W.H.Th. Gieling
J. de Jager

No. 5.9

BEDRIJFSRESULTATEN VAN DE GROTE ZEEVISSERIJ

Voorlopige cijfers 1969

LANDBOUW-ECONOMISCH INSTITUUT DEN HAAG
- 8 MAART 1983
BIBLIOTHEEK
L26
5.9 A dupl

November 1970

Landbouw-Economisch Instituut
Afdeling Visserij

75637 jr 969 vor

Inhoud

		Blz.
WOORD VOORAF		5
HOOFDSTUK I	INLEIDING	
	§ 1. Algemeen overzicht van de grote zeevisserij	7
	§ 2. Doel en omvang van het onderzoek	8
	§ 3. Representativiteit van het onderzoek	10
	§ 4. Methode van het onderzoek	13
HOOFDSTUK II	BEDRIJFSRESULTATEN	
	§ 1. Bedrijfsresultaten per jaar	16
	§ 2. Bedrijfsresultaten per seizoen	19
	§ 3. Toegevoegde waarde per manjaar	20
HOOFDSTUK III	VISGROND EN BESOMMING	23
SUMMARY		28

Woord vooraf

In het kader van het jaarlijkse onderzoek naar de bedrijfsresultaten van de verschillende takken van visserij in Nederland, zijn in deze publikatie de bedrijfseconomische aspecten van de grote zeevisserij in 1969 (voorlopige cijfers) aan een beschouwing onderworpen.

Tot de grote zeevisserij worden gerekend de door rederijen geëxploiteerde schepen, die in overgrote meerderheid tijdens de z.g. haringteelt (van mei tot december) de haringtrawlvisserij uitoefenen. In de overige maanden van het jaar nemen deze schepen deel aan de visserij op verse zeevis.

Het onderzoek is in feite een voortzetting van hetgeen in voorgaande jaren onderdeel uitmaakte van "Visserij in cijfers". Laatstgenoemde publikatie, welke alle takken van visserij omvatte, zal niet meer in deze vorm verschijnen. Wel ligt het in de bedoeling om in analogie met "Landbouwcijfers" en "Tuinbouwcijfers" jaarlijks een statistische publikatie te laten verschijnen, waarin uitsluitend cijferreeksen van alle takken van visserij zijn opgenomen.

Het bedrijfseconomisch onderzoek naar de situatie in de grote zeevisserij is verricht door W.H.Th.Gieling met medewerking van J.de Jager van de afdeling Visserij van het L.E.I.

De Directeur,

Den Haag, november 1970

(Prof.dr.A.Maris)

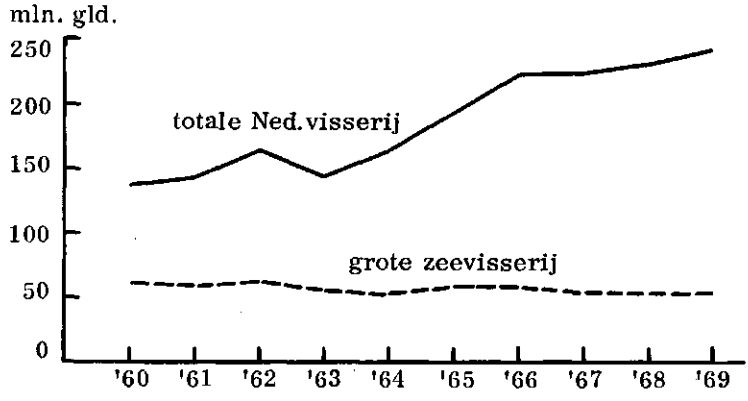
HOOFDSTUK I

Inleiding

§ 1. Algemeen overzicht van de grote zeevisserij

Uit grafiek 1 blijkt dat de betekenis van de grote zeevisserij, gezien in het kader van de Nederlandse visserij als geheel, is teruggelopen.

Grafiek 1. Besomming van de Nederlandse visserij



Van 1960 tot 1969 steeg de besomming van de Nederlandse visserij van 137,4 miljoen gulden tot 243,4 miljoen gulden, terwijl die van de grote zeevisserij terugliep van 61 tot 58,9 miljoen gulden.

De vloot van de grote zeevisserij bestond per ultimo 1960 uit 212 schepen, waarvan 94 loggers. Aan het einde van 1969 waren er 91 schepen, waarvan 4 loggers en 20 hektrawlers. Van deze hektrawlers hadden er 9 een diepvriesinstallatie aan boord.

De gemiddelde inhoud van de schepen steeg van 1960 tot 1969 van 206 tot 309 bruto register ton en het gemiddelde motorvermogen van 402 tot 903 pk.

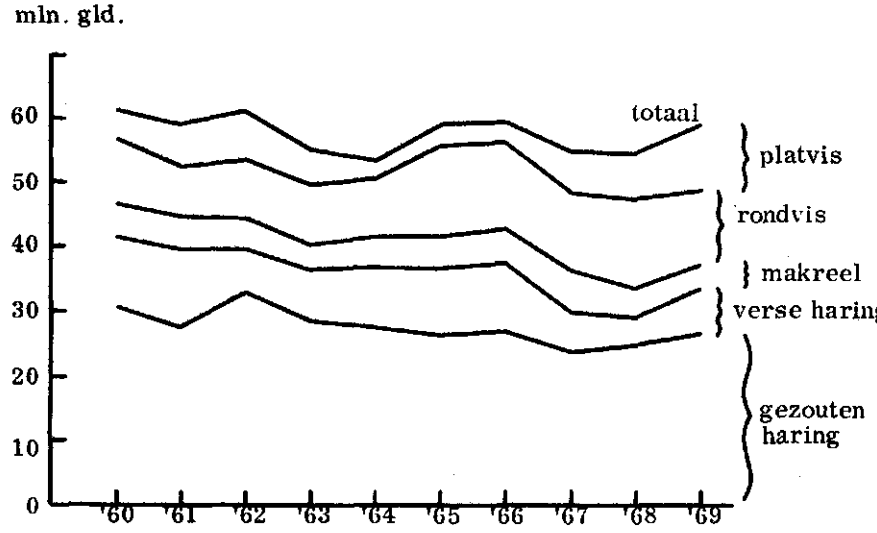
In genoemde periode werd in de Nederlandse vissersvloot bruto 297,3 miljoen gulden geïnvesteerd (excl. navigatie- en visopsporingsapparatuur), waarvan 83,7 miljoen gulden in de grote zeevisserij. Na 1967 is de

nieuwbouw bij de grote zeevisserij vrijwel tot stilstand gekomen, in 1968 werd één en in 1969 geen enkel nieuw schip voor deze tak van visserij gebouwd.

Het aantal schepen met een leeftijd van 0 t/m 10 jaar - in 1960 29% - bedroeg aan het einde van de jaren 1967 t/m 1969 ruim 60% van het totaal. Deze verjonging van de vloot is vooral het gevolg van de vermindering van het aantal loggers.

De grafiek 2 toont de samenstelling van de besomming van de grote zeevisserij. Sedert 1967, in welk jaar 9 schepen van de grote zeevisserij met vistuig voor de boomkorvisserij werden uitgerust, is het aandeel van de platvis in de totale besomming gestegen. In 1969 werd met 25 schepen van de grote zeevisserij aan de boomkorvisserij deelgenomen; met ruim de helft ervan gedurende het gehele jaar.

Grafiek 2. Samenstelling van de besomming van de grote zeevisserij



§ 2. Doel en omvang van het onderzoek

Doel van dit onderzoek is inzicht te verschaffen in de door rederijen ter grote zeevisserij met de exploitatie van visserijschepen behaalde resultaten. Deze schepen vissen voornamelijk op de Noordzee, voorts in de Ierse Zee en het Engelse kanaal, terwijl ook enkele experimentele reizen naar verder gelegen visgronden werden ondernomen.

De rederijen kunnen worden onderscheiden in ondernemingen die uitsluitend visserijschepen exploiteren en ondernemingen die binnen dezelf-

de vennootschap ook deelnemen aan de handel in visserijprodukten, voornamelijk gezouten haring. Sommige rederijen exploiteren hiernaast nog andere nevenbedrijven op het gebied van de visserij, b.v. een ijsfabriek, koelhuis, zouthandel, fileerbedrijf of verwerkingsbedrijf van visserijprodukten tot halfconserven, e.d.

Tabel 1. Aantal rederijen

	Uo. 1960	1963	1966	1967	1968	1969
Totaal	37	36	27	26	21	20
Waarvan in het onderzoek betrokken	13	8	10	10	11	11

Het aantal rederijen is sedert 1960, voornamelijk als gevolg van de teleurstellende bedrijfsuitkomsten, verminderd van 37 tot 20 per ultimo 1969 (tabel 1).

Om praktische redenen was het niet mogelijk het onderzoek te verrichten op basis van een a-selecte steekproef. Volstaan moest worden met een keuze van 10 (in 1967) en 11 rederijen (in 1968 en 1969). Deze keuze is zodanig gedaan, dat het resultaat van dit onderzoek een aanvaardbaar beeld geeft van de bedrijfsresultaten van de belangrijkste groepen schepen van de grote zeevisserij zonder diepvriesinstallatie.

Het onderzoek is beperkt tot de exploitatieresultaten van de schepen. De resultaten van de handels- en andere nevenactiviteiten zijn buiten beschouwing gelaten.

De exploitatieresultaten zijn over 1967, 1968 en 1969 1) berekend van de in het onderzoek betrokken schepen uit de twee belangrijkste groepen trawlers zonder diepvriesinstallatie: de na de oorlog gebouwde zijtrawlers met een motorvermogen van 800-1 000 pk en de hektrawlers met 1 200 pk. Deze beide groepen kunnen sedert 1960, na de teruggang van de drijfnetvisserij, als de belangrijkste groepen trawlers zonder diepvriesinstallatie worden beschouwd.

Over 1967 zijn voorts nog de resultaten gecalculeerd van de in het onderzoek betrokken schepen uit de groep zijtrawlers met een motorvermogen van 600 t/m 750 pk. 2) Sedert 1968 zijn 9 van de 19 schepen van deze groep omgebouwd voor de boomkorvisserij, als gevolg waarvan zij niet of vrijwel niet meer aan de tot dusverre uitgeoefende haringtrawlvisserij deelnemen. Van de overige schepen van deze groep waren er in 1968 en 1969 resp. 8 en 6 het gehele jaar, op dezelfde wijze als in de voorafgaande jaren, in bedrijf, waarvan 4 van één in het onderzoek betrokken rederij. In verband met de geringe omvang van de groep worden de uitkomsten ervan vanaf 1968 niet meer gepubliceerd.

1) Over 1969 zijn de voorlopige uitkomsten berekend.
2) In de jaren 1960 t/m 1966 zijn calculaties van de exploitatieresultaten gebaseerd op de besommingen van alle tot de desbetreffende groepen behorende schepen.

Vanaf 1967 1) wordt met een nieuwe groep vaartuigen, de hektrawlers met diepvriesinstallatie, met een motorvermogen van circa 1 200 t/m 1 320 pk, aan de visserij deelgenomen. In 1967 en 1968 waren resp. 6 en 8 van deze vriestrawlers het gehele jaar in bedrijf, waarvan resp. 3 en 5 van in het onderzoek betrokken rederijen. Op basis van de wijze van bedrijfsuitoefening zouden deze vriestrawlers nog in twee groepen 2) moeten worden gesplitst. Omdat deze beide groepen dan uit zeer kleine aantallen zouden bestaan, is het niet mogelijk tot publikatie van de bedrijfsuitkomsten over te gaan.

Evenmin zijn de bedrijfsresultaten vermeld van schepen welke reeds vóór de oorlog zijn gebouwd, niet het gehele jaar aan de visserij hebben deelgenomen, tijdens het haringseizoen niet de haringtrawlervisserij hebben uitgeoefend, waarvan het motorvermogen kleiner is dan 600 pk en waarvan het motorvermogen moeilijk kan worden vergeleken met dat van de in de groepen ingedeelde trawlers. (Per ultimo 1969 betrof dit resp. 7, 13, 11, 11 en 9 vaartuigen. De meerderheid van deze schepen is inmiddels economisch verouderd, zodat publikatie van de desbetreffende uitkomsten achterwege wordt gelaten).

§ 3. Representativiteit van het onderzoek

Uit tabel 2 (zie blz. 11) blijkt o.a. dat in 1967, 1968 en 1969 door in totaal resp. 26, 21 en 20 rederijen met resp. 114, 103 en 91 schepen aan de visserij werd deelgenomen. Van deze rederijen waren er resp. 10, 11 en 11 in het onderzoek betrokken met resp. 66, 54 en 49 schepen.

De tabel laat tevens zien dat van de beide belangrijkste groepen - de na de oorlog gebouwde zijtrawlers met een motorvermogen van 800 t/m 1 000 pk en van de hektrawlers 1 200 pk - tachtig of meer procent bij de in het onderzoek betrokken rederijen in bedrijf was. In grafiek 3 zijn van ieder van deze zijtrawlers en ook van de hektrawlers de in 1967, 1968 en 1969 behaalde brutobesommingen getekend. Uit deze grafiek kan de spreiding van de besommingen worden afgelezen. Het blijkt dat bij hetzelfde type schip met een ongeveer gelijk motorvermogen, grote verschillen in behaalde besommingen voorkwamen.

Met de in tabel 2, grafiek 3 en de in § 4 van dit hoofdstuk vermelde gegevens is voldoende aannemelijk gemaakt, dat het onderzoek een bruikbaar beeld geeft van de in 1967, 1968 en 1969 (voorlopig) behaalde bedrijfsresultaten van de belangrijkste groepen, na de oorlog gebouwde trawlers zonder diepvriesinstallatie.

---

1) In 1966 was nog slechts één vrieshektrawler het gehele jaar in bedrijf.

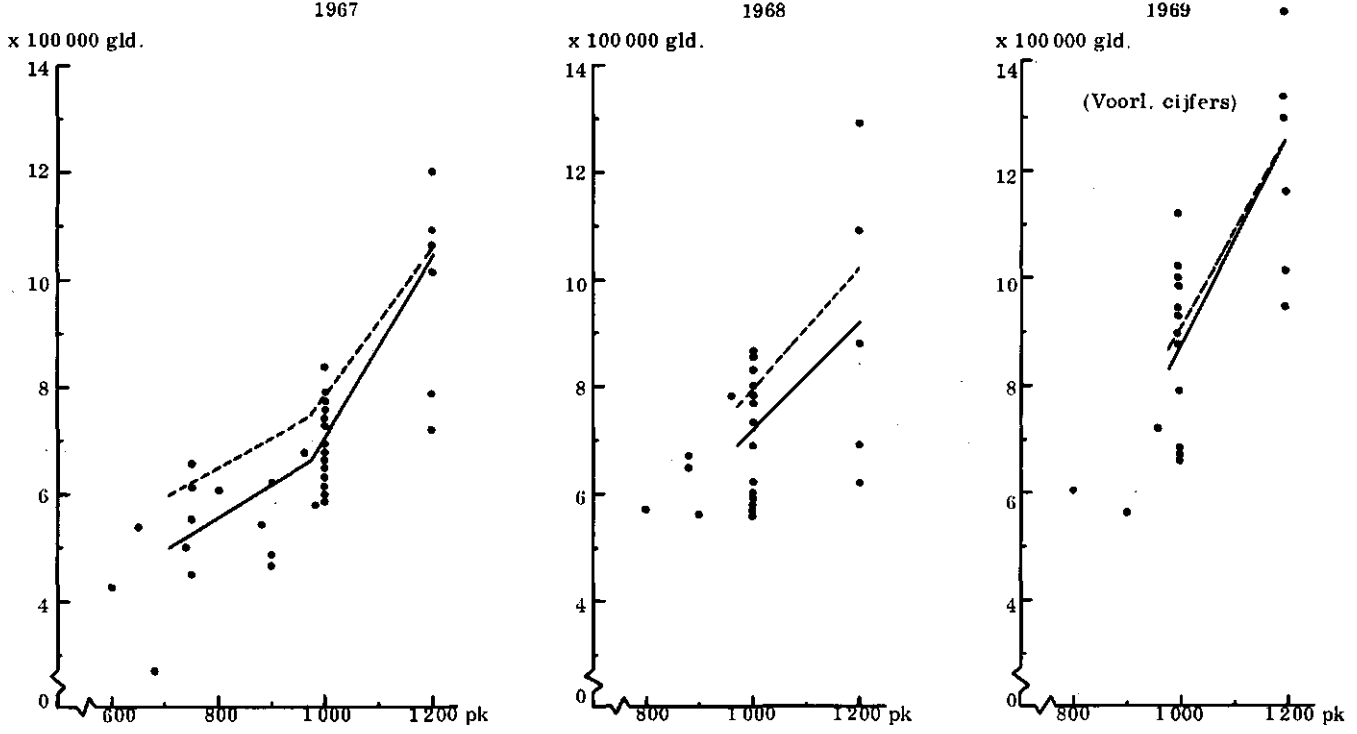
2) Namelijk hektrawlers waarmede tijdens de haringteelt de haringtrawlvisserij wordt uitgeoefend en in de winter aan de visserij op verse zeevis wordt deelgenomen, en hektrawlers waarmede vrijwel het gehele jaar op verse zeevis wordt gevist.

Tabel 2. Aantal rederijen en schepen, gemiddelde aanvoer en besomming per schip

	1967		1968		1969	
	totaal	w.v. in het onderzoek	totaal	w.v. in het onderzoek	totaal	w.v. in het onderzoek
Aantal rederijen	26	10	21	11	20	11
Aantal schepen per 31 dec.	114	66	103	54	91	49
w.v. loggers	12	8	9	2	4	2
trawlers	102	58	94	52	87	47
w.v. bedr.result.gepubl.	(50)	35	(28)	24	(25)	21
Zijtrawlers 1)						
a. motorverm. 600 t/m 750 pk						
aantal	17	7	(8)	(4)	(6)	(4)
gem. motorverm. (pk)	707	709	-	-	-	-
" inhoud (B.R.T.)	265	271	-	-	-	-
" aanvoer (x 1 000 kg)	-	610,9	-	-	-	-
" brutobesom. (x 1 000 gld)	-	500,8	-	-	-	-
b. motorverm. 800-1 000 pk						
aantal	26	21	23	19	19	15
gem. motorverm. (pk)	974	967	975	969	982	977
" inhoud (B.R.T.)	314	308	318	314	316	311
" aanvoer (x 1 000 kg)	-	1 083,1	-	988,0	-	1 132,7
" brutobesom. (x 1 000 gld)	-	656,1	-	688,4	-	827,1
Hektrawlers 1)						
motorverm. 1 200 pk						
aantal	7	6	5	5	6	6
gem. motorverm. (pk)	1 200	1 200	1 200	1 200	1 200	1 200
" inhoud (B.R.T.)	345	344	344	344	344	344
" aanvoer (x 1 000 kg)	-	1 592,3	-	1 508,4	-	1 858,1
" brutobesom. (x 1 000 gld)	-	979,8	-	915,7	-	1 249,8

1) Na de oorlog gebouwde trawlers zonder diepvriesinstallatie die het gehele jaar uitsluitend of nagenoeg uitsluitend aan de visserij hebben deelgenomen en die tijdens de haringteelt (van eind mei tot december) de haringtrawlvisserij hebben uitgeoefend.

Grafiek 3. Brutobesomming en motorvermogen per vaartuig in 1967, 1968 en 1969
(Na de oorlog gebouwde zijtrawlers, met een motorvermogen van 600 t/m 750[1] en 800 t/m 1 000 pk en hektrawlers van 1 200 pk, zonder diepvriesinstallatie)



• = brutobesomming van in het onderzoek betrokken vaartuigen —— = gem. brutobesomming per vaartuig per groep ---- = gem. totale kosten per vaartuig per groep

1) Zijtrawlers met motorvermogen 600 t/m 750 pk, alleen in 1967.

§ 4. Methode van het onderzoek

Het onderzoek bepaalde zich tot een feitelijke nacalculatie van de in 1967 en 1968 1) gemiddeld per vaartuig en per seizoen behaalde bedrijfsresultaten van de in het onderzoek betrokken schepen: de na de oorlog gebouwde zijtrawlers met een motorvermogen van 800-1 000 pk en de hektrawlers met 1 200 pk, (tabel 2). Slechts de schepen waarmede het gehele jaar uitsluitend of nagenoeg uitsluitend aan de visserij werd deelgenomen en die tijdens de haringteelt (van einde mei tot december) de haringtrawlvisserij hebben uitgeoefend, zijn in deze groepen ingedeeld.

Zoals in tabel 1 is vermeld waren in 1967 en 1968 10 resp. 11 rederijen bij het economisch onderzoek betrokken. Voor de jaarrekeningen van zes van deze rederijen, met ruim de helft van de onderzochte schepen, was door registeraccountants en voor 2 rederijen met vier schepen door niet-registeraccountants een akkoordverklaring getekend. Van de overige rederijen waren de jaarstukken evenwel steeds door de overheid (fiscus) geaccepteerd. De opbrengsten van de schepen van deze rederijen zijn aan de hand van de afslagbrieven gecontroleerd. De kosten van deze bedrijven kunnen aannemelijk worden geacht, op grond van de toegepaste vergelijkingen van deze kosten met die van de wel door accountants gecontroleerde rederijen.

De zijtrawlers van de groepen 600-750 pk en 800-1 000 pk worden geexploiteerd door rederijen gevestigd in Katwijk, Scheveningen, Vlaardingen en IJmuiden. Aangezien enkele kosten plaatselijk verschil vertonen - vooral als gevolg van het feit, dat de aanvoer van de rederijen te Katwijk en Vlaardingen niet in de plaats van vestiging van de rederij, doch in IJmuiden geschiedt - zijn de calculaties van de kosten en resultaten van deze zijtrawlers opgesteld voor één plaats van vestiging en aanvoer, nl. Scheveningen.

De berekeningen voor de hektrawlers - vrijwel alle uit Katwijk - zijn evenwel uitgevoerd inclusief de extra kosten welke het gevolg zijn van het verschil tussen aanvoerhaven en rederijplaats.

De berekeningen van de bedrijfsresultaten zijn gebaseerd op de feitelijk behaalde brutobesommingen - volgens de afslagbrieven - van de verse produkten en voor wat betreft de gezouten produkten op de opbrengsten welke voor de calculatie van de gage van de bemanning in aanmerking zijn genomen.

Wat de bedrijfskosten betreft, zijn de op korte termijn variabele kosten de in de desbetreffende jaren feitelijk uitgegeven bedragen. Op korte termijn variabel zijn de volgende kosten: gas- en smeerolie, de jaarlijkse huur- en de onderhouds- en reparatiekosten van de nautische en opsporingsapparatuur, scheepsbenodigdheden, sleepboothulp, laad- en loskosten, vrachten, de aankoopkosten van de in het buitenland gekochte z.g. "vrachtvaart"haring, zout, ijs, koelkosten gezouten haring, premiekist-

1) Over 1969 zijn de voorlopige uitkomsten berekend. Over 1967 zijn voorts nog de resultaten gecalculeerd van de na de oorlog gebouwde zijtrawlers met een motorvermogen van 600 t/m 750 pk.

jes, heffingen, gages en aanvullend garantieloon, sociale lasten, proviand en water, alsmede de uitgaven voor bewaking, e.d. Het totaal van deze op korte termijn variabele kosten bedroeg zowel in 1967 als in 1968 bij de zijtrawlers 60% van de totale kosten.

De op langere termijn variabele kosten zijn de aan het betreffende jaar toe te rekenen kosten, gebaseerd op de gemiddelde uitgaven over de afgelopen jaren. Deze op langere termijn variabele kosten zijn: de onderhouds- en de surveykosten van de casco's, de motoronderhoudskosten (met inbegrip van de kosten van eventuele machinebreukschadeverzekering en walmonteurs), de vistuigkosten, de afschrijvingskosten van de tonnen en de loonkosten van de kuipers. Het totaal van deze kosten bedroeg circa 17% van de totale kosten in 1967 evenals in 1968.

De kosten van verzekering, afschrijving van de casco's, van de motoren en van de nautische- en opsporingsapparatuur alsmede de rentekosten van het geïnvesteerde vermogen, zijn gebaseerd op de vervangingswaarde. Deze kosten maakten circa 19% van de totale kosten uit in beide jaren.

De lonen van het walpersoneel en de algemene kosten (waaronder afschrijvingskosten van gebouwen en vervoermiddelen) die bij de onderzochte gemengde bedrijven, betrekking hebben op zowel de rederijafdeling als de handels- en andere nevenbedrijven zijn, veelal arbitrair, door de desbetreffende accountant - in overleg met de bedrijfsleiding - over de rederijafdeling en de andere activiteiten verdeeld. Er was geen aanleiding om van deze arbitraire kostensplitsing af te wijken. Deze voornamelijk vaste kosten bedroegen circa 4% van de totale kosten, zowel in 1967 als in 1968.

In de kosten is geen beloning voor leiding en toezicht (directiesalaris en sociale lasten) en voor ondernemersrisico begrepen. Deze vergoedingen dienen uit het netto-overschot te worden betaald of behoren bij het nettotekort te worden opgeteld.

De voor 1969 voorlopig berekende bedrijfsresultaten zijn verkregen door de feitelijke gemiddelde besomming in 1969, van alle tot de desbetreffende groep behorende in het onderzoek betrokken vaartuigen, te verminderen met de ten laste van deze besomming komende kosten. Deze kosten zijn per kostensoort met behulp van prijsindexcijfers afgeleid uit de kosten van 1968.

Tabel 3. Bedrijfsresultaten per vaartuig per jaar 1) van 1960 t/m 1969 (in 1 000 gld)

		Na de oorlog gebouwde zijtrawlers (zonder diepvriesinstallatie)		Hektrawlers (zonder diepvriesinstallatie
		600 t/m 750 pk	800 t/m 1000 pk	1 200 pk
Bruto-besomming	1960	555,2	593,4	-
	1961	538,9	580,6	-
	1962	558,1	648,1	-
	1963	457,4	545,1	-
	1964 2)	430,8	539,1	-
	1965	485,1	687,7	1 010,0
	1966	589,5	754,8	1 033,4
	1967	500,8	656,1	979,8
	1968	-	688,4	915,7
	1969 3)	-	827,1	1 249,8
Bruto-overschot	1960	124,3	126,1	-
	1961	110,9	110,3	-
	1962	136,5	167,8	-
	1963	36,8	65,5	-
	1964 2)	1,5	51,4	-
	1965	20,6	118,7	198,3
	1966	49,6	121,0	155,9
	1967	- 12,9	34,5	117,3
	1968	-	54,1	103,1
	1969 3)	-	104,9	219,4
Netto-overschot 4)	1960	54,2	46,0	-
	1961	40,9	29,5	-
	1962	65,3	82,7	-
	1963	- 37,8	- 24,5	-
	1964 2)	- 66,9	- 46,9	-
	1965	- 54,8	11,8	35,9
	1966	- 35,2	0,3	- 28,1
	1967	- 101,4	- 84,0	- 71,3
	1968	-	- 72,8	-100,4
	1969 3)	-	- 37,9	- 3,0
Gage en overig inkomen van een matroos	1960	10,5	11,1	-
	1961	10,4	11,1	-
	1962	11,2	12,7	-
	1963	9,7	11,2	-
	1964 2)	9,6	11,5	-
	1965	11,4	15,0	19,8
	1966	13,9	16,6	19,6
	1967	13,0	15,3	19,4
	1968	-	16,2	19,1
	1969 3)	-	19,0	25,0

1) Met betrekking tot de bedrijfskosten van de zijtrawlers is verondersteld dat de aanvoer in de rederijplaats geschiedt (Scheveningen). Ten aanzien van hektrawlers (vrijwel alle uit Katwijk) zijn de extra kosten, welke als gevolg van het verschil tussen rederijplaats en aanvoerhaven worden gemaakt, in rekening gebracht.
2) De cijfers over 1964 hebben, i.v.m. een staking van de opvarenden, betrekking op het tijdvak van 22 februari tot 31 december. Alle vaste kosten over 1964 (onderhoud, assurantie, afschrijving, rente, enz.) zijn ten laste van dit tijdvak gebracht.
3) Voorlopige cijfers.
4) Na afschrijving op basis van een economische levensduur van 14 jaar.

HOOFDSTUK II

Bedrijfsresultaten

§ 1. Bedrijfsresultaten per jaar

De in de jaren 1960 t/m 1969 gemiddeld per vaartuig per jaar behaalde bedrijfsresultaten blijken uit tabel 3.

Vanaf 1967 zijn de berekeningen, zoals reeds is medegedeeld in hoofdstuk I, gebaseerd op de feitelijk behaalde brutobesommingen van de in het onderzoek betrokken schepen.

Van de zijtrawlers met een motorvermogen van 600 t/m 750 pk zijn na 1967 de bedrijfsresultaten niet meer berekend. De tot deze groep behorende schepen die nog tijdens de haringteelt (van einde mei tot december) de voor de grote zeevisserij kenmerkende haringtrawlvisserij hebben uitgeoefend, zijn in aantal aanzienlijk verminderd.

Van de hektrawlers, zonder diepvriesinstallatie, met een motorvermogen van 1 200 pk zijn de resultaten vanaf 1965 berekend, omdat in de jaren daarvóór slechts 3 of minder van deze vaartuigen in bedrijf waren, waarvoor uiteraard geen representatieve berekeningen konden worden gemaakt.

Besomming

De gemiddelde besomming per vaartuig is in 1967 t.o.v. 1966 bij de drie groepen met resp. rond f. 88 000,-, f. 99 000,- en f. 54 000,- gedaald. In 1968 was de besomming van de zijtrawlers 800-1 000 pk ruim f. 32 000,- hoger en van de hektrawlers f. 64 000,- lager dan die in het voorafgaande jaar. De reeds in 1968 gestegen prijs van de gezouten haring 1) handhaafde zich in 1969, niettegenstaande de wat grotere aanvoer, op hetzelfde niveau.

De toeneming van de aanvoer, van zowel de visserij als de vrachtvaart, resulteerde in 1969 voor de zijtrawlers tot een bijna f. 139 000,- hogere besomming. De hektrawlers boekten een verbetering van f. 334 000,- t.o.v. 1968.

---

1) De prijsstijging van de gezouten haring in 1968 werd ten dele veroorzaakt door aanvoervermindering en voorts door het herstelde vertrouwen van de consumenten. Dit laatste als gevolg van de door het Produktschap voor Vis en Visprodukten getroffen maatregelen ter bestrijding van de schadelijke gevolgen van de in de haring voorkomende nemathoden (wormen), o.a. zwaar zouten of diepvriezen van de voor menselijke consumptie bestemde haring.

De in de brutobesomming begrepen gemiddeld per vaartuig ontvangen premie voor aanvoer in z.g. 25 kg kistjes en subsidie voor experimentele reizen blijkt uit onderstaand overzicht:

	Zijtrawlers				Hektrawlers		
	600-750 pk	800 t/m 1000 pk			1200 pk		
	1967	1967	1968	1969	1967	1968	1969
Ontvangen premie x 1000 gld	8,2	15,7	12,1	12,2	27,1	17,9	24,5
Ontvangen subsidie x 1000 gld	-	3,6	4,7	7,3	27,5	23,6	21,4
Ontvangen totaal	8,2	19,3	16,8	19,5	54,6	41,5	45,9
Idem in % van de brutobesomming	1,6	2,9	2,4	2,4	5,6	4,5	3,7

Bedrijfskosten

Het totaal van de besomming afhankelijke kosten (de procentuele gages, afslagrechten en retributies van Produktschap en Visserijschap) veranderde in 1967, 1968 en 1969 uiteraard evenredig aan de besomming.

De wijzigingen in de aangevoerde hoeveelheid produkten in deze jaren (vermindering in 1968 t.o.v. 1967 bij de zijtrawlers 800-1000 pk met bijna 9% en bij de hektrawlers met ruim 5% en een vermeerdering in 1969 t.o.v. 1968 bij de zijtrawlers met bijna 15% en bij de hektrawlers met ruim 23%) hadden tot gevolg, dat het totaal van de met de aanvoer fluctuerende kosten (van laad- en loskosten, vrachten, aankoopbedragen van in het buitenland gekochte haring, tonnen, zout, ijs en premiekistjes) in 1968 lager en in 1969 hoger uitkwam dan in het daaraan voorafgaande jaar.

Een nieuwe kostenpost - de heffing ten behoeve van de export van koolvis - moest in 1969 in de berekeningen worden betrokken, bij de zijtrawlers getaxeerd op f. 5500,- en bij de hektrawlers op f. 12500,- per vaartuig.

De voortgaande stijging van het loon- en sociale lastenniveau was oorzaak van een verhoging in 1968 zowel als in 1969 van het totaal van de kosten voor het vaartuig (reparatie en onderhoud), voor sociale lasten, voor walpersoneel en algemene kosten bij de zijtrawlers 800-1000 pk. Bij de hektrawlers was het totaal van deze kosten in 1968 evenwel iets lager dan in 1967, voornamelijk als gevolg van de verminderde onderhoudskosten. Deze laatste bleken in 1968 (berekend als gemiddelde van de uitgaven in de jaren 1965 t/m 1968) lager te zijn dan in 1967 (gemiddelde van de jaren 1964 t/m 1967). In 1969 steeg het totaal van deze kosten t.o.v. 1968 bij de hektrawlers op overeenkomstige wijze als bij de zijtrawlers.

Voorts was zowel in 1968 als in 1969 het aan de opvarenden betaalde overig inkomen (voor vakantie en andere verlofdagen, voor premiecompensatie, enz.) iets hoger dan het desbetreffende bedrag in het daaraan voorafgaande jaar, ondanks de vermindering van het gemiddelde aantal opvarenden.

Tegenover genoemde kostenstijgingen stonden slechts enkele kostenverminderingen in 1968 t.o.v. 1967, nl. een lagere omslag ter dekking van het tekort voor het uit de markt nemen van gezouten haring, welke niet tegen de door de gezamenlijke aanvoerders vastgestelde minimumprijzen kon worden verkocht 1). Verder als gevolg van een gelijkmatiger verloop van de besommingen per reis, een kleiner bedrag aan betaald garantieloon aan de opvarenden. Het garantieloon was in 1969 bij de zijtrawlers een weinig lager en bij de hektrawlers enigszins hoger dan in 1968. Zowel in 1968 als in 1969 vertoonde de gasolieprijs een kleine vermindering t.o.v. het voorafgaande jaar.

Bruto-overschot

Na aftrek van de totale exploitatiekosten (zonder afschrijving en rente vaartuig) resulteerde in 1967 voor de zijtrawlers 600-750 pk een brutotekort van f. 12 900,- en voor de zijtrawlers 800-1 000 pk en de hektrawlers 1 200 pk een bruto-overschot van resp. f. 34 500,- en f. 117 300,-. In 1968 steeg het bruto-overschot voor de zijtrawlers 800-1 000 pk tot f. 54 100,-; voor de hektrawlers 1 200 pk liep het bruto-overschot terug tot f. 103 100,-. In 1969 behaalden de zijtrawlers 800-1 000 pk een (voorlopig berekend) bruto-overschot van f. 104 900,- en de hektrawlers 1 200 pk van f. 219 400,-. (De stijging van de brutobesomming bij deze beide groepen met resp. bijna f. 140 000,- en ruim f. 330 000,- resulteerde slechts in een verbetering van het bruto-overschot met resp. f. 50 000,- en f. 116 000,- d.i. ruim 35% van de hogere besomming).

Netto-overschot

Voor de berekening van het netto-overschot zijn de afschrijvingen op het vaartuig gecalculeerd op basis van de vervangingswaarde en een economische levensduur van 14 jaar. Het vaartuig is hierbij als één geheel beschouwd, zodat geen onderscheid is gemaakt in de geschatte levensduur van de casco's en van de motoren.

De berekende rente in de jaren 1960 t/m 1969, afgeleid uit de gemiddelde opbrengst van langlopende staatsobligaties, bedroeg resp. 4,5 - 4,2 - 4,3 - 4,4 - 5,0 - 5,6 - 6,5 - 6,2 - 6,5 en 7,5% van het gemiddeld in het vaartuig (op basis van de vervangingswaarde) en de overige bedrijfsmiddelen geïnvesteerde vermogen.

In de bedrijfskosten is geen beloning voor de door de ondernemer (reder) gegeven leiding en gehouden toezicht begrepen, aangezien hiervoor geen bevredigende berekening kon worden gemaakt.

Na 1962 is voor de zijtrawlers de exploitatie gemiddeld bijna steeds verliesgevend geweest, alleen in 1965 en 1966 kon voor de groep 800-1 000 pk een klein netto-overschot worden berekend. Voor de hektrawlers was er alleen in 1965 een netto-overschot.

In 1969 daalde het verlies van de zijtrawlers 800-1 000 pk tot f. 37 900,-

1) In 1969 was deze omslag wat groter dan in 1968 doch lager dan in 1967.

(f. 72 800,- in 1968), van de hektrawlers verminderde het nettotekort tot f. 3 000,- (1968 f. 100 400,-).

Gage en overige inkomen

Volgens tabel 3 steeg de gage en het overig inkomen (vakantie en ander betaald verlof, huur en premiecompensatie, enz.) van een matroos, in 1968 bij de zijtrawlers 800-1 000 pk tot f. 16 200,- en bij de hektrawlers tot f. 19 100,-. In 1969 valt een verdere toeneming te constateren tot resp. f. 19 000,- en f. 25 000,-.

§ 2. Bedrijfsresultaten per seizoen

Tot einde mei, tijdens de "wintervisserij" wordt door de schepen van de grote zeevisserij voornamelijk op verse zeevis getrawld; naar hoeveelheid en naar waarde ruim 60% van de totale aanvoer en opbrengst in die periode.

Van einde mei tot einde december (de haringteelt) is de gezouten - en in geringere mate ook de verse - haring het belangrijkste produkt. In de jaren 1967 t/m 1969 bestond circa 78% van de totale aanvoer in die periode uit haring en kwam ongeveer 83% van de totale besomming voor rekening van haring. De overige aanvoer resp. besomming betrof meegevangen "bij"vis.

Uit tabel 4 (zie blz. 21) blijkt dat, na integrale toerekening van de z.g. vaste kosten - onderhoud en assurantie vaartuig, onderhoud, huur, afschrijving en rente elektronische apparatuur, walpersoneel en algemene kosten -, het brutoresultaat van de haringteelt steeds aanzienlijk gunstiger was dan van de wintervisserij. Voor zijtrawlers werd sedert 1964 voor de wintervisserij vrijwel steeds een brutotekort berekend, de hektrawlers behaalden in die periode nog juist een bruto-overschot.

Opmerkelijk is dat bij de hektrawlers, niettegenstaande een stijging van de besomming in de wintervisserij van 1969 met ruim f. 86 000,-, het bruto-overschot slechts f. 3 000,- hoger was. De toeneming van de kosten met f. 83 000,- kan als volgt worden samengevat:

a. De met de besomming variërende kosten (gages, afslagrecht totaal 25%) waren 25% van f. 86 000,-, d.i. f. 21 500,- hoger.
b. De met de hoeveelheid aangevoerde produkten variërende kosten, die in 1968 f. 68 000,- bedroegen, zijn evenals de aanvoer met 27%, d.i. met f. 18 400,- toegenomen.
c. De aankoopprijs en de tonnenkosten van de in de brutobesomming begrepen vrachtvaartharing, waren in 1969 hoger. De kosten stegen hierdoor met f. 27 000,-.
d. In 1969 werd voor het eerst een heffing ter bevordering van de export van koolvis opgelegd. Deze heffing bedroeg voor de hektrawlers bij de wintervisserij f. 10 400,-.
e. Als gevolg van de algemene prijsstijging van de kostenfactoren waren in 1969 de berekende vaartuig-, walpersoneel- en algemene kosten ten-

slotte f. 5700,- hoger.

Na verdere integrale toerekening van de afschrijvings- en rentekosten van het vaartuig resulteerde voor de wintervisserij van de zijtrawlers sedert 1965 steeds een nettoverlies, evenals - sinds 1966 - voor de hektrawlers. Het nettoresultaat van de haringteelt was bij de zijtrawlers in de meeste jaren positief - alleen 1967 was voor beide groepen verliesgevend. De hektrawlers behaalden met de haringteelt van 1966 en 1969 een netto-overschot en in de jaren 1967 en 1968 een nettotekort.

§ 3. Toegevoegde waarde per manjaar

Voor een vergelijking van de verschillende takken van visserij onderling en met die van andere bedrijfstakken, is een vergelijking van de behaalde nettoresultaten alléén weinig zinvol. Voor de berekening van het nettoresultaat wordt namelijk de brutobesomming verminderd met alle kosten, waaronder ook de gage is begrepen die afhankelijk is van de besomming en die dus een gedeelte van de bedrijfsuitkomsten omvat.

Een betere vergelijkingsmaatstaf vormt de toegevoegde waarde per manjaar. Deze omvat de gage, het overige inkomen, de uitgaven voor proviand en voor de sociale voorzieningen, de berekende rente en het nettoresultaat. De toegevoegde waarde geeft weer wat wordt bijgedragen aan het nationale inkomen.

De toegevoegde waarde per manjaar van de na de oorlog gebouwde trawlers was als gevolg van het grotere nettotekort en het lagere inkomen van de opvarenden, in 1967 kleiner dan in 1966 (tabel 5). In 1968 steeg de toegevoegde waarde per manjaar bij de zijtrawlers 800-1 000 pk, vooral door de vermindering van het nettotekort en het hogere inkomen, tot f. 18 800,-; bij de hektrawlers met een groter nettotekort en een iets geringer inkomen in 1968 dan in 1967, liep de toegevoegde waarde terug tot f. 21 900,-.

In 1969 was het nettotekort aanzienlijk kleiner dan in 1968, vooral bij de hektrawlers. Voorts stegen zowel het inkomen als de sociale voorzieningen alsmede de berekende rente. Een en ander resulteerde in een stijging van de toegevoegde waarde per manjaar bij de zijtrawlers met 40% en bij de hektrawlers met ruim 70% t.o.v. 1968.

Voor de grote zeevisserij in totaal is de toegevoegde waarde per manjaar, - omdat daarin ook de resultaten van de niet het gehele jaar in bedrijf zijnde en de economisch verouderde schepen zijn begrepen - vrijwel steeds aanzienlijk lager dan die van de na de oorloggebouwde trawlers.

De toegevoegde waarde per manjaar van de totale visserij vertoont in vergelijking met andere bedrijfstakken (tabel 5), met name landbouw en industrie, een relatief gunstig beeld. Na 1964 lag de toegevoegde waarde per manjaar in de visserij gemiddeld enige duizenden guldens boven die in de landbouw en industrie.

Tabel 4. Bedrijfsresultaten per vaartuig per seizoen (in 1 000 gld)

		Zijtrawlers zonder diepvriesinstallatie						Hektrawlers zonder diepvriesinstallatie		
		600 t/m 750 pk			800 t/m 1 000 pk			1 200 pk		
		winter-visserij	haring-teelt	jaar-totaal	winter-visserij	haring-teelt	jaar totaal	winter-visserij	haring-teelt	jaar-totaal
1965	Brutobesomming	112,3	372,8	485,1	173,2	514,5	687,7	-	-	1010,-
1966		164,3	425,2	589,5	225,0	529,8	754,8	329,2	704,2	1033,4
1967		171,6	329,2	500,8	200,3	455,8	656,1	342,5	637,3	979,8
1968		-	-	-	189,6	498,8	688,4	315,7	600,0	915,7
1969 1)		-	-	-	229,8	597,3	827,1	402,2	847,6	1249,8
1965	Bruto-overschot	- 32,5	53,1	20,6	- 7,4	126,1	118,7	-	-	198,3
1966		- 5,1	54,7	49,6	14,2	106,8	121,0	28,4	127,5	155,9
1967		- 17,7	4,8	- 12,9	- 15,1	49,6	34,5	19,7	97,6	117,3
1968		-	-		- 32,0	86,1	54,1	1,6	101,5	103,1
1969 1)		-	-		- 20,1	125,0	104,9	4,9	214,5	219,4
1965	Netto-overschot	- 59,9	5,1	- 54,8	- 48,4	60,2	11,8	-	-	35,9
1966		- 35,6	0,4	- 35,2	- 31,5	31,8	0,3	- 44,2	16,1	- 28,1
1967		- 51,8	-49,6	-101,4	- 59,7	- 24,3	- 84,0	- 54,6	- 16,7	- 71,3
1968		-	-	-	- 81,3	8,5	- 72,8	- 81,1	- 19,3	-100,4
1969		-	-	-	- 72,5	34,6	- 37,9	- 80,7	77,7	- 3,0
1965	Gage en overig inkomen van	3,0	8,4	11,4	4,1	10,9	15,0	-	-	19,8
1966	een matroos	4,3	9,6	13,9	5,3	11,3	16,6	6,8	12,8	19,6
1967		4,6	8,4	13,0	4,7	10,6	15,3	6,8	.2,6	19,4
1968		-	-	-	4,7	11,5	16,2	6,2	'2,9	19,1
1969 1)		-	-	-	5,3	13,7	19,0	7,6	17,4	25,0

1) De uitkomsten voor 1969 zijn voorlopig berekend.

Tabel 5. Toegevoegde waarde per per manjaar (in 1 000 gld)

Grote zeevisserij	1965	1966	1967	1968	1969 1)
Na de oorlog gebouwde trawlers zonder diepvriesinstallatie					
zijtrawlers 600 t/m 750 pk	12,3	17,0	11,0	-	-
zijtrawlers 800 t/m 1 000 pk	21,5	23,3	15,6	18,8	26,4
hektrawlers 1 200 pk	29,8	25,9	23,0	21,9	37,8
Totale grote zeevisserij	12,7	14,5	10,0	13,6	18,2
Totale visserij	15,6	20,1	18,4	18,3	21,6
Land- en tuinbouw 2)	13,3	13,4	14,8	-	-
Bouwnijverheid 3)	9,8	11,2	-	-	-
Industrie, excl. bouwnijverheid, mijnbouw en openb. nutsbedrijven 3)	13,1	14,2	-	-	-
Totaal industrie 3)	12,5	13,7	15,3	17,0	-

1) Voorlopige cijfers.

2) Netto-toegevoegde waarde tegen factorkosten (lopende prijzen) per arbeidsjaareenheid; bron: L.E.I., Landbouwcijfers 1970, tabellen 71-a en 71-h.

3) Netto-toegevoegde waarde tegen factorkosten (lopende prijzen) per manjaar; bron: C.B.S., Nationale rekeningen 1968, tabellen 12 en 52.

HOOFDSTUK III

Visgrond en besomming

De kaarten 1 en 2 laten zien op welke visgronden de na de oorlog gebouwde zijtrawlers met een motorvermogen van 800 t/m 1 000 pk, resp. de hektrawlers 1 200 pk in de maanden juli 1968 t/m juni 1969 hebben gevist.

De in de verschillende kwadranten genoteerde getallen stellen de percentages van de totale besomming voor, welke in de desbetreffende maanden zijn behaald.

Het blijkt, uit kaart 1a, b.v. dat door de zijtrawlers in juli 1968 4% van de totale besomming verkregen is van de visgronden gelegen tussen 58 tot 59 graden noorderbreedte en 5 tot 7 graden westerlengte. Van de aanvoer westelijk van Ierland was 2% en in totaal was 54% afkomstig van het gebied ten zuiden van Ierland en westelijk van Engeland. De rest van de besomming, dus 40%, is geleverd door de vangsten ten oosten van Engeland benoorden de 55e breedtegraad. De hektrawlers, kaart 2, behaalden in dezelfde julimaand uit het gebied ten zuiden van Ierland en westelijk van Engeland een bijna even groot, 47% tegen 50%, gedeelte van de totale besomming als de zijtrawlers. Van de visgronden ten oosten van Engeland was de besomming met 22% van het maandtotaal, voor de hektrawlers echter aanzienlijk kleiner dan voor de zijtrawlers (54%).

In augustus 1968 visten de zijtrawlers aanzienlijk meer in de Noordzee ten oosten van Engeland (totaal 55%) dan de hektrawlers (3%).

In september 1968 kwam van ongeveer dezelfde gronden ten oosten van Engeland 43% van de totale besomming bij de zijtrawlers tegen 36% bij de hektrawlers.

In oktober 1968 was 78% van de totale besomming van de zijtrawlers afkomstig uit het gebied ten zuiden van Ierland, de hektrawlers verkregen daarvan slechts 17%. Ook in november en december 1968 was het aandeel van de besomming van deze gronden voor de zijtrawlers aanzienlijk groter dan voor de hektrawlers.

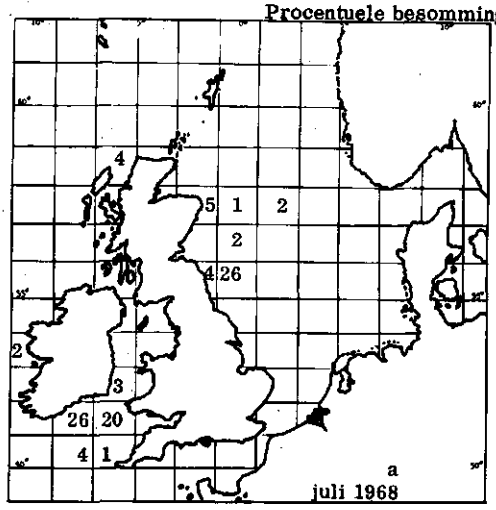
Vanaf oktober is in toenemende mate ten westen van Noorwegen gevist vooral door de hektrawlers. Het aandeel van deze visgronden in de totale besomming van de hektrawlers bedroeg in januari 96% en in de maanden februari t/m mei resp. 75%, 57%, 78% en 62% van de respectievelijke maandtotalen.

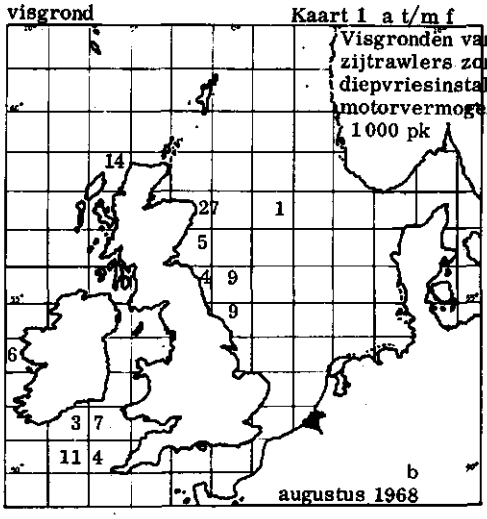
In juni 1969 (het begin van de nieuwe haringteelt) behaalden de zijtrawlers 26% en de hektrawlers 32% van de totale besomming in die maand van het gebied ten zuiden van Ierland. Van de visgronden benoorden de 55e breedtegraad en ten oosten van Engeland was de overige besomming afkomstig.

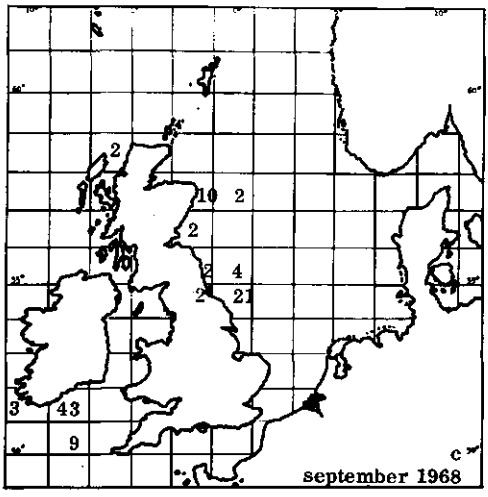
Procentuele besomming per visgrond

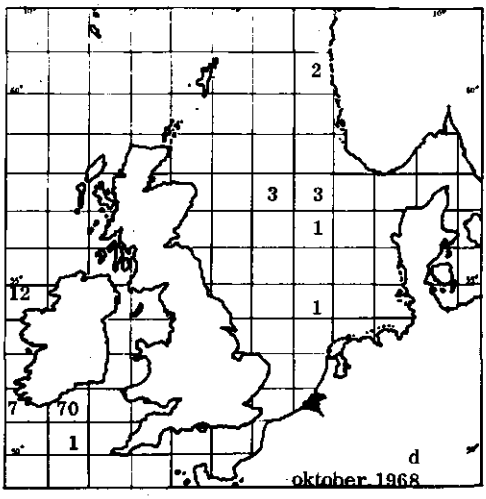
Kaart 1 a t/m f

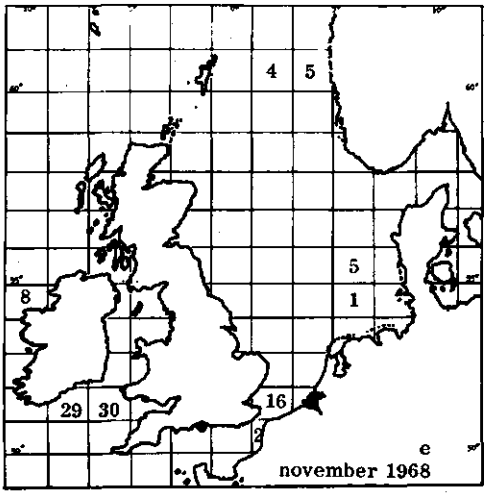
Visgronden van de zijtrawlers zonder diepvriesinstallatie motorvermogen 800-1000 pk

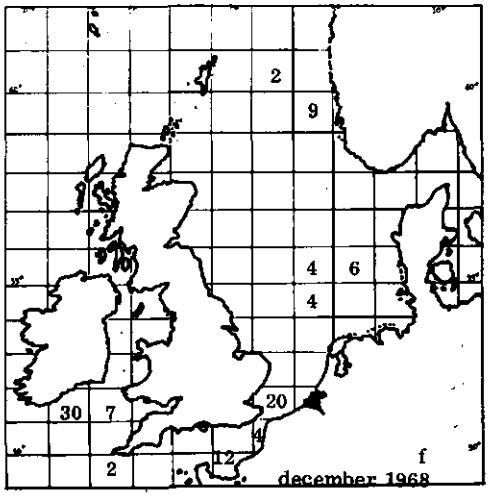




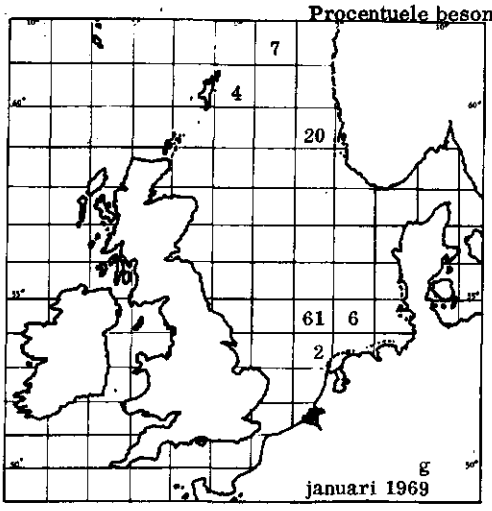


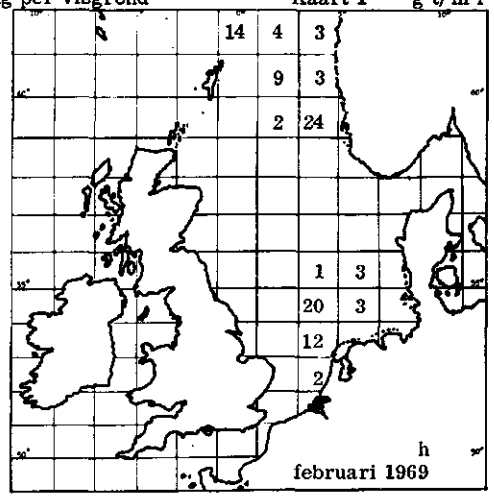


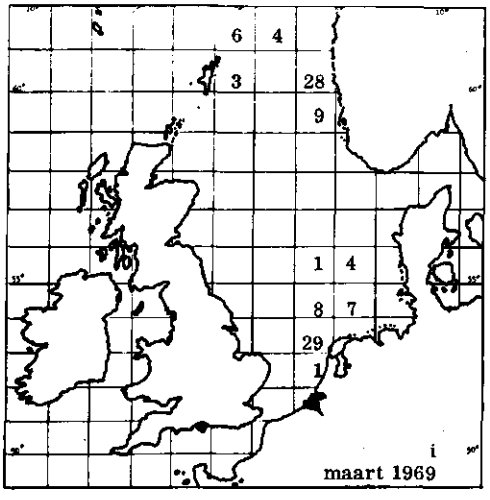


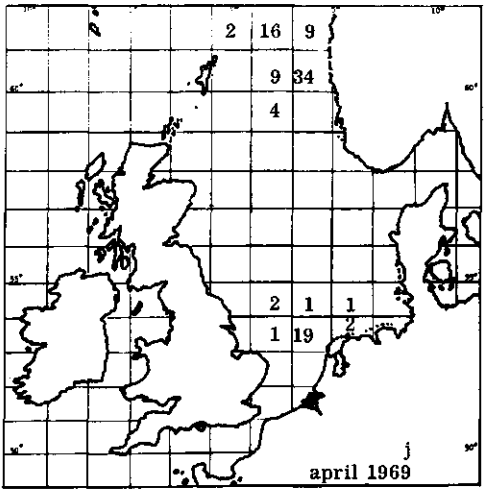


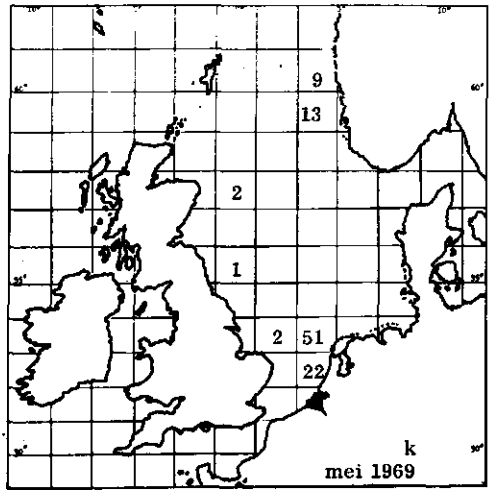
Procentuele besomming per visgrond Kaart 1 g t/m l

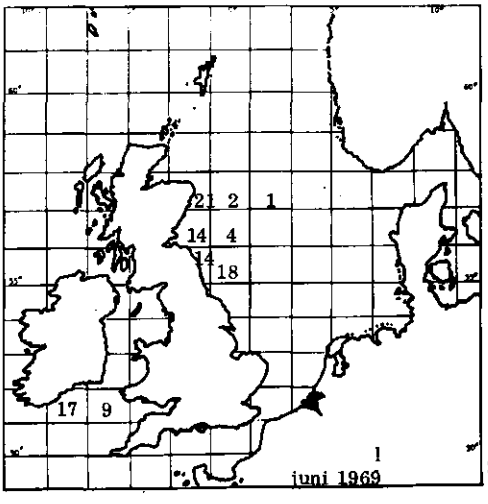








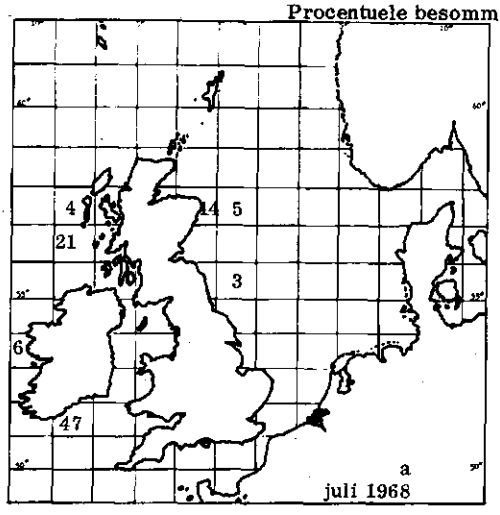




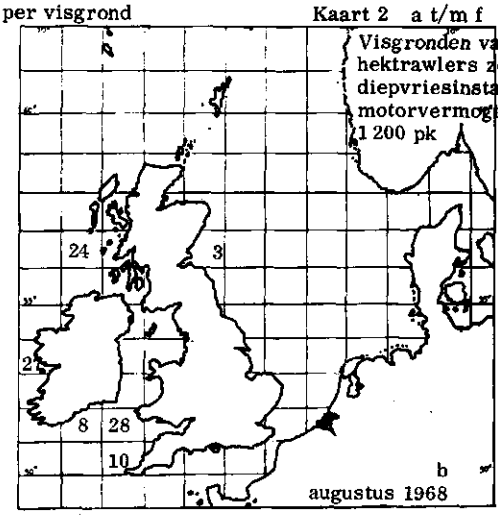
Procentuele besomming per visgrond

Kaart 2 a t/m f

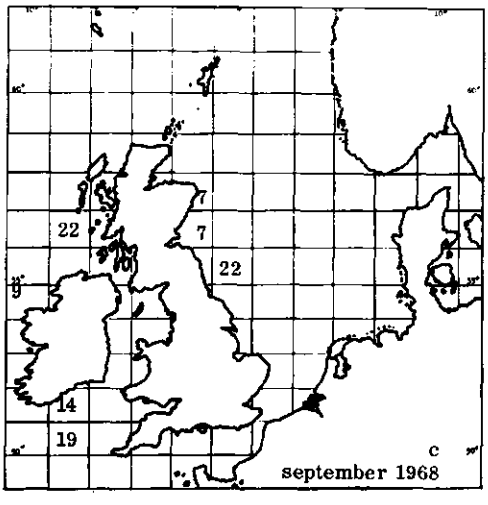
Visgronden van de hektrawlers zonder diepvriesinstallatie, motorvermogen 1 200 pk



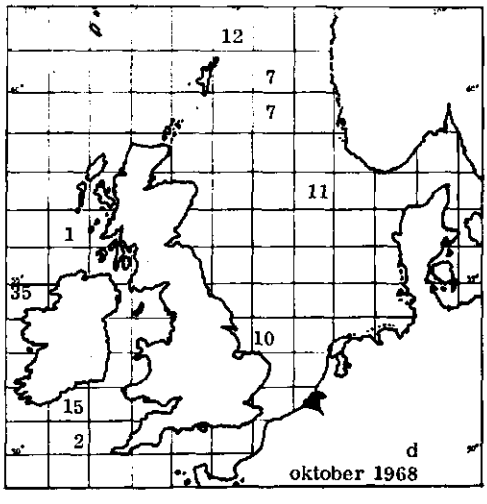
a
juli 1968



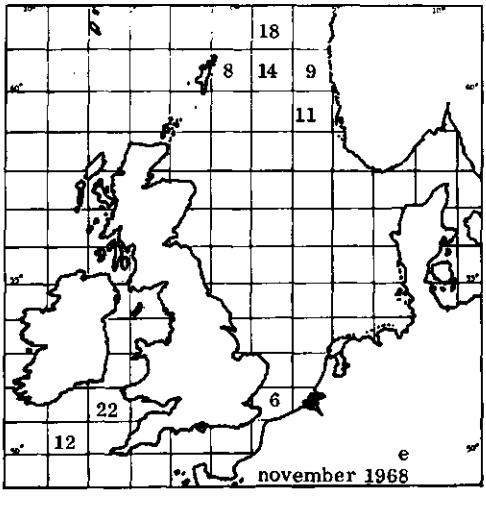
b
augustus 1968



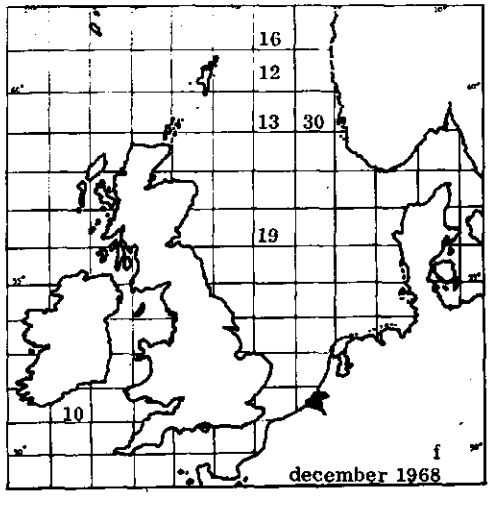
c
september 1968



d
oktober 1968

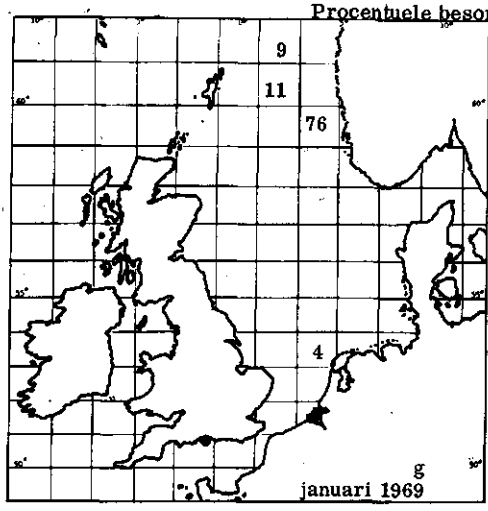


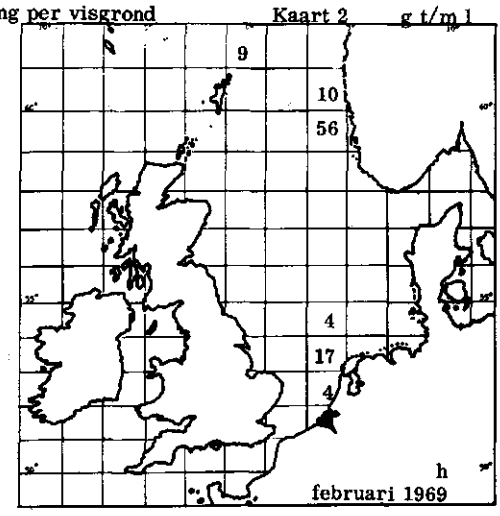
e
november 1968

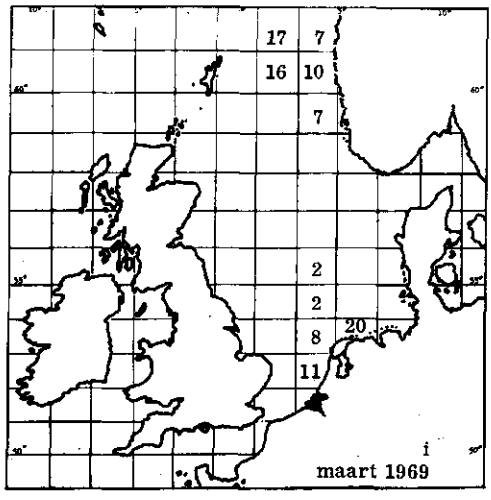


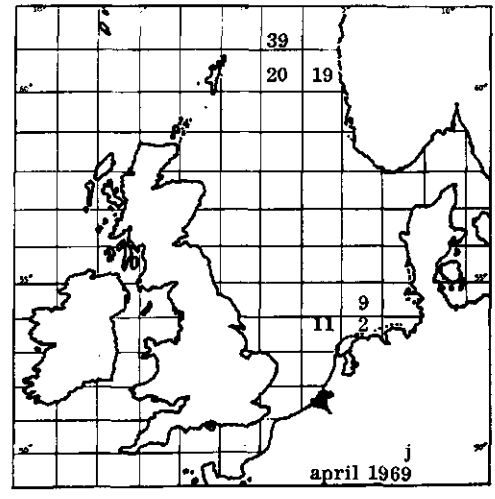
f
december 1968

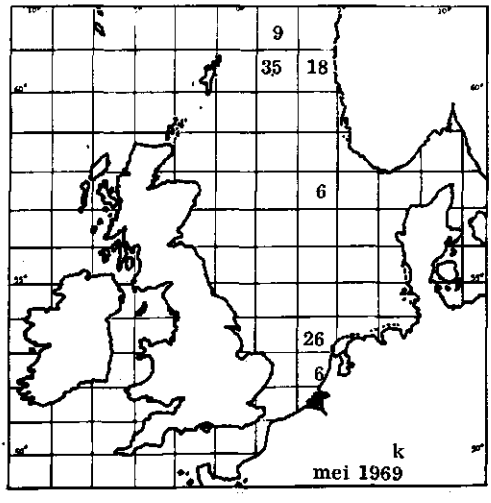
Procentuele besomming per visgrond Kaart 2 g t/m l

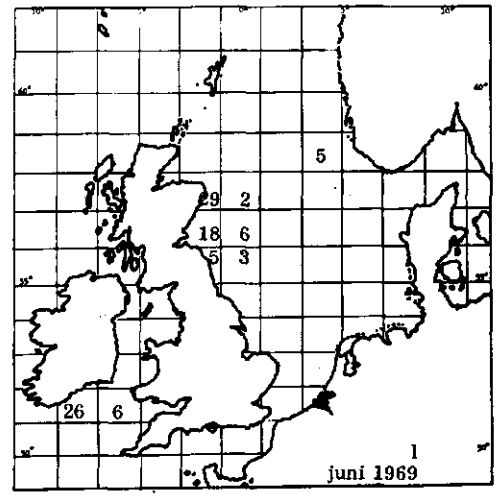












Summary

This report describes the financial results of the middle water fisheries by company owned trawlers up to 1969.

The number of small and medium size enterprises has been declining since 1957. At the end of 1969 there were 20 companies left.

At the end of 1969 these companies owned 91 vessels (4 luggers, 67 side trawlers, 11 freshfish sterntrawlers and 9 freezer sterntrawlers), compared with 103 vessels (9 luggers, 74 side trawlers, 11 fresh fish sterntrawlers and 9 freezer sterntrawlers) at the end of 1968. These vessels had a tonnage ranging from 150 to 700 GRT, were 30 to 60 meters in length and the engine power of the motors ranged from 200 to 1 600 H.P. Not one new vessel was built in 1969 (in 1968 1 freezer sterntrawler).

The total engine power of the fleet decreased from 88 600 H.P. to 82 200 H.P. in 1969, the total tonnage from 31 100 GRT to 28 100 GRT.

All vessels operated in the North Sea, many of them also off the South and North West Coast of Ireland and in the waters around the Hebrides. In the period from May to December inclusive, the greater part of the fleet was trawl fishing for herring, while in the other months of the year the vessels were catching white fish.

Provisional figures show that landings of all varieties of sea fish by company owned vessels in 1969 totalled 74,3 million kg valued at f. 58,9 million. This is in comparison with 1968 an increase of some 1,9 million kg in quantity and of about Dfl. 4,7 million in value. Landings of pelagic varieties rose from 37,5 million kg (Dfl. 33,1 million) to 40,5 million kg (Dfl. 36,9 million) and include increased landings of herring and slightly decreased landings of mackerel. The rise of the herring landings was due mainly to the good catches in December 1969 in the English Channel. The average price of salted herring in 1969 was similar tot that of 1968 (1,16 per kg). Fresh herring (incl. lightly salted frozen herring) rose from Dfl. 0,59 per kg in 1968 to Dfl. 0,74 per kg. The price of mackerel fell slightly. Landings of demersal fish (33,8 million kg) decreased by about three per cent, while its value (Dfl. 22 million) rose by four per cent. This increase in value was mainly due to a rise in quantity of soles (10 per cent) and in the landed value (27 per cent).

The average landings per vessel in 1969 were better (15% for side trawlers, 23% for sterntrawlers) than in the previous year, the gross receipts rose by 20% (side trawlers), and by 36% respectively (sterntrawlers).

The increase in 1969 of the gross profit, in guilders per vessel, was substantially smaller than the rise of gross receipts. This smaller increase of the gross result was due mainly to higher running costs in 1969. Higher not only as a result of the increased landings (e.g. costs of barrels, salt, ice, loading and unloading) and the higher gross receipts (e.g. wages of the crew, auction costs, etc.), but also in consequence of the continuous rising of the general price level.

Average financial results per vessel

	Fresh fish sidetrawlers			Fresh fish sterntrawlers		
Engine power	800 - 1 000 hp			1 200 hp		
Year	1967	1968	1969 1)	1967	1968	1969 1)
Power main engine (hp)	967	969	977	1 200	1 200	1 200
Age " " (years)	6	7	7	4	5	6
Tonnage vessel (GRT)	308	314	311	344	344	344
Age " (years)	6	7	7	4	5	6
Length " (meters)	40,8	41,2	41,0	42,6	42,6	42,6
Crew (number)	12,9	12,4	12,2	13,4	12,9	12,9
Landings (x 1 000 kg)	1 083,1	988,0	1 132,7	1 592,3	1 508,4	1 858,1
Gross receipts (x Dfl. 1 000,-)	656,1	688,4	827,1	979,8	915,7	1 249,8
Gross profit (x Dfl. 1 000,-) 2)	34,5	54,1	104,9	117,3	103,1	219,4
Net profit (x Dfl. 1 000,-)	-84,0	-72,8	-37,9	-71,3	-100,4	- 3,0
Income per deckhand (x Dfl. 1 000,-)	15,3	16,2	19,0	19,4	19,1	25,0

1) Provisional figures.
2) Including interest and depreciation.

The costs of interest and the depreciation costs, based on the replacement value and an economic life of 14 years per vessel, caused also these rises in prices.

The average net result per side trawler in 1969 showed a loss of Dfl. 37 900,- compared with a loss of Dfl. 72 800,- in 1968. In 1969 the gross receipts of the sterntrawlers were sufficient to meet nearly all the costs. The net loss amounted Dfl. 3 000,- whilst these ships suffered a loss of Dfl. 100 400,- in 1968.

The average income per deckhand, the changes of which are mainly dependent on the alterations in the gross receipts, in 1969 rose to Dfl. 19 000,- for the side trawlers and to Dfl. 25 000,- for the sterntrawlers. In 1968 the corresponding amounts were Dfl. 16 200,- and Dfl. 19 100,-.