

Melding fra Fiskeridirektøren.

# STORTRÅLERNES LØNNSOMHET 1956

Ved sekretær A. Holm.

I «Fiskets Gang» nr. 45, 1957, ble gitt en melding om stortrålerne fiske i 1956. I denne melding skal en behandle stortrålerne lønnsomhet i samme år. Det statistiske grunnlag for undersøkelsen er de årsregnskaper som rederne sender inn til direktoratet.

## Total fangstmengde og -verdi 1949—1956.

I løpet av årrekken 1949—1956 er den totale fangstmengden til stortrålerne nesten tredoblet, — fra 12 400 tonn til 34 800 tonn regnet i ferskfiskvekt. Verdien er på samme tid gått opp til nesten det firedoble, — fra 6,1 til 24,1 mill. kroner medregnet biprodukter (se tab. 1). Tallet på trålere som har deltatt i fiske i denne perioden er bare økt fra 12 til 23 farkoster.

Betrakter en sammensetningen av fangstmengden nærmere, vil en se at forholdet mellom saltfiskkvantum og ferskfiskkvantum er blitt sterkt endret, særlig i de siste årene. Mens saltfiskkvantumet økte jamnt i alle år fram til 1955 — i dette året viste det en svak nedgang — lå ferskfiskkvantumet under 1949-nivået i 1950, 1951 og 1952. Men så økte det sterkt i 1953 og 1954, og denne utviklingen fortsatte i 1955 og 1956. I 1956 steg også saltfiskmengden betydelig.

Denne sterke øking i ferskfisktrålingen må sees i sammenheng med utbyggingen av filetoproduksjonen. Det kan i denne forbindelse nevnes at et bestemt fileteringsanlegg alene i 1956 leide 6 stortrålere som gikk i ferskfisktråling for bedriften.

Gjennomsnittsprisene på saltfisk og ferskfisk fra trålerne har vært stigende opp til 1953, da en fikk

et kraftig prisfall. Prisfallet var spesifikt for trålfanget fisk, for så vidt som de gjennomsnittlige torskeprisene i sin alminnelighet var stigende i samme periode. I 1954 gikk prisene opp igjen både for saltfisk og ferskfisk, og denne utviklingen fortsatte i 1955. I 1956 fikk en prisfall på de fleste fiskearter. Saltet torsk gikk ned fra kr. 1,46 til kr. 1,37 pr. kg, fersk torsk gikk ned fra kr. 0,66 til 0,64 pr. kg, mens gjennomsnittsprisen for samtlige sorter — biprodukter inklusiv — gikk ned fra kr. 0,71 til kr. 0,69 pr. kg. Mens det var ferskfisken som steg sterkest i pris i 1954, var det saltfisken som steg sterkest i 1955 og falt mest i 1956.

Av de uttalelser som ble innhentet i samband med regnskapsoppgavene, gikk det fram at den generelle karakteristikk av fangstforholdene i 1956 var «middels gode».

Av mer spesielle merknader kan nevnes at fisket på Finnmarkskysten var godt om våren, men mindre bra i september/oktober. Ved Bjørnøya var fisket godt fra april og utover sommeren. Fisken var til dels småfallen, men av god kvalitet. Fra høsten og utover var dessuten fangstforholdene gode ved Svalbard. Derimot var fisket dårlig hele året i Barentshavet og Senjafeltet slo helt feil også i 1956.

Avsetningsforholdene karakteriseres som gode.

I fig. 1 er gjengitt en grafisk framstilling av fangsttallene i tabell 1.

## Gjennomsnittsfangstene i 1949—1956.

I figur 2 er vist en grafisk framstilling av de gjennomsnittlige fangstmengder pr. tråler i perio-

Tab. 1. Fangstmengde og -verdi 1949—56. Alle stortrålere.

År	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956
Antall farkoster .....	12	11	14	12	15	16	17	23
Fangstmengde, fersk..... 1000 tonn	2.3	1.8	2.2	1.3	4.0	9.0	11.6	14.2
Fangstmengde, salt..... 1000 tonn	5.3	6.0	6.4	7.8	7.8	8.6	8.3	10.4
Fangstmengde, omregnet*..... 1000 tonn	12.4	13.5	16.0	18.6	21.2	27.3	28.7	34.8
Fangstverdi, ekskl. biprod. mill. kr.....	5.3	6.5	8.9	12.2	11.2	16.1	19.2	22.7
Fangstverdi, inkl. biprod. mill. kr.....	6.1	7.5	10.4	12.9	12.3	17.2	20.4	24.1

\*Omregnet til ferskfiskvekt, — saltfiskvekt økt med 94 prosent for fangst fra Vest-Grønland, og med 72 prosent for de øvrige felter. Tallene omfatter biprodukter.

den 1949—1956. Gjennomsnittstallene er regnet ut ved at den totale fangstmengde, omregnet i fersk vekt, til trålerne hvert år er dividert med antall trålere som har vært i virksomhet.

På denne måten vil gjennomsnittstallene være influert av følgende faktorer: a) Naturgrunnlaget, — herunder fiskeforekomster og værforhold. b) Trålernes driftstid, — ikke alle trålere har vært i full virksomhet hele året. c) Erfaring og dyktighet til mannskapet, og da særlig til skipper og trålbas.

En går ut fra at dette siste moment spiller en stor rolle for fangstresultatene. Dessuten er det grunn til å anta, at fordi det nødvendigvis må ta tid til å innvinne slik erfaring og dyktighet, vil fangstresultatene for de sist tilkomne trålerne *generelt* ligge lavere enn gjennomsnittet til trålere som har vært i virksomhet i lengre tid. Ut fra dette resonnement skulle en kunne utlede at i år med

stor tilvekst i tallet på trålere, vil en få en tendens til lavere gjennomsnittsfangster.

Av figur 2 ser en at i perioden 1949—1956 gjelder denne regel så godt som uten unntak.<sup>1</sup> Dermed er ikke sagt at dette er den eneste årsak, eller for den saks skyld, hovedårsaken til de sykliske svingninger i gjennomsnittsfangstene, slik de er regnet ut (jamnfør det som er sagt foran).

Dessuten viser fig. 2 en tydelig stigende tendens i gjennomsnittsfangstene fra 1949 til 1956. Årsakene til denne stigning kan være mange. Det en gjerne først vil tenke på er at fangsteffektiviteten, uttrykt f. eks. ved fangstmengde pr. tråltid o. l., er økt. Imidlertid må en også holde åpen den mulighet at bedring av avtaks-forholdene har muliggjort en mer intens virksomhet enn tidligere. Ved revisjon av trålerloven i 1951 økte betingelsene for utvidet

<sup>1</sup> Antall trålere er i figuren angitt ved et tall på hver av søylene

Tab. 2. Driftsresultater for stortrålerne 1953—1956. Gj.-snitt pr. farkost.

	1956	1955	1954	1953
1. Driftsinntekter i alt .....	1.184.500	1.325.000	1.209.500	1.047.800
Herav til:				
2. Mannskapet .....	477.100	548.800	524.900	471.900
3. Rederiet .....	707.400	776.200	684.600	575.900
4. Rederiets kostnader .....	607.200	562.400	584.400	562.400
Herav utgjorde:				
a. Drivstoff og maskinrekvisita .....	267.800	251.600	250.900	234.400
b. Is, salt og emballasje .....	45.700	38.300	38.200	45.800
c. Leid arbeidshjelp .....	24.100	16.200	16.200	12.800
d. Assuranse av farkosten .....	39.200	41.100	49.200	45.900
e. Vedlikehold og avskrivning på trålutsyret .....	85.600	91.000	95.000	86.500
f. Vedlikehold av farkosten .....	95.300	74.300	77.500	86.000
g. Administrasjon .....	25.600	26.200	18.300	18.700
h. Sosiale utgifter .....	5.300	7.100	7.900	7.300
i. Diverse uspesifisert .....	18.600	16.600	31.200	25.000
5. Renteutgifter .....	22.200	22.300	38.300	35.400
6. Punkt 3 ÷ punkt 4 .....	100.200	213.800	100.200	13.500
7. Mannskapets inntekter pr. ukeverk .....	400	430	390	370
8. Dette gir en årlig inntekt pr. mann på .....	17.400	19.300	18.000	16.200
9. Til dette svarer en full årslott for en fisker .....	16.100	18.400	16.600	13.700
10. Antall mann pr. farkost .....	27,4	29,4	29,2	29,2
11. Antall døgn i sjøen .....	243	252	274	286
12. Antall døgn under fiske .....	203	208	231	228
13. Antall fangstturer .....	..	..	4,7	4,8
14. Fangstmengde, saltfisk tonn .....	478	524	527	639
15. Fangstmengde, ferskfisk tonn .....	716	701	706	255
16. Fangstmengde i alt, omregnet til ferskfiskvekt, tonn <sup>1</sup> .....	1.538 <sup>1</sup>	1.620	1.668	1.384
17. Farkoststørrelse, br.-tonn .....	427	464	500	496
Motor, HK .....	733	796	870	840
Antall farkoster med i undersøkelsen .....	19	14	12	12

<sup>1</sup> Eksklusiv biprodukter.

trålfiske. Begrensningene i adgangen for trålerne til å ilandbringe fersk fisk ble opphevet.

Med intensere virksomhet menes her at farkostene har vært i drift en stadig lengre tid av året, med derav økte fangstmuligheter. Dessverre mangler en tilbakegående tall som kan belyse dette forhold tilstrekkelig.

*Driftsresultater i 1956.*

I det etterfølgende skal en se nærmere på hvorledes driftsresultatene ble for trålerne under de fangst- og omsetningsforhold som rådet i 1956. I tabell 2 har en for sammenlikningens skyld tatt med regnskapstall for hvert av årene fra og med 1953.

Regnskapstallene for 1956 bygger på oppgaver fra 19 farkoster som må ansees å ha hatt full virksomhet hele året. Av disse hadde 1 farkost drevet vintersildfisket i tillegg til trålfisket. Inntektene og kostnader på vintersildfisket er ikke tatt med i de totale driftsinntekter og -kostnader.

*Fangstmengde.*

I gjennomsnitt pr. farkost for de 19 trålerne som hadde full virksomhet i 1956, var saltfiskmengden 478 tonn og ferskfiskmengden 716 tonn. Regnes saltfiskvekt om til ferskfiskvekt (omregning — se note til tabell 1) utgjør den totale fangstmengde pr. farkost 1538 tonn i 1956. Gjennomsnittsfang-

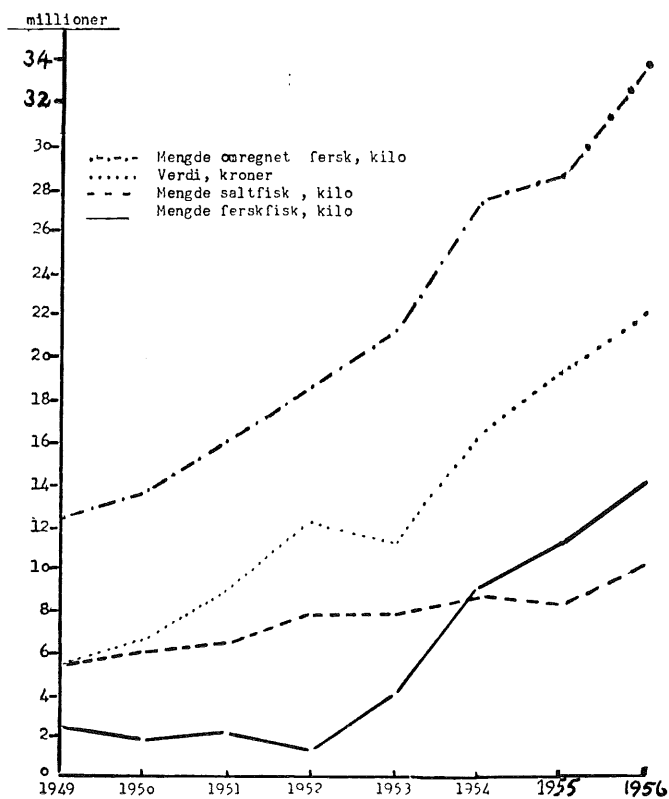


Fig. 1. Alle stortrålere. Fangstmengde og -verdi.

sten for de 19 trålere i 1956 lå altså 5 pst. lavere enn for de 14 trålerne i 1955. Det var på saltfiskmengden denne nedgangen kom. Det skal her skytes inn at de 4 farkostene som ikke hadde full virksomhet i 1956, drev hovedsakelig saltfisktråling. Tar en disse farkosters fangstmengde med i beregningen, blir ikke forholdet mellom saltfiskmengde og ferskfiskmengde vesentlig endret fra 1955 til 1956.

Den relative nedgang i saltfiskmengden i tabell 2 kom ikke av at saltfisktrålingen ga så mye dårligere resultater enn ferskfisktrålingen. Betrakter en 7 av trålerne som drev saltfisktråling i begge år, finner en at gjennomsnittsfangsten pr. båt var faktisk litt høyere i 1956 enn i 1955. Rett nok var det ulikheter fra farkost til farkost — noen hadde mindre, andre hadde større fangst i 1956 enn i 1955. Betrakter en 4 ferskfisktrålere som drev ferskfisktråling i begge årene, finner en motsatt forhold — gjennomsnittsfangsten sank litt.

Tar en ytterligere én tråler med — nemlig en som drev ferskfisktråling i 1955 og saltfisktråling i 1956 — og regner ut gjennomsnittsfangsten pr. farkost (i ferskfiskvekt), finner en at nedgangen var bare om lag 2 pst. fra 1955 til 1956.

Det var derfor de 7 farkoster som kom i tillegg til disse 12, som senket gjennomsnittsfangsten ytterligere. Dette var hovedsakelig ferskfisktrålere. Av de 19 helårsdrevne trålerne i 1956 var nesten halvparten ferskfisktrålere.

I forrige melding ble fangstforholdene for stor-

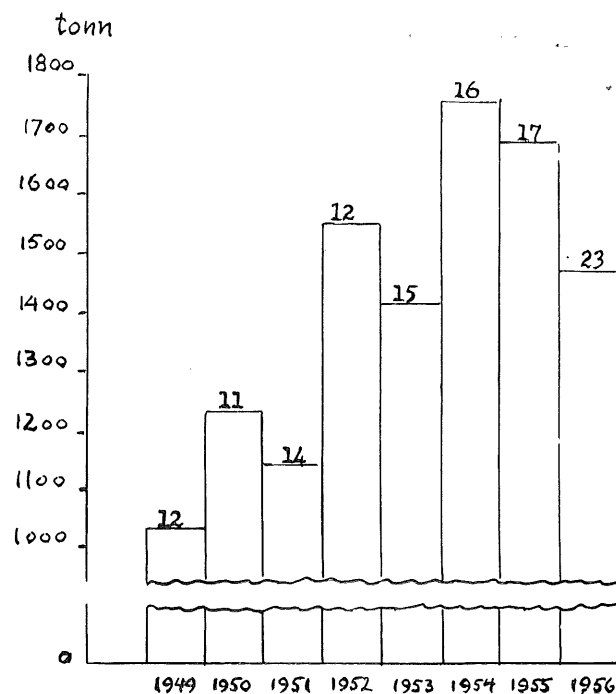


Fig. 2. Gjennomsnittlig fangstmengde pr. tråler.

trålerne karakterisert som gode i årene 1954 og 1955 mens diremot forholdene var dårlige i 1952 og 1953.

Tar en i betraktning det som er sagt foran om fangstmengden (omregnet i ferskvekt) for de 12 trålerne som var med i begge år, kan fangstforholdene i 1956 karakteriseres som over middels. Målt etter gjennomsnittlig *fangstverdi* pr. farkost, må 1956 heller betegnes som middels.

De 4 trålerne som ikke hadde full drift i 1956, og som derfor ikke er kommet med i tabell 2, hadde en gjennomsnittsfangst på om lag 750 tonn, ferskfiskevekt.

#### *Driftsinntekter.*

Den gjennomsnittlige driftsinntekt for de 19 trålerne i 1956 var kr. 1 184 500. Denne verdi omfattet verdien av ferskfisk, saltfisk og biprodukter. Avgift til omsetningslag er trukket fra. Dessuten omfattet driftsinntektene et beløp på gjennomsnittlig kr. 34 200 som ikke direkte kan kalles *fangstsinntekter*. Forholdet var at 6 av trålerne var bortleid på fast kontrakt hvoretter farkosteieren fikk en på forhånd fast avtalt sum. Dessuten skulle leieren dekke driftsutgifter som drivstoffer o. l. samt vederlag til mannskap. Det viste seg da at summen av leiebeløpet og utgiftsbeløpet dekket av leieren, ble større enn fangstverdien. Dette tillegget til fangstverdien utgjorde kr. 108 300 i gjennomsnitt for de 6 trålerne som var bortleid. Dette betydde at den faktisk oppnådde gjennomsnittspris på fangsten for disse farkosters vedkommende lå høyere enn den vanlige i sesongen. Mannskapets inntekter ble derimot ikke berørt av dette forhold. En vil således se at mannskapets prosentandel av driftsinntektene gjengitt i tabell 2, gikk ned, — fra 41,4 pst. i 1955 til 40,3 pst. i 1956.

Spredningen omkring den gjennomsnittlige driftsinntekt på kr. 1 184 500 så slik ut: 1 farkost hadde fra 600 til 799 tusen kroner i driftsinntekter, 5 farkoster fra 800 til 999, 3 farkoster fra 1000 til 1199, 6 farkoster fra 1200 til 1399, 1 farkost fra 1400 til 1599 og endelig 3 farkoster fra 1600 til 1799 tusen kroner i driftsinntekter.

I forhold til året før, sank driftsinntektene i 1956 med om lag 10 pst. pr. farkost i undersøkelsesmateriale. Dette var resultat av lavere fangstmengde, relativt mindre andel saltfisk og lavere priser på såvel fersk- som saltfisk.

De 12 farkostene som var med i undersøkelsen i begge år, hadde i 1955 en gjennomsnittlig driftsinntekt på kr. 1 326 500. Året etter sank inntekten til kr. 1 269 700, d. v. s. med om lag 5—6 pst.

#### *Mannskapets inntekter.*

Av driftsinntektene utgjorde mannskapetsinntektene i alt i 1956 gjennomsnittlig kr. 477 100 pr. farkost (se tabell 2). Denne størrelse omfattet alt vederlag til arbeidet i form av fiskernes lott-inntekter, faste hyrer og ekstralotter til de av mannskapet som var avlønnet slik.

Mannskapsstyrken varierte fra 24 til 31 mann på de ulike farkoster og virksomheter, gjennomsnittlig bemanning var 27 mann. Det var 2 mann færre enn for undersøkelsesfarkostene i 1955. Sompekt på tidligere var imidlertid antallet ferskfisktrålere relativt større i 1956, og ferskfisktrålere har gjennomgående mindre mannskap enn saltfisktrålere. På de førstnevnte lå mannskapsstyrken gjennomgående på 24—25 mann. Dessuten kom det til flere mindre trålere i størrelsen 300—399 br.tonn i 1956. Gjennomsnittstonnasjen gikk ned fra 464 br.tonn til 427 br.tonn og HK-antallet fra 796 til 733.

Fiskerlotten, d. v. s. den lott som ble utbetalt til vanlige fiskere for den totale virksomhet i året, var i 1956 gjennomsnittlig kr. 16 100. Spredningen omkring dette gjennomsnitt så slik ut: Fiskerne på 1 av trålerne hadde fra 10 000 til 11 999 kroner i årslott, på 4 av trålerne fra 12 000 til 13 999 kroner, på 4 av trålerne fra 14 000 til 15 999 kroner, på 6 av trålerne fra 16 000 til 17 999 kroner, på 1 av trålerne fra 18 000 til 19 999 kroner og endelig hadde fiskerne på 3 av trålerne årslotter fra 20 000 til 21 999 kroner. Til sammenligning kan nevnes at ingen av trålerne i 1955 ga årslotter under 14 000 kroner, mens hele 6 av de 14 ga årslotter fra 20 000 til 21 999 kroner.

I tabellen er dessuten oppgitt et annet inntektsbegrep, nemlig «årlig inntekt pr. mann» (punkt 8). Dette svarer til de totale mannskapetsinntekter (punkt 2) dividert med antall mann i alt (punkt 10). Denne størrelse er influert av de faste hyrer og ekstralottene.

Mannskapets inntekter utregnet pr. ukeverk ble i 1956 kr. 400 i gjennomsnitt. Mannskapets totale antall ukeverk er da regnet slik: For de faste mannskaper er regnet med full sysselsetting på farkostene hele året. For de øvrige av mannskapet har en regnet med den tid disse ikke har kunnet ta annet lønnet arbeid, d. v. s. den tid farkosten har vært i sjøen pluss de korte opphold ved land for lossing og utrustning til ny tur.

Proviantutgiftene kan ansettes til kr. 2000—2500 pr. mann. Disse utgifter bærer fiskerne av sine egne lottinntekter.

*Rederiets inntekter og kostnader.*

Rederiets andel av driftsinntektene utgjorde i 1956 kr. 707 400 i gjennomsnitt pr. farkost, d. v. s. om lag 60 pst. (se tabell 2).

Rederiets kostnader, eksklusiv avskrivning på farkosten, beløp seg til godt og vel 600 tusen kroner i gjennomsnitt pr. farkost i 1956. I forhold til kostnadene i 1955, var dette en stigning på om lag 8 pst. Og enda besto undersøkelsesutvalget i 1956 av relativt flere mindre farkoster, i størrelsen 300—399 br.tonn, enn i 1955. Isolerer en denne virkning, og ser på hvordan kostnadene har utviklet seg for de 12 farkostene som var med i undersøkelsen begge år, finner en en kostnadsstigning på hele 15 pst. Drivstoffkostnadene som var den dominerende kostnadsposten for trålerne — hele 22—23 pst. av de totale driftsinntekter, og om lag 45 pst. av de totale driftskostnader — steg med om lag 15 pst. fra 1955 til 1956. Dette svarer til prisstigningen på fyringsoljer fra slutten av 1955 til slutten av 1956.

Av andre poster som økte betydelig, kan nevnes is, salt og emballasje, leid arbeidshjelp og vedlikehold av farkosten, mens derimot redskapskostnadene viste nedgang.

Posten *diverse uspesifisert* omfatter bl. a. fangst-assuranse med et beløp på om lag kr. 7200.

Den størrelse som er gjengitt under punkt 6 i tabell 2, viser det beløp som ble igjen til avskrivning på farkosten samt forrentning av den investerte kapitalen i farkost og redskaper. I gjennomsnitt for de 19 trålerne var beløpet til avskrivning og forrentning kr. 100 200 pr. farkost, og spredningen omkring dette gjennomsnitt så slik ut: 3 trålere hadde mindre enn 0, 4 hadde fra 0 til 49 tusen kroner, 1 hadde fra 50—99 tusen kroner, 7 hadde fra 100 til 149 tusen kroner, 1 hadde fra 150 til 199 tusen kroner, 1 hadde fra 200—249 tusen kroner og 2 trålere hadde fra 250 til 299 tusen kroner. Til sammenlikning kan nevnes at av de 14 trålerne i 1955, hadde hele 5 farkoster over 250 tusen kroner til avskrivning og forrentning.

Et forhold som bør tas i betraktning når en spesifiserer denne størrelse for den enkelte farkost, er at den i noen utstrekning kan være influert av skjønn for så vidt angår enkelte kostnadsposter. Det gjelder *vedlikehold av farkosten og vedlikehold og avskrivning på trålutstyret*. Det kan nemlig ofte være vanskelig å dra et riktig skille mellom de påkostninger som skal belastes som driftskostnader i form av vedlikehold, og de som skal aktiviseres som kapitaløkning. Under hensyntagen til disse forhold kan det være hensiktsmessig å se på et to-årgjen-

nomsnitt i stedet, idet tilfeldige utslag for de nevnte posters vedkommende da vil jevnes ut for en stor del. De 12 farkostene som var med i undersøkelsen både i 1955 og 1956, hadde gjennomsnittlig kr. 161 300 til avskrivning på farkost samt forrentning av kapitalen, og spredningen så slik ut: 2 farkoster hadde 0—49 tusen kroner, 2 hadde 50—99 tusen kroner, 3 hadde 100—149 tusen kroner, 2 hadde 150—199 tusen kroner, 2 hadde 200—249 tusen kroner og 1 hadde 250—299 tusen kroner til avskrivning og forrentning i gjennomsnitt for de to årene 1955/56.

Det var som en ser, nokså ujamne resultater fra farkost til farkost. Men så er også denne gruppe trålere nokså uhomogen med omsyn til farkostenes alder, størrelse og teknisk utrustning, hvilke naturlig nok vil gjenspeile seg i inntekts- og kostnadsstrukturen.

Som nevnt foran, er avskrivninger på farkosten ikke tatt med i kostnadsbeløpet i tabell 2, punkt 4. Å beregne avskrivning på farkostene byr på atskillige vansker, — særlig er det vanskelig å få et brukbart uttrykk for hva flåten ville koste ny i dag. Det er dette verdigrunnlag som nyttes ved avskrivningsberegningene i undersøkelsen. Men også flåtens økonomiske levetid er vanskelig å fastslå.

På oppgaveskjemaene ble det stilt spørsmål om farkostens bokførte verdi, om antatt gjenanskaffingsverdi i dag og om avskrivninger. Ikke alle svarte på disse spørsmål.

Den bokførte verdi av 15 av trålerne beløp seg til kr. 1 223 000 i gjennomsnitt. Gjennomsnittstønningen for disse var om lag den samme som gjennomsnittet for alle 19 trålere. For 14 av trålerne ble gjenanskaffingsverdien anslått til om lag 2,5 mill. kroner i gjennomsnitt — altså vel det doble av den bokførte verdi. Forsvarlige avskrivninger ble for 11 av farkostene oppgitt til kr. 155 000 i gjennomsnitt. Gjennomsnittstønningen for disse 11 farkoster var 411 br.tonn — altså en del lavere enn gjennomsnittet for samtlige 19.

Regner en med at trålerne har en økonomisk levetid som svarer til en avskrivningssats på 4—5 pst., vil dette gi et avskrivningsbeløp på 100—125 tusen kroner dersom et verdigrunnlag på 2,5 mill. kroner pr. farkost nyttes. Det er mulig at dette verdigrunnlaget er noe overvurdert. Som en bruk-

**CHR. IRGENS SØNNER - BERGEN**

Telegramadresse: IRGENSES

**TAUVERK - SNØRER - TRÅD - LINER - NYLONGARN**

bar tilnærming kan en imidlertid nytte en avskrivning på kr. 100--125 000 i gjennomsnitt pr. farkost.

Med dette avskrivningsbeløp ga driftsåret 1956 ikke overskott, men heller et mindre underskott, dersom alle 19 trålerne sees under ett. Som pekt på foran, dekker imidlertid gjennomsnittstallene over store ulikheter fra farkost til farkost. Av disse 19 trålerne hadde om lag halvparten større eller mindre underskott, en fjerdepart hadde driftsoverskott på under kr. 50 000, mens om lag en fjerdepart hadde driftsoverskott fra 50 000 til 150 000 kroner.

I meldingen om trålernes lønnsomhet i 1955, ble det pekt på at blant de dårligste farkostene, var hovedsakelig farkoster i mellomstørrelsen 400--500 br.tonn. Denne konklusjon kan ikke trekkes av undersøkelsesmaterialet for 1956. De farkoster som ga driftsunderskott var omtrent likelig fordelt på både grunnen 300--399 br.tonn og gruppen 400--499 br.tonn, og det gjennomsnittlige driftsunderskott pr. farkost var omtrent det samme for begge grupper.

Som konklusjon kan en si at driftsåret 1956 fangstmessig sett var et bra år for stortrålerne. Resultatet må i forhold til tidligere år nærmest betegnes som over middels. Imidlertid hadde en noe

fall i gjennomsnittsprisene på fisken og dessuten en betydelig kostnadsstigning. Nettoresultatet for rederiet ble derfor betydelig dårligere enn året før, og må heller betegnes som dårlig dersom alle trålerne sees under ett. For mannskapet ga fisket i 1956 middels utbytte.

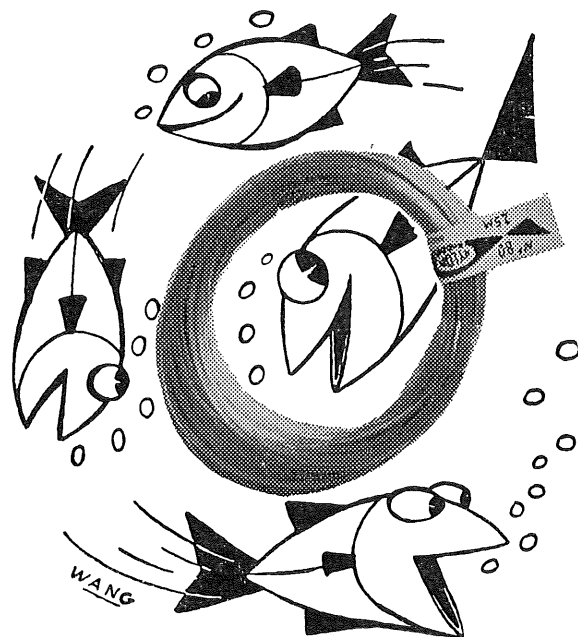
Eksport av alle sorter SILD - FISK Kjølelagere		Telefoner:
		11192, 11991
		Telegr. Hausviko BERGEN

#### Melding fra Fiskeridirektøren.

### Senkningsområde for sprengstoff.

Etter forslag fra Marinekommando Vestlandet, har Marinens overkommando godkjent opprettelsen av et senkningsområde for sprengstoff i Osterfjorden, (sjøkart nr. 209).

Området er begrenset av en sirkel med radius 3 kabellengder som har sentrum i posisjon 000° — BERNSTANGEN LYKT — 3<sup>1</sup>/<sub>4</sub> kabellengde.



## “RHODIA”

### NYLON-GUT

er midt i blinken.

Den har styrke, varighet og jevnhet. Den har de pakninger DE forlanger.

Store sneller fra 3000 til 200 m.  
Plastikk-sneller à 50 eller 100 m.  
Bunter à 4 x 25 m sammenhengende.

Alltid  gut!