

Melding fra Fiskeridirektoratet.
Kontoret for driftsøkonomiske undersøkelser.

STORTRÅLERNES LØNNSOMHET 1959

Ved konsulent A. Holm.

I «Fiskets Gang» nr. 45, 1960, ble det gitt en melding om stortrålerne *fiske* i 1959. I denne melding skal en behandle stortrålerne *lønnsomhet* i samme år. Det statistiske grunnlaget for undersøkelsen er de årsregnskaper som rederne sender inn til Fiskeridirektoratet.

Total fangstmengde og fangstverdi 1949–1959.

I løpet av årrekken 1949–1956 ble den totale fangstmengden til stortrålerne nesten tredoblet, — fra 12 400 tonn til 34 800 regnet i ferskfiskvekt. Verdien gikk i samme periode opp fra 6,1 mill. kroner til 24,1 mill. kroner, altså nesten til det firedoble. Imens økte tallet på stortrålerne fra 12 til 23 (se tabell 1).

Gjennomsnittsfangsten pr. tråler var stigende fram til 1954–1955, men allerede i toppåret 1956 viste den en nedadgående tendens som ble ytterligere forsterket i 1957 og 1958. I begge disse årene sank den totale fangstmengden. I 1958 var den kommet ned i 25 700 tonn. I samme perioden økte tallet på trålere ytterligere, fra 23 i 1956 til 27 i 1958.

Først i 1959 fikk en igjen en oppadgående tendens. Den totale fangstmengden steg til 28 000 tonn, og verdien utgjorde 21,5 mill. kroner. Tallet på trålere økte fra 27 til 28, og en fikk igjen en svak stigning i gjennomsnittsfangsten pr. fartøy (se figur 2).

Betrakter en sammensetningen av fangstmeng-

den, ser en at saltfiskkvantumet hedde en jamn, men relativt svak økning fra 1949 til 1956. I de tre etterfølgende år gikk det imidlertid raskt tilbake (se figur 1). I 1958 utgjorde saltfiskkvantumet således bare 3200 tonn, hvilket var lavere enn i noe annet år i hele perioden 1949–1959.

Ferskfiskkvantumet hadde en meget sterk stigning fra 1949 til 1956, ble noe redusert i 1957, men steg så sterkt igjen både i 1958 og 1959. I sistnevnte året utgjorde det hele 20 400 tonn, hvil-

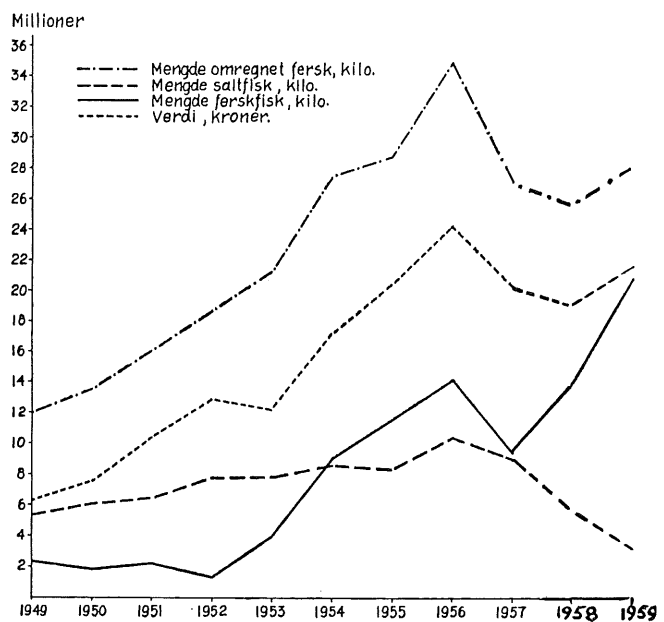


Fig. 1. Alle stortrålere. Fangstmengde og -verdi.

Tab. 1. Fangstmengde og -verdi 1949–59. Alle stortrålere.

År	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959
Antall farkoster.....	12	11	14	12	15	16	17	23	26 ^a	27 ^a	28 ^a
Fangstmengde, fersk 1000 tonn	2.3	1.8	2.2	1.3	4.0	9.0	11.6	14.2	9.3	13.7	20.4
Fangstmengde, salt	5.3	6.0	6.4	7.8	7.8	8.6	8.3	10.4	9.0	5.9	3.2
Fangstmengde, omregnet ¹ -	12.4	13.5	16.0	18.6	21.3	27.3	28.7	34.8	27.0	25.7	28.0
Fangstverdi, ekskl. biprod. mill. kr.	5.3	6.5	8.9	12.2	11.2	16.1	19.2	22.7	19.0	17.5	20.2
Fangstverdi, inkl. biprod. mill. kr. .	6.1	7.5	10.4	12.9	12.3	17.2	20.4	24.1	20.1	18.6	21.5

¹ Omregnet til ferskfiskvekt, — saltfiskvekt økt med 94 prosent for fangst fra Vest-Grønland, og med 72 prosent for de øvrige felter. Tallene omfatter også biprodukter.

² Hertil kommer en tråler som utelukkende ble nyttet til fiske etter sild og tobis. I alt hadde 30 farkoster på over 300 br. tonn tillatelse til å drive trålfiske i 1957, og 32 farkoster i 1958 og 1959.

Fangstmengden i 1952 = 100

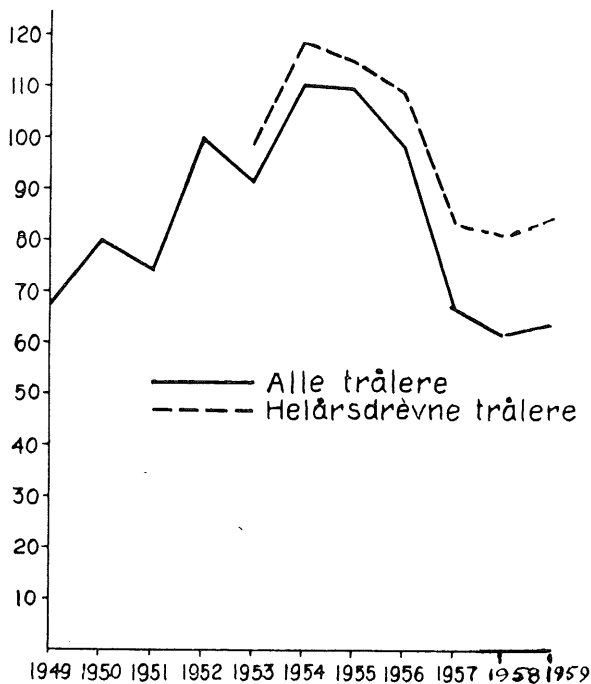


Fig. 2. Gjennomsnittlig fangstmengde pr. tråler.

ket representerte godt og vel 70 prosent av stortrålerens totale fangst omregnet i ferskfiskvekt. Til sammenlikning kan nevnes at i årene før 1954 utgjorde ferskfiskkvantumet mindre enn 20 prosent av totalkvantumet.

Tallet på trålere som tilvirket saltfisk gikk sterkt tilbake fra 1957 til 1958 og denne utvikling fortsatte i 1959. Da var det bare 1 saltfisktråler, mens 14 fartøyer drev kombinert saltfisk- og ferskfisktilvirkning, og 13 fartøyer bare ferskfisktråling.

Av de uttalelser som ble innhentet i samband med regnskapsoppgavene for 1959 gikk det fram at fangstforholdene var svært dårlige i de to første månedene av året på grunn av vedvarende uvær. I tida mars-juli var derimot fangstforholdene gode, og fisket karakteriseres som godt, — spesielt framheves fisket på Finnmarkskysten. I siste halvår av 1959 var fisket dårlig med spredte forekomster.

Avsetningsforholdene var svært gode både for ferskfisk og saltfisk.

I tilknytning til de generelle uttalelser om fangstforholdene som er gjengitt ovenfor, kan det være av interesse å gjengi noen fangsttall for de ulike fangstfelt:

Totalkvantumet fra Øst-Finnmark utgjorde om lag 11 000 tonn, hvilket var om lag like stort kvantum som i 1958 og om lag dobbelt så stort som i

1956 og 1957. Ved Bjørnøya ble det fanget 4100 tonn mot 2900 tonn, 4900 tonn og 10 000 tonn i henholdsvis 1958, 1957 og 1956. Fisket ved Vest-Spitsbergen ga et kvantum på 3000 tonn i 1959, mot henholdsvis 700 tonn, 4000 tonn og 3700 tonn i de tre foregående år.

Det ble oppnådd betydelig høyere priser på fisken enn foregående år. Gjennomsnittsprisen på saltet torsk ble således kr. 1,59 mot kr. 1,42 foregående år, hvilket utgjorde en økning på om lag 12 prosent. Gjennomsnittsprisen på fersk torsk steg fra kr. 0,74 til kr. 0,78 pr. kg eller med om lag 5 prosent. Gjennomsnittsprisen pr. kg. beregnet råfisk inklusive biprodukter steg fra kr. 0,72 til kr. 0,77, eller med om lag 7 prosent.

Gjennomsnittsfangstene i 1949—1959.

Figur 2 gir en grafisk framstilling av de gjennomsnittlige fangstmengder pr. tråler i perioden 1949—1959. Gjennomsnittstallene er regnet ut ved at den ilandbrakte fangstmengde, omregnet i ferskfiskvekt, er dividert med det antall trålere som har vært i drift i hvert av årene (hele streker i figuren). Disse gjennomsnittsfangster vil være påvirket blant annet av i hvilken grad trålerne har hatt full virksomhet i året. Imidlertid viser gjennomsnittstallene for de *helårsdrevne* trålerne (brutte streker i figuren) stort sett samme bevegelse. Av dette kan en slutte at nedgangen i gjennomsnittsfangstene til samtlige stortrålere ikke kan skyldes mindre intensiv drift — at det er blitt relativt flere fartøyer med bare delvis drift i året.

Hovedinntrykket av figur 2 er stigende gjennomsnittsfangster pr. tråler inntil årene 1954/1955. Deretter følger en betydelig nedgang i fangsttallene i de tre årene 1956—1958. Først i 1959 viste gjennomsnittsfangsten igjen en svak oppgang.

Nedgangen i gjennomsnittsfangstene i perioden 1955—1958 gjorde seg gjeldende både for de min-

Tab. 2. Fangstmengde¹ i gjennomsnitt pr. farkost 1955—1959. Helårsdrevne trålere.

	Farkoster i størrelsen			Alle
	300/399 br.tonn	400/499 br.tonn	500/699 br.tonn	
	tonn			
1955	1.582	1.565	1.706	1.620
1956	1.479	1.435	1.889	1.538
1957	1.319	1.124	1.078	1.187
1958	1.226	1.058	1.130	1.146
1959	1.193	1.143	1.067	1.162

¹ Omregnet til ferskfiskvekt. Eksklusive biprodukter.

Tab. 3. Driftsresultater for helårsvredne stortrålere 1953—1959. Gjennomsnitt pr. farkost.

	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959
1. Driftsinntekter i alt kr.	1.047.800	1.209.500	1.325.000	1.150.300	965.000	896.800	952.500
Herav til:							
2. Mannskapet -	471.900	524.900	548.800	477.100	432.500	400.100	430.700
3. Rederiet -	575.900	684.600	776.200	673.200	532.500	496.700	521.800
4. Rederiets kostnader -	562.400	584.400	562.400	607.200	616.400	531.100	503.600
Herav utgjorde:							
a. Drivstoff og maskinrekvisita -	234.400	250.900	251.600	267.800	300.200	236.500	209.800
b. Is, salt og emballasje -	45.800	38.200	38.300	45.700	37.900	20.800	15.400
c. Leid arbeidshjelp -	12.800	16.200	16.200	24.100	14.700	13.600	9.900
d. Assurans av farkosten -	45.900	49.200	41.100	39.200	36.900	38.000	38.800
e. Vedlikehold og avskrivning på trålutstyret -	86.500	95.000	91.000	85.600	84.500	95.100	88.900
f. Vedlikehold av farkosten -	86.000	77.500	74.300	95.300	89.300	77.200	88.800
g. Administrasjon -	18.700	18.300	26.200	25.600	26.700	22.900	25.900
h. Sosiale utgifter -	7.300	7.900	7.100	5.300	8.600	12.400	14.200
i. Diverse uspesifisert -	25.000	31.200	16.600	18.600	17.600	14.600	11.900
5. Renteutgifter -	35.400	38.300	22.300	22.200	28.000	34.900	49.500
6. Punkt 3 ÷ punkt 4 -	13.500	100.200	213.800	66.000	÷ 83.900	÷ 34.400	18.200
7. Mannskapets inntekter pr. ukeverk -	370	390	430	400	380	360	410
8. Dette gir en årlig inntekt pr. mann på -	16.200	18.000	19.300	17.400	15.900	15.500	17.200
9. Til dette svarer en full årslott for en fisker .. -	13.700	16.600	18.400	16.100	13.200	12.900	14.800
10. Antall mann pr. farkost	29,2	29,2	29,4	27,4	27,2	25,8	25
11. Antall døgn i sjøen	286	274	252	243	230	247	248
12. Antall døgn under fiske	228	231	208	203	194	218	186
13. Fangstmengde saltfisk tonn	639	527	524	478	398	215	125
14. Fangstmengde ferskfisk -	255	706	701	716	502	770	933
15. Fangstmengde i alt, omregnet til ferskfiskvekt, ¹ -	1.384	1.668	1.620	1.538	1.187	1.146	1.162
16. Farkoststørrelse, br.tonn	496	500	464	427	433	425	416
17. Farkoststørrelse fot	—	—	—	—	—	—	150,6
18. Motorstyrke HK	840	870	796	733	760	737	768
19. Farkostalder år	—	—	—	—	—	—	18
20. Ombygningsalder -	—	—	—	—	—	—	9
Antall farkoster med i undersøkelsen	12	12	14	19	17	15	16

¹ Eksklusive biprodukter.

ste, de mellomstore og de største trålerne (se tabell 2). I 1959 var det bare de mellomstore trålerne som økte sine gjennomsnittsfangster, mens både de minste og de største fortsatt hadde en svak nedgang i sine fangster.

Når en tar i betraktning at avsetningsforholdene har vært gode i de senere år, må hovedårsaken til den betydelige nedgangen i fangstmengden til stortrålerne søkes i svikt i selve naturgrunnlaget. Med dette menes at små fiskeforekomster og dårlige værforhold må ha vært hovedårsaken til de dårlige fangstresultater i de senere år.

Driftsresultatene i 1959.

I det etterfølgende skal en se nærmere på hvorledes driftsresultatene ble for de helårsvredne trå-

lerne under de fangst-, avsetnings- og kostnadsforhold som rådet i 1959.

En viser til tabell 3, der en for sammenlikningens skyld har tatt med regnskapstall for hvert av årene fra og med 1953. Beløpene i tabellen er avrundet til nærmeste hundre kroner.

Regnskapstallene for 1959 bygger på oppgaver fra 16 fartøyer som har hatt full virksomhet i året.

Driftsinntekter.

Mens gjennomsnittsfangsten for de helårsvredne trålerne økte fra 1146 tonn i 1958 til 1162 tonn i 1959 — altså med bare 1 prosent — gikk de gjennomsnittlige driftsinntekter opp fra kr. 896 800 til kr. 952.500, en verdiøkning på godt og vel 6 pro-

sent. Som nevnt foran gikk gjennomsnittsprisen pr. kg råfisk opp fra 0,74 øre til 0,78 øre fra 1958 til 1959. Dette forklarer den relativt større økning i fangstverdien enn i fangstmengden.

Driftsinntektene omfatter verdien av saltfisk, ferskfisk og biprodukter. Avgift til omsetningslag er trukket fra. Fordelingen i driftsinntektene så slik ut:

Driftsinntekter i tusen kroner					
	400—	600—	800—	1.000—	1.200—
	599	799	999	1.199	1.399
Ant. trålere	1	4	4	5	2

Det var, som en ser, to trålere som oppnådde mer enn 1,2 mill. kroner i driftsinntekt i 1959, — året før var det ingen. Til sammenlikning kan nevnes at i toppåret 1956 hadde hele 53 prosent av trålerne mer enn 1,2 mill. kroner i driftsinntekt.

Av de 15 helårsdrevne trålerne som var med i 1958-undersøkelsen og de 16 som er med i 1959-undersøkelsen, var det i alt 14 som gikk igjen i begge år. Sammenlikner en fangstmengde og fangstverdi til disse fartøyer, finner en at fangstmengden økte med 4 prosent og verdien med 11 prosent fra 1958 til 1959. Utslagene er altså noe sterkere for dette utvalg av fartøyer enn for samtlige helårsdrevne fartøyer i de to årene.

Mannskapets inntekter.

Av driftsinntektene tilfalt det mannskapet i alt kr. 430 700 pr. fartøy i 1959. Dette beløp omfatter alt vederlag til arbeidet i form av lott-inntekter, faste hyrer, ekstralotter og proviant til den delen av mannskapet som hadde fri kost.

Mannskapsstyrken varierte fra 23 til 28 mann på de ulike fartøyer og virksomheter, gjennomsnittlig bemanning var 25 mann. Dette var 1 mann mindre enn gjennomsnittet i 1958, noe som må sees i sammenheng med mindre saltfiskproduksjon. Ferskfisktrålerne hadde gjennomgående lavere bemanning enn de øvrige, nemlig 22–24 mann.

Fiskelotten, det vil si den lott som ble utbetalt til den vanlige fisker for samtlige turer i løpet av året, var i 1959 kr. 14 800 i gjennomsnitt pr. fartøy. I 1958 beløp fiskerlotten seg til kr. 12 900 pr. mann, og i 1955 — som var toppåret — til kr. 18.400.

Fordelingen i lott-inntektene i 1959 så slik ut:

	Fiskerlott — tusen kroner					
	10—	12—	14—	16—	18—	20—
	11	13	15	17	19	21
Ant. fartøyer	2	6	1	6	—	1

Som en ser, ga godt og vel 80 pst. av trålerne lotter fra kr. 12 000 til kr. 18 000.

I tabell 3 er i tillegg til fiskerlotten gitt opp 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 inkluderer således de faste hyrer og ekstralottene.

Mannskapets inntekter utregnet pr. ukeverk ble i 1959 kr. 410 i gjennomsnitt. Mannskapets totale antall ukeverk er da regnet slik: For de faste mannskaper er regnet med full sysselsetting på fartøyene hele året. For de øvrige av mannskapet har en regnet med den tid disse ikke har kunnet ta annet inntektsgivende arbeid, det vil si den tid fartøyet har vært i sjøen pluss kortere opphold ved land inklusive lossing og utrustning til ny tur.

Proviantutgiftene varierte fra om lag kr. 8 til kr. 11 pr. mann pr. døgn. Disse utgifter kommer til fradrag i *fiskernes* lott. De øvrige av mannskapet har fri proviant.

Rederiets inntekter og kostnader.

Rederiets andel av driftsinntektene utgjorde i 1959 kr. 521 800 i gjennomsnitt pr. fartøy, en økning på knapt 11 prosent fra året før.

Rederiets driftskostnader beløp seg til kr. 503 600 pr. fartøy når en ikke tar med avskrivning på fartøyet. I forhold til 1958 var dette en reduksjon på om lag 5 prosent. Nå var imidlertid sammensetningen av fartøyutvalgene noe forskjellig i de to årene. Men dette spilte likevel liten rolle. For de 14 trålerne som var med i begge årene, var således de gjennomsnittlige driftskostnadene om lag 4 prosent lavere i 1959 enn året før.

Det var først og fremst i kostnadspostene drivstoff, is, salt, emballasje og leid arbeidshjelp en fikk reduksjoner. På de 14 helårsdrevne trålerne som var med i både 1958 og 1959 gikk således drivstoffkostnadene ned fra kr. 243 000 til kr. 213 100, eller med 12,5 prosent. Fra 1957 til 1958 var nedgangen om lag 17 prosent. Dette hang sammen med prisbevegelsene på drivstoffer som fulgte av Suezkrisen.

Kostnadsposten is, salt, emballasje har gått gradvis nedover fra kr. 45 700 i 1956 til kr. 15 400 i 1959, noe som må sees i sammenheng med den avtakende saltfiskproduksjonen.

Av kostnadsposter som viste oppgang fra 1958 til 1959 kan nevnes vedlikehold av fartøyet, administrasjon og sosiale utgifter. For igjen å betrakte de 14 trålerne som var med i begge år finner en at en del av kostnadspostene gikk ned med i alt kr. 43 600, mens andre økte med i alt kr. 22 400. Nettonedgangen ble kr. 21 200.

Den størrelsen som er gjengitt i punkt 6 i tabell 3 viser det beløp som ble igjen til avskrivning på fartøyet samt til forrentning av kapitalen i fartøy

og redskaper. I årene 1953—1956 varierte denne størrelse mellom kr. 13 500 og kr. 213 800 i gjennomsnitt pr. fartøy. Både i 1957 og 1958 var den imidlertid sterkt negativ, — nemlig henholdsvis ÷ kr. 83 900 og ÷ kr. 34 400. I 1959 var størrelsen igjen positiv, kr. 18 200, men på langt nær tilstrekkelig til å dekke avskrivninger på fartøyet. En kan derfor konstatere at også året 1959 ga et betydelig driftsunderskott for alle stortrålerne sett under ett.

Imidlertid var det som vanlig store avvik fra fartøy til fartøy, hvilket skulle gå fram av tabellen nedenfor.

Igjen til avskrivning og forrentning — tusen kroner

	÷ 100— ÷ 149	÷ 50— ÷ 99	0— ÷ 49	0— 49	50— 99	100— 149	150— 199	200— 249
Ant. f.trålere	2	3	—	—	—	—	2	—
» k.trålere	—	1	3	1	2	—	1	1
Sum	2	4	3	1	2	—	1	1

f. trålere = ferskfisktrålere, k.trålere = trålere med både saltfisk- og ferskfiskproduksjon.

Det går fram av ovenstående at i alt 9 av de 16 trålerne hadde underskott før det var tatt hensyn til avskrivning og forrentning. 3 av trålerne hadde «overskott» på kr. 0—99 000, som må ansees i knappest laget til å dekke avskrivninger på fartøyet. Derimot var det 3 fartøyer som hadde igjen kr. 150 000—199 000 til avskrivning og forrentning, og ett fartøy kr. 200 000—249 000.

Å fastslå den nøyaktige forrentningsprosenten på de 4 sistnevnte trålerne er imidlertid vanskelig, da en mangler sikkert grunnlag for å bedømme såvel avskrivningenes størrelse som kapitalinnsatsen i fartøy og redskaper. Både avskrivningsprosenten og avskrivningsgrunnlaget vil nemlig i stor utstrekning bero på skjønn. Det er f. eks. høyst sannsynlig at den tekniske levealder kan komme opp i 20 år (5 prosent avskrivning pr. år) og enda mer. På den annen side kan utviklingen av stadig nye og bedre fartøy-typer føre til at den økonomiske levealder blir langt lavere, f. eks. bare 10—15 år (avskrivningsprosent 7—10).

Når det gjelder verdigrunnlaget til eldre trålere, er det vanskelig å bedømme hvor stor gjenanskaffingsverdi slike fartøyer ville hatt i dag. En må her regne med at det ikke er aktuelt å gjenanskaffe nøyaktig like fartøyer med samme tekniske standard som de gamle. Nye fartøyer vil være av en annen og forbedret type, med mer og bedre utstyr som betinger en høyere verdi.

Å bruke den opprinnelige anskaffelsesverdi som verdigrunnlag for avskrivningsberegninger i undersøkelsen er lite hensiktsmessig av to grunner: For det første kan det være vanskelig nok — dersom mulig i det hele tatt — å komme fram til anskaffelsesverdien av trålerflåten, idet denne i stor utstrekning består av eldre fartøyer som har vært gjort til gjenstand for til dels betydelige ombygninger og påkostninger opp gjennom årene. For det andre er det avskrivninger på *gjenanskaffingsverdien* som er nyttet i de andre driftsøkonomiske undersøkelser, idet denne metode også teoretisk anses som den beste.

Alt i alt kommer en vel derfor til de mest holdbare resultater ved å nytte gjenanskaffingsverdien som avskrivningsgrunnlag. Men ved ansettelsen av denne verdi må en ta omsyn til det som er sagt ovenfor om teknisk standard med videre.

Dersom en anslår verdien på fartøyer i størrelsen 300—500 brutto tonn til å ligge på 2—3 mill. kroner, og avskrivningsprosenten settes til 7 prosent pr. år, vil en få en årlig avskrivning på kr. 140 000—210 000 pr. fartøy

Med slike avskrivninger på fartøyet, ville 3 av de 4 trålerne som er omtalt foran ha et driftsoverskott (forrentning) på om lag kr. 15 000—50 000. Den fjerde ville ha driftsunderskott.

^m Av de 16 stortrålere som hadde helårsdrift i 1959

Tab. 4. Driftsresultater for trålere i ulike grupper 1959. Gjennomsnitt pr. farkost.

	Trålfiske med helårsdrevne trålere i størrelsen			Trålfiske og vintersild fiske med farkoster i størrelsen 300—499 brutto tonn
	300—399 brutto tonn	400—499 brutto tonn	500—699 brutto tonn	
1. Driftsinntekter i alt kr.	936.100	993.300	924.000	746.400 ²
Herav til:				
2. Mannskapet -	429.200	445.200	401.600	350.000
3. Rederiet -	506.900	548.100	522.400	396.400
4. Rederiets kostnader -	504.500	493.200	525.800	392.300
Herav utgjorde:				
a. Drivstoff og maskinrekvisita -	204.200	220.500	208.300	142.400
b. Is, salt og emballasje -	12.900	20.300	14.400	13.000
c. Leid arbeidshjelp -	10.100	8.900	11.900	2.500
d. Assuranse av farkosten -	36.700	32.500	63.500	42.900
e. Vedlikehold og avskrivning på trålutstyret -	92.000	81.900	92.800	78.000
f. Vedlikehold av farkosten -	97.300	78.500	76.500	55.600
g. Administrasjon -	26.000	24.800	28.200	24.300
h. Sosiale utgifter -	13.600	14.200	17.000	12.400
i. Diverse uspesifisert -	11.700	11.600	13.200	21.200
5. Renteutgifter -	52.300	36.700	68.900	36.800
6. Punkt 3 ÷ punkt 4 -	2.400	54.900	÷ 3.400	4.100
7. Mannskapets inntekter pr. ukeverk -	430	410	370	330
8. Dette gir en årlig inntekt pr. mann på -	17 700	17 100	15.400	14.500
9. Til dette svarer en full årslott for en fisker -	15 300	14.700	13.000	12.500
10. Antall mann pr. farkost	24,2	26,—	26,—	24,2
11. Antall døgn i sjøen	243	252	262	267
12. Antall døgn under fiske	182	196	176	218
13. Fangstmengde saltfisk tonn	53	208	240	181
14. Fangstmengde ferskfisk -	1.105	749	638	441
15. Fangstmengde i alt, omregnet til ferskfiskvekt ¹	1.193	1.143	1.067	758 ³
16. Farkoststørrelse br.tonn	340	468	630	376
17. Farkoststørrelse fot	138,7	160,8	178,4	151,7
18. Motorstyrke HK	650	810	1.200	770
19. Farkostalder år	21	19	8	26
20. Ombygningsalder -	11	4	—	10
Antall farkoster med i undersøkelsen	9	5	2	6

¹ Eksklusiv biprodukter.² Herav kr. 89.600 fra vintersildfisket og kr. 22.600 fra feitsildfisket.³ Hertil kommer 517 tonn sild.

var det altså bare 3 fartøyer som fikk driftsoverskott. 4 av fartøyene greidde å dekke sine sesongkostnader og årskostnader, unntatt avskrivninger på fartøyet. Det beløp som var til disposisjon til avskrivninger på disse fartøyer varierte fra et par tusen kroner til 99 000 kroner.

De resterende 9 fartøyer — altså over halvparten av de helårsdrevne stortrålerne — oppnådde ikke store nok inntekter til å dekke sine driftskostnader selv når avskrivningene holdes utenom. Det beløp som manglet varierte fra et par tusen kro-

ner til 149 000 kroner på de ulike fartøyer.

Til sammenlikning kan nevnes at i 1958 var det ingen av de 15 helårsdrevne stortrålerne som oppnådde driftsoverskott.

Driftsresultater for ulike størrelsesgrupper.

I tabell 4 er materialet for de 16 helårsdrevne stortrålerne bearbejdet i tre størrelsesgrupper: 300—399 br.tonn, 400—499 br.tonn og 500—599 br.tonn. Dessuten er det tatt med i samme tabell

regnskaptall for ytterligere 6 stortrålere som i tillegg til trålfiske drev vintersildfiske i 1959.

Bedømt etter den gjennomsnittlige fangstmengden (omregnet i fersk vekt) lå de minste trålerne gunstigst an i 1959, — et forhold som for øvrig også gjorde seg gjeldende i de to foregående år. Imidlertid lå driftsinntektene — på grunn av relativt stor andel ferskfisk — godt og vel kr. 50 000 lavere enn på de mellomstore trålerne. De største trålerne hadde både lavest fangstmengde og fangstverdi. Dessuten lå driftskostnadene høyest på denne fartøygruppe.

Skilnaden i driftskostnader var imidlertid ikke særlig stor fra minste til de største trålerne, i alt bare godt og vel kr. 30 000 i gjennomsnitt. Det samme forhold gjorde seg gjeldende også i 1958.

Ser en på posten drivstoff og maskinrekvisita, finner en liten skilnad mellom de minste og største fartøyene, mens derimot de mellomstore fartøyene viste ca. 10 prosent høyere kostnader. De minste trålerne omfattet 2 motortrålere og 7 oljefyrte damptrålere, mens fartøyene i mellomgruppen besto av 1 motortråler og 4 oljefyrte damptrålere.

De to største trålerne var begge motortrålere.

Nå er det å vente at motortrålerne har lavere drivstoffkostnader enn damptrålerne, og dette var for så vidt også tilfelle for de mellomstore og de største trålernes vedkommende. Således hadde de mellomstore motortrålerne om lag kr. 160 000 i drivstoffer mot om lag kr. 240 000 i gjennomsnitt på de to damptrålerne i samme størrelse. De to største motortrålerne brukte — som det går fram av tabellen — gjennomsnittlig kr. 208 000 til drivstoffer.

På de minste trålerne var derimot forholdene mer varierte. De to motortrålerne hadde gjennomsnittlig kr. 195 000 i drivstoffer, men det var også 4 damptrålere som hadde like lave eller lavere beløp. To av damptrålerne i denne gruppe brukte for om lag kr. 250 000—270 000 i drivstoffer.

Når det gjelder andre kostnadsposter merker en seg at de minste trålerne hadde relativt store utgifter til redskaper og vedlikehold av fartøyet, noe som for øvrig var tilfelle også i 1958.

Som det går fram av tabell 4 hadde trålerne i mellomgruppen (400—499 br. tonn) gjennomsnittlig om lag kr. 50.000 til dekning av avskrivninger på fartøyet. De minste og de største trålerne hadde om lag balanse mellom inntekter og kostnader når ikke avskrivninger på fartøyet tas med.

Etter liknende avskrivningsberegninger som er omtalt foran, skulle dette medføre betydelig gjennomsnittlig driftsunderskott i samtlige 3 fartøy-

grupper, — relativt størst på de største fartøyene og minst på de minste fartøyene.

Som før nevnt, var det i alt 3 av de 16 stortrålerne som kunne oppvise driftsoverskott i 1959. Av disse var 2 i gruppen 300—399 br.tonn og 1 i gruppen 400—499 br.tonn.

Ser en på avlønningen til mannskapet (punkt 7 i tabell 4), finner en at det var de minste trålerne som lå best an. Fiskerlotten lå her gjennomsnittlig på kr. 15 300, mot kr. 14 700 på de mellomstore og kr. 13 000 på de største trålerne. Til tross for at driftsinntektene lå godt og vel kr. 50 000 lavere på de minste trålerne enn på de mellomstore, var som en ser, fiskerlotten størst på de førstnevnte. Her er det bemanningen som kommer inn i bildet. Det var gjennomgående to mann færre på de minste trålerne enn på de øvrige.

Til slutt skal en peke på at de 6 trålerne som drev kombinert virksomhet — vintersildfiske og tråling — hadde vesentlig lavere fangstinntekter enn like store fartøyer som drev bare tråling. Ett av disse 6 fartøyene hadde for øvrig også drevet feitsildfiske.

Av de gjennomsnittlige fangstinntekter på kr. 746 400 pr. fartøy som drev kombinert virksomhet var det bare om lag kr. 90 000 som skrev seg fra vintersildfisket og godt og vel kr. 20 000 som skrev seg fra feitsildfisket. Det var med andre ord om lag kr. 635 000 som ble opptjent på trålfisket, hvilket er bare om lag 68 prosent av det beløp som de ordinære trålerne i samme størrelse oppnådde.

Til gjengjeld hadde de kombinerte trålerne langt lavere driftskostnader, slik at nettoresultatet ikke ble verre enn på de ordinære trålerne. Særlig var drivstoffutgiftene og utgiftene til vedlikehold på fartøyet relativt lave.

Mannskapet på de kombinerte fartøyene var imidlertid dårligere stillet enn på de ordinære. Lotten pr. fisker var således kr. 2800 lavere.

Konklusjon.

Selv om 1959 — i forhold til bunnåret 1958 — brakte en liten bedring i stortrålernes driftsresultater, var virksomheten likevel ulønnsom for de aller fleste stortrålerne. I forhold til året før økte trålernes totale fangstmengde med om lag 9 prosent. Samtidig økte tallet på trålere fra 27 til 28. Økningen i gjennomsnittsfangstene ble derfor ubetydelig.

På grunn av gode avsetnings- og prisforhold ble imidlertid det verdimesseige utbyttet bedre. Den

gjennomsnittlige driftsinntekt pr. helårsdrevne tråler økte således med om lag 6 prosent. Det ble likevel bare et fåtall av fartøyene som fikk store nok inntekter til å dekke alle driftskostnader inklusive avskrivninger. Dette til tross for at driftskostnadene — særlig til drivstoff, is, salt emballasje og leid arbeidshjelp — viste noe nedgang fra året før.

Av de ulike typer av helårsdrevne trålere var det

de minste, i størrelse 300—399 br.tonn, som ga best nettoresultat. De ga også de største lottene til mannskapet, nemlig gjennomsnittlig kr. 15 300 pr. fisker mot kr. 14 700 og kr. 13 000 på fartøyene i størrelsen henholdsvis 400—499 br.tonn og 500—599 br.tonn.

Gjennomsnittslotten på alle helårsdrevne stortrålere ble kr. 14 800 i 1959 mot kr. 12 900 året før.

Forts. fra s. 671.

Dansk Fiskeriforening foreslår minsteprisordning for rødspette.

På lederplass i «Dansk Fiskeritidende» for 18. november finner vi følgende artikkel:

«Gjennom lengre tid har Dansk Fiskeriforening overveiet spørsmålet om en minsteprisordning ved førstehåndssalg.

Hovedstyret har nå på ny behandlet spørsmålet på et møte i foreningens konor i København, hvor en enstemmig gikk inn for et praktisk gjennomførbart forslag om en minstepris- og garantiordning for førstehåndssalg av konsumrødspette.

Forslaget rommer mange interessante enkeltheter. Det kan bl. annet fremheves, at en foreløpig akter å fastsette en minstepris av en krone pr. kg rødspette, og at garantiprisen til fiskerne overensstemmende hermed fastsettes til 90 øre pr. kg.

Innledningsvis aktes forslaget gjennomført for så vidt angår leveringer av rødspette til samtlige danske fiskeauksjoner og eventuelt andelsfiskesalgforeninger, og vil således komme til å omfatte mellom 80 og 90 prosent av all den rødspette som ilandbringes i danske havner.

De rødspetter som eventuelt ikke blir solgt til den fastsatte pris av en krone pr. kg, vil bli merket på en sådan måte, at de ikke kan anvendes til konsum, og vil heretter bli solgt gjennom auksjonene som industrifisk til høyest bydende kjøper.

I sådanne tilfeller vil fiskerne av sine organisasjoner få utbetalt forannevnte garantipris på 90 øre pr. kg.

Til gjennomførelse av ordningen opprettes et fond derved at fiskerne av samtlige partier rødspette, som oppnår minstepris og derover, yter et innskudd til nevnte fond. Dette innskudd er foreløpig beregnet til 2 à 3 øre pr. kg. Forslaget har vært behandlet på et fellesmøte mellom Dansk Fiskeriforenings styre og suppleanter, i alt 50 representanter for fiskerne fra hele Dansk Fiskeriforenings område, og det ble vedtatt med akklamasjon.

Før forslaget kan settes i kraft, skal det vedtas på generalforsamlingen, eller eventuelt ved uravstemning, såvel blant Dansk Fiskeriforenings som Vestjysk Fiskeriforenings medlemmer.

Dansk Fiskeriforening vil nå søke kontakt med Vestjysk Fiskeriforening om å få saken gjennomført hurtigst mulig.

East Anglia-fisket.

Herom skriver «The Fishing News» den 25. november:

«Lowestoft ligger nå som følge av en innspurt i siste minutt foran fjorårets salgssum for sild under East Anglia-fisket. Tall som gjelder for uken til 19. november viser ukefangst på 2777 crans og totalfangst 13 973 crans, verdi på første hånd £ 122 922 sammenliknet med i fjor samtidig 15 311 crans og £ 110 785. For Great Yarmouth ble ukefangsten 2423 crans, totalfangsten

14 737 crans, £ 125 196 mot 25 936 crans og £ 178 403 i fjor samtidig. De to havner har tilsammen pr. 19. november 28 710 crans, verdi £ 248 118 sammenliknet med 41 247 crans og £ 289 188 i fjor i samme tidsrom. Anvendelsen er følgende: Fersk 10 346 crans, frossen 8591 crans, Redded (røykt) 6285 crans, marinert 1584 crans, kippersbehandlet 1510 crans, hemetisert 112 crans, saltet 96 crans, «pet food» 33 crans og mel og olje 153 crans.

Fisket begynte til dels bra også i uken til 26. november. Tirsdag brakte vinneren av Prunier-trofeen «Silver Harvest» inn 100 crans til Great Yarmouth. For Lowestoft, hvor «Feaco» hadde 120 crans, var flere båter plaget med makrell, hvorav noen hadde 50—60 crans, som måtte pilles av garnene. Makrellen oppnådde 10 sh. til 33 sh. pr. fire stone.

Dansk fiskeeksport i årets tre første kvartaler.

Den samlede utførsel av fisk og fiskevarer i årets tre første kvartaler fra Danmark utgjorde ifølge «Fiskeribladet» 145 000 tonn til verdi 270 mill. kroner mot 193 800 tonn til 312 mill. kroner i samme periode av 1959.

Utførselen av fersk fisk og fiskefilet andro pr. 30. september 1960 til 108 000 tonn til verdi 213 mill. kroner mot samme kvantum til verdi 204 mill. kroner i 1959. Den verdimessige stigning på ca. 9 mill. kroner skyldes vesentlig en økt utførsel av saltvannsfisk, sild og ål, mens utførselen av fiskefilet viser tilbakegang med 4,3 mill. kroner. Det er eksporten av fileten til USA som har sviktet. Den ligger 15 mill. kroner tilbake for 1959.

Av tilvirket fisk er det i årets tre første kvartaler utført for kr. 56 mill., som innebærer tilbakegang fra i fjor i samme periode på ca. 51 mill. kroner. Denne tilbakegang skyldes nesten utelukkende nedgangen i utførselen av fiske- og sildemel. Herav ble det i årets tre første kvartaler eksportert 26 000 tonn, verdi 21 mill. kroner mot 74 000 tonn til 75 mill. kroner i fjor i samme periode. Eksporten av sildolje viser nedgang på ca. 7,5 mill. kr. Eksporten av fiskekonserver er omtrent den samme som i fjor med eksportverdi på 21 mill. kr.

Demonstrasjon av dehydrerte matvarer for Parlamentsmedlemmene.

«The Fishing News» meddeler 25. november:

Et antall parlamentsmedlemmer fikk tirsdag i Underhuset demonstrert den bemerkelsesverdige fremgang som er blitt gjort i dehydreringen av matvarer ved statens eksperimentalfabrikk ved Torry, Aberdeen.

Demonstrasjonene ble foretatt av Mr. E. G. B. Gooding og parlamentsmedlemmene ble vist kjøtt, torskestykker, fish and chips og armérasjoner i bitte små pakninger, som hurtig kan tilbakeføres til sin opprinnelige form og smak ved tilsetning av vann. Prøvene var blitt sendt fra Torry og hensikten var å vise utviklingen i de fem siste år.