lengte der vaart (m)				Ouderdom der casco's (jr)						
	tot 10	10 tot 15	15 tot 20	20 tot 25	t/m 5	6 t/m 10	11 t/m 20	21 t/m 30	31 t/m 40	41 en ouder	on-be-kend
BR	2	21	-	-	2	3	11	7	-	-	-
VLI	-	4	1	-	-	2	1	2	-	-	-
ARM	-	1	-	-	-	-	-	1	-	-	-
VE	-	-	1	-	-	-	-	1	-	-	-
BH	-	1	-	-	-	-	1	-	-	-	-
OD	-	2	2	-	1	-	1	1	1	-	-
GO	-	-	5	-	1	3	-	1	-	-	-
SL	-	-	3	-	1	-	1	1	-	-	-
SCH	2	3	7	3	2	4	3	2	1	2	1
KW	-	2	6	5	1	4	5	1	2	-	-
YM	-	4	8	8	3	5	5	4	1	1	1
HD	-	3	14	1	4	6	4	4	-	-	-
TX	-	2	3	7	6	-	5	1	-	-	-
WR	-	1	5	1	5	1	1	-	-	-	-
UK	-	28	30	-	31	13	3	6	3	2	-
VD	-	5	3	-	4	-	2	1	-	-	1
HA	-	1	3	-	-	-	-	-	3	1	-
ZK	-	2	-	-	-	-	2	-	-	-	-
ov.pl.	-	10	8	1	4	2	5	3	2	3	-
Totaal	4	90	99	26	65	43	50	36	13	9	3

Kotters tot 200 pk (vervolg bijlage 9)

Plaatsnaam	Motorvermogen (pk)					
	t/m 39	40 t/m 69	70 t/m 99	100 t/m 119	120 t/m 149	150 t/m 199
Breskens	8	5	7	1	-	2
Vlissingen	-	4	-	-	-	1
Arnemuiden	-	-	1	-	-	-
Veere	-	-	-	1	-	-
Brouwershaven	-	-	1	-	-	-
Ouddorp	-	2	2	-	-	-
Goederede	-	-	2	3	-	-
Stellendam	-	-	-	2	1	-
Scheveningen	3	3	3	-	4	2
Katwijk	1	1	1	4	5	1
IJmuiden	-	7	2	3	2	6
Den Helder	1	3	6	6	1	1
Texel	-	3	-	-	-	9
Wieringen	1	3	2	-	-	1
Urk	28	3	4	9	9	5
Volendam	7	-	1	-	-	-
Harlingen	2	1	-	1	-	-
Zoutkamp	2	-	-	-	-	-
Overige plaatsen	5	5	7	-	-	2
Totaal	58	40	39	30	22	30

Kotters tot 200 pk (vervolg)

Plaatsnaam	Ouderdom der motoren (jr)						Motortype			
	t/m 5	6 t/m 10	11 t/m 15	16 t/m 20	21 t/m 30	31 t/m 40	onbekend	H.D.	M.D.	onbekend
BR	6	4	5	4	4	-	-	17	5	-
VLI	-	-	1	4	-	-	-	4	1	-
ARM	-	-	-	-	-	-	1	-	1	-
VE	1	-	-	-	-	-	-	1	-	-
BH	-	-	-	1	-	-	-	1	-	-
OD	-	-	1	2	-	-	1	2	2	-
GO	1	3	-	-	-	-	1	4	-	1
SL	1	-	1	-	1	-	-	3	-	-
SCH	3	2	2	1	4	-	3	10	4	1
KW	2	2	3	1	3	-	2	11	2	-
YM	3	3	6	4	1	-	3	13	7	-
HD	7	5	2	2	1	1	-	15	3	-
TX	6	1	2	2	1	-	-	12	-	-
WR	5	1	-	-	-	-	1	7	-	-
UK	13	7	3	5	13	4	13	26	27	5
VD	1	1	4	2	-	-	-	4	4	-
HA	-	2	1	-	1	-	-	3	1	-
ZK	-	-	1	1	-	-	-	2	-	-
Ov.pl.	4	2	3	4.	2	1	3	7	12	-
Totaal	53	33	35	33	31	6	28	142	69	8

Bron: Vaartuigregister van de Directie der Visserijen.

OVERZICHT DER KUSTVISSERSVLOOT TOT 200 PK

Bijlage 10

Kustvissersvloot tot 200 pk, uitgezonderd kotters

Plaatsnaam		Aantal vaartuig.	Casco		Cert. van Deugdelijkheid		
			Hout	Staal	A	B	O
Breskens	BR	8	6	2	8	-	-
Vlissingen	VLI	2	2	-	2	-	-
Arnemuiden	ARM	20	17	3	20	-	-
Veere	VE	1	-	1	1	-	-
Brouwershaven	BH	1	1	-	1	-	-
Ouddorp	OD	15	9	6	14	1	-
Goederede	GO	13	4	9	3	10	-
Stellendam	SL	27	21	6	25	2	-
Scheveningen	SCH	8	2	6	4	4	-
Katwijk	KW	12	1	11	1	3	8
IJmuiden	YM	12	8	4	10	-	2
Den Helder	HD	12	4	8	8	4	-
Texel	TX	5	5	-	5	-	-
Wieringen	WR	4	4	-	4	-	-
Urk	UK	31	13	18	18	13	-
Volendam	VD	1	-	1	-	1	-
Harlingen	HA	1	-	1	1	-	-
Zoutkamp	ZK	5	2	3	5	-	-
Overige plaatsen	ov.pl.	10	6	4	9	1	-
Totaal		188	105	83	139	39	10

Kustvissersvloot tot 200 PK, uitgezonderd kotters (vervolg)

Plaatsen	Lengte der vaartuigen (m)					Ouderdom der casco's (jr)						
	tot 10 m	10-15	15-20	20-25	25m en langer	t/m 5	6 t/m 10	11t/m 20	21t/m 30	31t/m 40	41 en ouder	onbe-kend
BR	1	4	3	-	-	-	-	-	-	6	1	1
VLI	-	1	1	-	-	-	-	-	-	-	2	-
ARM	-	14	6	-	-	-	-	3	4	8	5	-
VE	-	1	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-
BH	-	-	1	-	-	-	-	-	-	1	-	-
OD	-	11	4	-	-	-	-	1	-	5	8	1
GO	-	3	10	-	-	-	-	2	5	3	3	-
SL	-	22	5	-	-	-	-	1	-	8	18	-
SCH	-	4	4	-	-	-	-	1	6	-	1	-
KW	-	-	5	7	-	-	-	1	-	7	4	-
YM	2	4	5	-	1	1	2	-	4	3	2	-
HD	1	7	4	-	-	-	-	2	4	2	4	-
TX	-	4	1	-	-	-	-	-	1	1	2	1
WR	-	4	-	-	-	-	-	-	-	3	1	-
UK	1	12	18	-	-	-	-	7	8	7	9	-
VD	-	-	1	-	-	-	-	1	-	-	-	-
HA	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	1	-
ZK	2	3	-	-	-	-	-	-	2	2	-	1
ov.pl.	-	6	4	-	-	-	-	-	4	1	5	-
Totaal	7	100	73	7	1	1	2	19	39	57	66	4

Kustvissersvloot tot 200 pk, uitgezonderd kotters (vervolg bijlage 10)

Plaatsnaam	Motorvermogen (pk)					
	1 t/m 39	40 t/m 69	70 t/m 99	100 t/m 119	120 t/m 149	150 t/m 199
Breskens	5	1	1	1	-	-
Vlissingen	-	1	1	-	-	-
Arnemuiden	7	12	1	-	-	-
Veere	-	1	-	-	-	-
Brouwershaven	-	1	-	-	-	-
Ouddorp	1	11	3	-	-	-
Goederede	1	3	7	-	2	-
Stellendam	10	12	3	-	2	-
Scheveningen	2	1	1	-	3	1
Katwijk	-	1	-	1	3	7
IJmuiden	4	5	2	-	-	1
Den Helder	4	2	5	1	-	-
Texel	2	3	-	-	-	-
Wieringen	4	-	-	-	-	-
Urk	10	7	3	9	2	-
Volendam	-	-	1	-	-	-
Harlingen	-	1	-	-	-	-
Zoutkamp	5	-	-	-	-	-
Overige plaatsen	5	3	2	-	-	-
Totaal	60	65	30	12	12	9

Kustvissersvloot tot 200 pk, uitgezonderd kotters (vervolg)

Plaatsnaam	Ouderdom der motoren (jr)								Motortype		
	t/m 5	6 t/m 10	11 t/m 15	16 t/m 20	21 t/m 30	31 t/m 40	41 en ouder	onbekend	H.D.	M.D.	onbekend
BR	1	2	-	2	1	1	-	1	2	1	5
VLI	1	-	-	-	1	-	-	-	-	1	1
ARM	-	1	-	7	5	1	-	6	-	7	13
VE	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-
BH	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
OD	1	1	-	2	5	3	-	3	1	8	6
GO	2	2	2	4	1	-	-	2	3	2	8
SL	3	1	-	1	7	-	1	14	-	2	25
SCH	4	-	1	2	1	-	-	-	1	3	4
KW	2	3	4	1	1	-	-	1	6	2	4
YM	1	-	2	3	4	-	-	2	1	4	7
HD	2	3	1	-	2	-	-	4	5	5	2
TX	1	-	1	-	1	-	-	2	1	1	3
WR	-	-	-	-	3	-	-	1	-	-	4
UK	4	2	1	5	12	1	-	6	7	13	11
VD	-	-	-	1	-	-	-	-	1	-	-
HA	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1
ZK	-	-	1	-	2	-	-	2	4	1	-
Ov.pl.	-	-	1	2	3	1	-	3	2	3	5
Totaal	24	15	14	30	49	7	1	48	34	54	100

Bron: Vaartuigregister van de Directie der Visserijen.

Bijlage 11

OVERZICHT VAN DE TRAWLVISSERSVLOOT VAN 200-450 PK

Omschrijving	Aantal vaartuigen	Casco		Cert.v.D.		Lengte (m)			
		hout	staal	B	O	20-25	25-30	30-35	35-40
Kotters	17	1	16	4	13	13	4	-	-
Trawlloggers	21	-	21	-	21	2	13	5	1
Totaal	38	1	37	4	34	15	17	5	1

vervolg

Omschrijving	Ouderdom der casco's (jr)						Motorvermogen (pk)				
	t/m 5	6 t/m 10	11 t/m 20	21 t/m 30	31 t/m 40	41 en ouder	200 t/m 219	220 t/m 269	270 t/m 319	320 t/m 379	380 t/m 450
Kotters	10	2	3	-	1	1	14	2	1	-	-
Trawlloggers	3	1	1	2	6	8	9	3	5	3	1
Totaal	13	3	4	2	7	9	23	5	6	3	1

vervolg

Omschrijving	Ouderdom der motoren (jr)						Motortype		
	t/m 5	6 t/m 10	11 t/m 15	16 t/m 20	21 t/m 40	onbekend	H.D.	M.D.	onbekend
Kotters	11	3	-	-	-	3	16	-	1
Trawlloggers	9	6	4	-	2	-	19	-	2
Totaal	20	9	4	-	2	3	35	-	3

Bron: Vaartuigregister van de Directie der Visserijen.

Bijlage 12

NIEUW INGESCHREVEN SCHEEPSHYPOTHEKEN OP VISSERSVAARTUIGEN

	Hypotheek-banken		Andere banken		Particulieren		Totaal	
	Aantal	f.1000,-	Aantal	f.1000,-	Aantal	f.1000,-	Aantal	f.1000,-
	I. Gewone hypotheken							
1945	-	-	1	18	2	11	3	29
1946	9	148	-	-	9	96	18	244
1947	12	312	5	142	11	118	28	572
1948	31	1341	4	48	11	96	46	1485
1949	23	889	13	723	11	87	47	1699
1950	20	1021	9	293	31	423	60	1737
1945 t/m '50	95	3711	32	1224	75	831	202	5766
	II. Crediethypotheken							
1945	-	-	1	7	-	-	1	7
1946	-	-	6	8716	1	60	7	8776
1947	-	-	23	793	-	-	23	793
1948	-	-	33	2336	2	170	35	2506
1949	-	-	29	845	-	-	29	845
1950	-	-	24	1437	1	20	25	1457
1945 t/m '50	-	-	116	14134	4	250	120	14384

Bron: Statistiek der Scheepshypotheken C.B.S.

Bijlage 13

ONDERPANDEN DER NIEUW INGESCHREVEN SCHEEPSHYPOTHEKEN
OP VISSERSVAARTUIGEN

B.R.T.	<50	50-100	100-200	200-300	300-400	400-500	Onbekend	Totaal aantal
I. Gewone hypotheken								
1945	1	-	1	1	-	-	-	3
1946	16	1	1	-	-	-	-	18
1947	20	4	6	-	-	-	-	30
1948	29	11	8	-	-	-	3	51
1949	25	8	10	-	-	3	5	51
1950	31	10	12	2	-	-	4	59
1945 t/m '50	122	34	38	3	-	3	12	212
II. Crediethypotheken								
1945	1	-	-	-	-	-	-	1
1946	4	2	-	1	7	-	-	14
1947	17	5	14	-	-	-	-	36
1948	23	4	14	1	-	-	2	46
1949	22	2	18	3	-	-	1	46
1950	17	5	4	3	2	-	1	32
1945 t/m '50	86	18	50	8	9	-	4	175

Bron: Statistiek der Scheepshypotheken C.B.S.

PRIJS *f* 3.—

27025 - '52 (10820)