

# FISKETS GANG

Utgitt av Fiskeridirektøren

Kun hvis kilde oppgis er ettertrykk fra «Fiskets Gang» tillatt.

45. årg.

Bergen, Torsdag 26. februar 1959

Nr. 9

Abonnement: kr. 20.00 pr. år tegnes ved alle postanstalter og på Fiskeridirektørens kontor. Utlandet: Til Danmark, Sverige og Island kr. 20.00, ellers kr. 26.00 pr. år.

Annonsepris: Pristariff fåes ved henvendelse til Fiskeridirektørens kontor. «Fiskets Gang»s telefon 30 300. Postgiro nr. 691 81. Telegramadresse: «Fiskenytt».

## Fiskerioversikt for uken som endte 21. februar 1959

Usedvanlig stormfullt vær var til hindring for fiskeriene i uken som endte 21. februar. I skreidistriktene i Nord-Norge hadde man opptil et par sjøværsgener. Det er imidlertid antakeligvis gode fiskeforekomster tilstede fra Vest-Finnmark til og i Lofoten. Vintersildfisket var omtrent totalhindret av uvær, og det ble bare tatt noen få spredte garnfangster. Fiskeforhold, som nærmet seg det normale hadde man fra Rogaland om sørkysten til Oslofjorden.

### Fisk m.v. utenom sild og brisling.

#### Skreifisket og annet fiske.

**Finnmark:** Det ble noen få delvise driftsdøgn i de mer skjermete områdene i Vest-Finnmark, hvor ukefangsten av skrei (torsk) ble 189 tonn mot 230 tonn uken før og 715 tonn samme uke i fjor. I alt har fylket 3332 tonn skrei mot 3971 tonn i fjor. Det er hengt 830, saltet 1112, iset etc. 1390 tonn.

Av annen fisk hadde Finnmark i uken 4,4 tonn hyse, 0,4 tonn sei, 0,4 tonn kveite, 0,4 tonn flyndre og 0,4 tonn uer. Den samlede ukefangst inklusive skrei ble dermed 195 tonn mot 233 tonn uken før.

**Troms:** Heller ikke siste uke kunne bankbåtene gå ut. Det ble overhode ikke tatt linefangster av skrei. Garnfisket ga gode fangster når det var anledning til trekning, men det var få sjøværsgener. Ukefangstene var følgende: Skjervøy 57, Karlsøy og Helgøy 23, Tromsøysund 71, Hillesøy 315, Berg

### Fisk brakt i land i Finnmark i tiden 1. januar—21. febr. 1959

Fiskesort	Mengde	Anvendt til			
		Ising og frysing	Salting	Henging	Hermetikk
	tonn	tonn	tonn	tonn	tonn
Skrei .....	3 332	1 390	1 112	830	—
Loddetorsk..	—	—	—	—	—
Annen torsk	—	—	—	—	—
Hyse .....	811	759	6	46	—
Sei .....	20	5	5	10	—
Brosme ....	43	—	—	43	—
Kveite.....	33	33	—	—	—
Blåkveite ..	7	7	—	—	—
Flyndre ....	12	12	—	—	—
Uer .....	46	46	—	—	—
Steinbit ....	4	4	—	—	—
Reker .....	11	—	—	—	11
<sup>1</sup> I alt	4 319	2 256	1 123	929	11
I alt pr. 22/2-58	5 322	2 813	1 265	1 244	—

<sup>1</sup> Lever 3 378 hl. Tran 1 143 hl. Rogn 798 hl, hvorav 278 hl saltet, 520 hl fersk.

og Torsken 109 og Bjarkøy 4 tonn — i alt 579 tonn i ukefangst og 3770 tonn i totalfangst mot 3610 tonn i fjor. Det er hengt 1257, saltet 1834, iset etc. 679 tonn, produsert 1626 hl damptran, saltet 324 og iset etc. 1516 hl rogn.

Av annen fisk hadde Troms i uken 50 tonn mot 163 tonn uken før. Av fisken nevnes 34,8 tonn annen torsk (fjordtorsk), 1,4 tonn hyse, 0,7 tonn flyndre, 4,4 tonn uer, 8,7 tonn reker.

**Fisk brakt iland i Troms i tiden 1. januar—21. febr. 1959**

Fiskesort	Mengde	Anvendt til			
		Ising og frysing <sup>a</sup>	Salting	Henging	Hermetikk
	tonn	tonn	tonn	tonn	tonn
Skrei .....	23 770	679	1 834	1 257	—
Annen torsk	542	325	146	71	—
Sei .....	16	3	—	13	—
Brosme ....	90	—	—	90	—
Hyse .....	328	311	—	17	—
Kveite ....	12	12	—	—	—
Blåkveite ..	—	—	—	—	—
Flyndre....	2	2	—	—	—
Uer.....	57	57	—	—	—
Steinbit....	1	1	—	—	—
Størje.....	—	—	—	—	—
Annen ....	4	4	—	—	—
Reker ....	66	22	—	—	44
I alt <sup>1</sup>	4 888	1 416	1 980	1 448	44

<sup>1</sup> Inkluderer Tromsø by.

<sup>2</sup> Tran 1 626 hl. Rogn 1 840 hl, herav saltet 324 hl, fersk 1 516 hl.

*Vesterålen. Yttersiden:* Distriktene hadde inntil 3 delvise sjøværtdager. Følgende distrikter melder om ukefangst: Andøya 80 tonn, Øksnes og Langesnes 172 tonn, Gimsøy 79 tonn (hvorav ettermelding 55 tonn), som gir i alt 331 tonn mot 899 tonn uken før og 1089 tonn samme uke i fjor. Det er i alt fisket 3136 tonn mot 4409 tonn i fjor. Til hengning er anvendt 1389, salting 658 og ising etc. 1089 tonn.

*Lofotfisket:* Storm og uvær ødela ukens fiske. Det synes nå å være betydelige forekomster til stede i Midt- og Østlofoten, tynne spredte forekomster fra Balstad og vestover. For Røst har det vært landligge. Det var to sjøværtdager i selve Lofoten, og da godt fiske i Øst- og Midtlofoten. Ukefangsten oppgis til 1013 tonn mot 848 tonn uken før og 2022 tonn i uken pr. 22. februar i fjor. I alt er det fisket 3156 tonn sammenliknet med 4509 og 6045 tonn i 1958 og 1957 samtidig. Det er hengt 1544, saltet 509, iset etc. 1103 tonn, produsert 1289 hl damptran, saltet 460 og iset etc. 1144 hl rogn. I fisket deltok 1489 båter med 5625 mann mot 2002 båter og 7172 mann i fjor. Fiskevekten i uken var 3,9 til 4,3 kg, leverholdigheten 1 hl av 810 til 930 kg fisk. Tranprosenten var 53.

*Møre og Romsdal:* Det foregikk litt fiske på Borgundfjorden, intet utenfor kysten. Ukefangsten ble 31 tonn og i alt er det fisket 286 tonn mot 275 tonn i fjor. Det er hengt 1, saltet 25 og iset etc. 260 tonn.

**Fisk brakt i land i Møre og Romsdal fylke i tiden 1. januar—14. februar 1959.<sup>1</sup>**

Fiskesort	Mengde	Anvendt til				
		Ising og frysing	Salting	Henging	Hermetikk	Fiskeme og dyrefor
	tonn	tonn	tonn	tonn	tonn	tonn
Skrei .....	<sup>5</sup> 255	179	25	1	50	—
Annen torsk....	1 096	365	566	10	155	—
Sei .....	1 499	853	250	221	175	—
Lyr .....	24	23	—	1	—	—
Lange .....	65	13	52	—	—	—
Blålange .....	2	—	2	—	—	—
Brosme.....	77	13	10	54	—	—
Hyse .....	261	246	—	—	15	—
Kveite .....	11	11	—	—	—	—
Rødspette.....	7	7	—	—	—	—
Mareflyndre....	—	—	—	—	—	—
Ål .....	—	—	—	—	—	—
Uer .....	34	31	3	—	—	—
Steinbit.....	—	—	—	—	—	—
Skate og rokke	5	5	—	—	—	—
Håbrann .....	—	—	—	—	—	—
Pigghå .....	121	121	—	—	—	—
Makrellstørje ..	—	—	—	—	—	—
Annen fisk ....	13	13	—	—	—	—
Hummer .....	1	1	—	—	—	—
Reker .....	9	9	—	—	—	—
Krabbe.....	—	—	—	—	—	—
<sup>2</sup> I alt	3 480	1 890	908	287	395	—
Herav:						
Nordmøre .....	1 128	648	<sup>4</sup> 223	257	—	—
Sunnmøre og Romsdal .....	2 352	1 242	<sup>3</sup> 685	30	395	—

<sup>1</sup> Etter oppgaver fra Norges Råfisklag og Sunnmøre og Romsdal Fiskesalslag. Omfatter også fisk fra fjerne farvann. Saltfisk er omregnet til sløyd hodekappet vekt ved å øke saltfiskvekten med 72 prosent. <sup>2</sup> Lever 382 hl. <sup>3</sup> Av dette brakt iland i form av saltfisk 250 tonn ; 430 tonn råfisk. <sup>4</sup> Av dette brakt i land i form av saltfisk 93 tonn ; 160 tonn råfisk. <sup>5</sup> Tran 121 hl, rogn 221 hl, hvorav iset 162 hl, saltet 9 hl, til hermetikk 50 hl.

Utenom skrei hadde *Nordmøre* siste uke partiøkning på 187 tonn, hvorav 51,3 tonn torsk, 87 tonn sei, 2 tonn lyr, 9,4 tonn lange, 3,7 tonn brosmme, 13,9 tonn hyse, 0,5 tonn kveite, 0,6 tonn rødspette, 6,8 tonn uer, 10,6 tonn hå og litt annen fisk. Mesteparten av fisken er trålfanget og partiet inneholder også ettermeldinger. Sunnmøre og Romsdal hadde ikke noe fiske utenom skreifisken.

*Landete samlede torskfiske* viser totalfangst på 13 816 tonn sammenliknet med 17 182 tonn i fjor og 21 782 tonn i 1957 samtidig. Det er av årets parti hengt 5115, saltet 4138, iset etc. 4563 tonn, produsert 6147 hl damptran, saltet av rogn 1562 (derav sukkers. 350), iset og hermetisert 4428 hl

**Fisk brakt i land i Sogn og Fjordane i tiden 1. januar  
14. februar 1959<sup>1)</sup>**

Fiskesorter	I alt	Anvendt til					Fiskemel og dyrefor
		ising og frysing	salting	heng- ing	herme- tikk		
	tonn	tonn	tonn	tonn	tonn	tonn	tonn
Torsk . . . . .	53	53	—	—	—	—	—
Sei . . . . .	22	22	—	—	—	—	—
Lange . . . . .	53	—	53	—	—	—	—
Brosme . . . .	145	—	125	20	—	—	—
Hyse . . . . .	19	19	—	—	—	—	—
Kveite . . . .	—	—	—	—	—	—	—
Rødspette . .	1	1	—	—	—	—	—
Marefyndre	—	—	—	—	—	—	—
Pigghå . . . .	1 939	1 939	—	—	—	—	—
Makrell- størje . . . . .	—	—	—	—	—	—	—
Hummer . . .	—	—	—	—	—	—	—
Reker . . . . .	—	—	—	—	—	—	—
Krabbe . . . .	—	—	—	—	—	—	—
Annen fisk . .	—	—	—	—	—	—	—
I alt	2 232	2 034	178	20	—	—	—

<sup>1)</sup> Etter oppgaver fra Sogn og Fjordane Fiskesalslag

mot i fjor henholdsvis: 5048 — 6955 — 5179 —  
7281 — 3666 (1648) — 4897.

*Levendefisk:* I uken ble det fra Levendefiskla-  
gets distrikt ført til Trondheim 20 tonn lev. torsk  
og til Oslo/Østlandet 40 tonn. Bergen mottok fra  
Sogn og Fjordane 12 tonn lev. torsk og fra Horda-  
land 6 tonn lev. torsk og 0,5 tonn flyndre etc.

*Sogn og Fjordane:* Det ble ilandbrakt 1,3 tonn  
torsk og 22,5 tonn hå.

*Hordaland:* Ukefangsten ble 28,5 tonn, hvori  
innbefattes omtalte 6,5 tonn lev. fisk og dessuten  
13,5 tonn sløyd sei og lyr, 2,5 tonn lange og brosmen,  
1 tonn hyse og 5 tonn hå.

*Rogaland:* Ukefangsten oppgis til 85 tonn fisk.

*Skagerakkysten:* Det ble ilandbrakt 70 tonn fisk.

*Oslofjorden (Fjordfisk):* Det ble tatt 13 tonn fisk.

*Skalldyr:* Oslofjorden hadde i uken av reker 2,5  
tonn kokte og 1,3 tonn rå, Skagerakkysten 11 tonn  
kokte og 8 tonn rå, Rogaland 6 tonn kokte og 4  
tonn produksjonsreker, Kristiansund N 5587 kg,  
Troms 8764 kg og Finnmark 8242 kg. Av hummer  
hadde Skagerakkysten 1 tonn.

**Sild og brisling.**
*Sildefiskeriene.*

*Vintersildfisket:* Det var storm og kuling gjen-  
nom hele uken. Kun et fåtall drivere forsøkte seg  
på forskjellige felt fra Romsdal til Øygaren, og det  
ble i alt innbrakt 1145 hl.

*Fet- og småsildfisket:* Det er ikke meldt om noe  
fiske.

**Summary.**

*The weather conditions were extremely heavy  
along the entire coast from Finnmark to Bergen and  
subsequently the landings were small.*

*Finnmark had white fish landings of 195 tons out  
of which 189 tons were spawning cod. Troms had  
579 tons of spawning cod and 50 tons of other kinds.  
In Vesterålen 331 tons of spawning cod were landed  
and in Lofoten 1013 tons. Reports from the Lofoten  
area indicate the presence of rather big shoals of  
cod, but the weather permitted two days fishing  
only.*

*So far 13 816 tons of spawning cod have been  
landed compared with 17 182 tons at the same  
time in 1958 and 21 782 tons in 1957. Of the total  
quantity 5115 tons are sold for drying, 4138 tons  
for curing, and 4563 tons for fresh purposes.*

*The fish supplies south of Lofoten were very  
limited, though the districts between Stavanger and  
the Oslofjord had almost normal fishing owing to  
better weather conditions.*

*The winter herring fishery was severely hit by  
stormy weather. Only a few drifters found it worth  
while to try their luck but landed 1145 hectolitres  
only.*

Etablert 1909 **A/s Halfdan Nagelgaard** Telegr.adr. Nagelgaard  
**BERGEN**  
Kjøper Tørrfisk - Saltfisk - Sild - Rogn

**g Jglo** - Haugesund  
Til tjeneste

Vintersildfisket pr. 22/2 1959.

Anvendelse	16/2	17/2	18/2	19/2	20/2	21/2-22/2	I alt vårsild	I alt storsild	I alt vintersild pr. 22/2	Mot i 1958 til 23/2
	hl	hl	hl	hl	hl	hl	hl	hl	hl	hl
Iset for eksport	—	—	—	—	—	—	—	312 700	312 700	424 440
Frosset for eksport	—	—	—	—	—	—	40	376 675	376 715	520 115
Saltet	—	—	—	—	—	—	—	820 310	820 310	25 600
Hermetikk	—	70	185	—	—	—	255	70 575	70 830	1 446 130
Fabriksild	350	105	75	—	—	—	530	1 797 135	1 797 665	45 750
Agn	—	—	—	—	—	—	—	38 160	38 160	32 250
Fersk innenlands	80	—	240	—	—	—	320	37 215	37 535	
I alt	430	175	540	—	—	—	1 145	3 452 770	3 453 915	2 494 285
<i>Fangstredskap:</i>										
Snurpenot	—	—	—	—	—	—	—	2 051 640	2 051 640	1 358 680
Garn	430	175	540	—	—	—	1 145	1 401 130	1 402 275	1135 605
Landnot	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Mengdeutbyttet av det norske fisket i alt pr. 7. februar 1959, og i uken som endte 7. februar 1959.<sup>1</sup> Tonn.

Anvendelse	Lodde	Skrei og loddetorsk	Sild	Brisling	Krepsdyr	Lever og Rogn	Annet	I alt	Av dette i uken	Januar 1958
Fersk	—	3 378	25 493	—	139	359	7 101	36 470	13 418	8 316
Frysing	—	—	23 783	—	12	—	2 425	26 220	15 910	1 006
Henging	—	2 510	—	—	—	—	<sup>3</sup> 2 468	<sup>3</sup> 4 978	1 376	3 018
Salting	—	2 827	54 353	—	—	75	<sup>2</sup> 1 871	<sup>2</sup> 59 126	38 075	1 991
Hermetikk	—	20	4 656	—	142	23	295	5 136	2 464	987
Oppmaling	—	—	122 645	—	—	1 017	37	123 699	86 170	3 354
Agn	—	—	3 497	—	—	—	—	3 497	1 375	227
I alt	—	8 735	234 427	—	293	1 474	14 197	259 126		
Av dette i uken	—	3 695	153 090	—	80	582	1 341		158 788	
Jan. 1958	—	4 391	3 094	4	247	1 203	9 960			18 899

<sup>1</sup> Bygger hovedsakelig på foreløpige ukeoppgaver fra fiskesalgslagene. Ettermeldinger og korreksjoner blir ikke tatt med i uketallene men kommer bare med i tallene for «I alt». <sup>2</sup> Herav er 514 tonn (råfiskvekt) brakt direkte i land som saltfisk. Dette tilsvarer 299 tonn saltfisk. <sup>3</sup> Av dette 470 tonn sjøtølvirket fisk svarende til 108 tonn tørrfisk.

Nye publikasjoner i Fiskeridirektoratets bibliotek.

Årbok 1957. Göteborg och Bohuslans havfiskeforening.  
 Årsmelding for 1957. Nordland fylkes fiskarlag.  
 Årsmelding 1957. Sogn og Fjordane fiskarlag.  
 Annual report. 1957. Herring industry board. London.  
 Beretning og regnskap 1957-58. Selskabet for de norske fiskeriers fremme. Bergen.  
 Burgess, G. H. O. & A. F. Robson: A candling table for the U. K. fish processing industry. (Repr. from Frozen food, Nov. 1957).  
 Connell, J. J.: Some aspects of the texture of dehydrated fish. (Journ.sci.food, agric. 1957, 526-537).  
 The Consumer's food-buying habits. Publ.by the European. Productivity Agency of the OEEC.  
 Eddie, G. G.: Power requirements for deep-sea trawling. (Repr. from Shipbuilder & marine engine-builder Jan. 1958).  
 Halme, E. & V. Sjöblom: On the fish business, curing houses and wholesale and retail distribution of fish by road in Finland 1951. Helsinki 1956.  
 Murray, J. & N. R. Jones: Post-mortem changes in acid-soluble

nucleotides of rested codling (*Gadus callarias*) muscle at 0°. (Biochem journal 68 (1957), 9 p).  
 Norderval, Monrad: Mannen og båten. Stavanger 1958.  
 Om A/S Finnmark og Nord-Troms Fiskeindustri's virksomhet i 1956. (St.meld. nr. 31 (1958)).  
 Om Stortingets samtykke til ratifikasjon av overenskomst mellom Norge og Sovjet-Samveldet om tiltak til regulering av fangsten av sel og vern av selstanden i den nord-østlige del av Atlanterhavet. Tilråding fra Utenriksdepartementet 14. mars 1958.  
 Rose, Thelma S. [m. fl.]: Pacific coast shrimp recipes. (Fishery leaflet 446. Fish & wildlife service).  
 Råfisklovens gjennomføring i 1957. (St.meld. nr. 42 (1958)).  
 Schaefer, Milner B.: Utilization and conservation of the tuna resources of the eastern tropical Pacific Ocean. (Trans. 22nd North Amer. wildlife conf. 1957, 472-484).  
 Shewan, J. M. & N. R. Jones: Chemical changes occurring in cod muscle during chill storage and their possible use as objective indices of quality. (Journ.sci.food, agric. 1957, 491-498).  
 Svenskfangad sill. [Receptsamling utg. av] Föreningen för fiskpropaganda. Göteborg 1958.

Rapport nr. 4 om skreifisken pr. 21/2 1959.

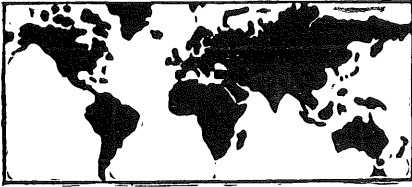
Distrikt	Ukefangst tonn	Kg fisk pr.		Tranprosent	Antall fiskefark.	Antall mann	Totalfangst tonn	Anvendelse			Damptran hl	Lever til annen tran hl	Rogn	
		100 stk. fisk sløyd	Hl lever					Henging tonn	Salting tonn	Fersk, frysing tonn			Salting hl	Fersk mm. hl
Finnmark vinterfiske.....	159	—	—	—	91	408	3 332	830	1 112	1 390	1 143	—	278	520
Finnmark vårfiske	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Troms .....	579	350/450	800/1000	50/55	198	994	3 770	1 257	1 834	679	1 626	—	324	1 516
Lofotens opps.d .	1 013	390/430	810/930	53	1 489	5 625	3 156	1 544	509	1 103	1 289	—	<sup>2</sup> 460	<sup>3</sup> 1 144
Lofoten førøvrig } Vesterålen .... }	331	390/430	650/900	50/58	317	1 818	3 136	1 389	658	1 089	1 907	<sup>7</sup> 88	<sup>4</sup> 483	<sup>6</sup> 942
Helgeland, Salten	—	—	—	—	32	124	136	94	—	42	47	<sup>7</sup> 40	7	72
Nord-Trøndelag ..	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sør-Trøndelag ..	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Møre og Romsdal	31	—	—	—	170	407	286	1	25	<sup>8</sup> 260	135	—	10	<sup>9</sup> 234
Tils.	2 143	—	—	—	2 297	9 376	13 816	5 115	4 138	4 563	6 147	128	1 562	4 428

Sammenlikning med tidligere år.

År	Tonn sløyd torsk										Anvendelse torsk		
	Finnmark		Troms	Lofotens opps.d.	Lofoten førøvrig og Vesterålen	Helgeland - Salten	Nord-Trøndel.	Sør-Trøndel.	Møre og Romsdal	Tils.	Henging tonn	Salting tonn	Fersk og frysing tonn
	Vinterf.	Vårf.											
1959 til <sup>21</sup> / <sub>2</sub>	3 332	—	3 770	3 156	3 136	136	—	—	286	13 816	5 115	4 138	4 563
1958 - <sup>22</sup> / <sub>2</sub>	3 971	—	3 610	4 509	4 409	275	133	—	275	17 182	5 048	6 955	5 179
1957 - <sup>23</sup> / <sub>2</sub>	5 451	—	3 939	6 045	5 208	289	—	166	684	21 782	5 067	11 940	4 775
1956 - <sup>18</sup> / <sub>2</sub>	11 215	—	5 920	4 263	6 087	60	—	118	738	28 401	2 774	18 208	7 419
1955 - <sup>19</sup> / <sub>2</sub>	7 465	—	3 818	3 980	2 869	30	—	60	582	18 804	3 991	9 290	5 523
1954 - <sup>20</sup> / <sub>2</sub>	3 903	—	3 140	4 608	2 416	58	—	113	361	14 599	2 381	7 209	5 009
1953 - <sup>21</sup> / <sub>2</sub>	5 468	—	2 449	4 104	2 617	30	—	14	555	15 237	2 464	8 324	4 449
1952 - <sup>23</sup> / <sub>2</sub>	8 015	—	3 803	8 120	4 724	33	—	32	414	25 141	3 284	14 586	7 271
1951 - <sup>24</sup> / <sub>2</sub>	6 109	—	4 294	6 312	4 948	34	—	102	842	22 641	2 596	14 455	5 590
1950 - <sup>25</sup> / <sub>2</sub>	7 974	—	6 792	8 093	8 070	119	—	165	435	31 648	2 506	22 326	6 816
1959 ....	1 006	—	892	774	744	33	1000 stk.		76	3 525	1 270	1 053	1 202
1958 ....	1 043	—	889	1 066	1 012	64	33	—	71	4 178	1 212	1 696	1 270

År	Anvendelse biprodukter				Lofoten								Deltakelse			
	Damptran hl	Lever til annen tran hl	Rogn salting hl	Rogn ising hl	Henging tonn	Salting tonn	Fersk frysing tonn	Damptran hl	Rogn salting hl	Fersk rogn hl	100 stk. sløyd fisk veier	Kg fisk pr. hl lever	Kjøpe-fart.	Fiske-fark.	Fiskere	Tran-prosent
1959 - <sup>21</sup> / <sub>2</sub>	6 147	128	1 562	4 428	1 544	509	1 103	1 289	460	1 144	390/430	810/890	—	1 489	5 625	53
1958 - <sup>22</sup> / <sub>2</sub>	7 281	266	3 666	4 897	1 888	1 948	673	1 900	1 552	1 671	400/450	845/980	—	2 002	7 172	51
1957 - <sup>23</sup> / <sub>2</sub>	9 293	137	5 109	6 031	1 772	3 758	515	2 574	2 532	1 867	410/450	900/980	3	2 483	8 790	50
1956 - <sup>18</sup> / <sub>2</sub>	13 363	2	2 552	7 877	1 236	2 254	773	1 911	1 081	1 999	400/450	815/940	6	2 313	8 262	53
1955 - <sup>19</sup> / <sub>2</sub>	8 370	2	2 438	5 847	1 435	1 900	645	1 805	868	1 962	410/440	760/870	6	1 548	5 688	55
1954 - <sup>20</sup> / <sub>2</sub>	7 978	63	2 293	4 605	1 015	2 639	954	2 734	1 406	2 149	400/460	710/820	12	2 384	8 883	55
1953 - <sup>21</sup> / <sub>2</sub>	7 373	79	2 045	5 899	770	2 374	960	1 943	1 329	1 931	400/470	720/900	22	3 036	10 073	53
1952 - <sup>23</sup> / <sub>2</sub>	14 373	225	3 467	9 369	1 694	4 822	1 604	5 106	2 232	3 939	410/450	700/810	23	3 138	10 553	55
1951 - <sup>24</sup> / <sub>2</sub>	14 389	283	2 770	10 000	966	4 228	1 118	3 944	1 177	3 685	400/460	790/860	44	3 170	10 958	55
1950 - <sup>25</sup> / <sub>2</sub>	18 523	107	7 979	11 283	737	5 875	1 481	4 874	3 229	3 115	430/490	720/890	59	2 946	11 489	55
1959 ....					378	125	271	1000 stk.								
1958 ....					446	461	159									

<sup>1</sup> Herav 516 garnbåter, 420 linebåter, 553 juksabåter, hvorav i Østlofoten henholdsvis 288—112—405, Vestlofoten 195—220—133, Værøy og Røst 33—88—15. <sup>2</sup> Herav sukkersaltet 238 hl. <sup>3</sup> Herav til hermetikk 478 hl. <sup>4</sup> Herav sukkersaltet 112 hl. <sup>5</sup> Herav til hermetikk 145 hl. <sup>7</sup> Anvendelsen er ikke oppgitt. <sup>8</sup> Herav til hermetikk 51 tonn. <sup>9</sup> Herav til hermetikk 50 hl.



## Ut- landet.

### Om Blødensild og tobis i Dansk fiskeriberetning.

«Dansk Fiskeritidende» (13. febr.) inneholder utdrag av beretningen om Danmarks Fiskeri og Havundersøkelser i fjor.

Om silden i Blødenområdet skrives det følgende:

Som forutsagt i forrige årsberetning har sildeårgang 1956 vist seg å være god. Vårfisket var i 1958 i langt høyere grad konsentrert i selve Blødenområdet i sammenlikning med samme sesong i 1957, og fisket var nesten utelukkende basert på de ca. 1½ år gamle sild av årgang 1956.

Sommer- og høstsasjonen ble særdeles god og satte ny rekord med hensyn til ilandbrakt sildemengde. Sildens gjennomsnittslengde — dette gjelder stadig årgang 1956 — var ca. 1½–2 cm mindre enn tilsvarende aldersgruppe i de foregående sesonger.

Da de mindre sild har lengre eteperiode, kom fisket sent i gang. Undersøkelser av øresten og skjell har vist tilstedeværelsen av en meget tydelig sekundær vinterring for en stor del av de undersøkte silds vedkommende.

Dannelse av ringer i øresten og skjell finner sted i en periode hvor silden ikke tar føde til seg og har stanset sin vekst. Dette finner normalt bare sted i vinterhalvåret, og antallet av såkalte vinterringer kan derfor anvendes til bestemmelse av sildens alder.

Den nevnte «ekte» vinterring må imidlertid være dannet sommeren 1957, da silden var knapt 1 år gammel.

Ytterligere observertes i juli 1957 enkelte meget store konsentrasjoner av småsild på 7–10 centimeters lengde i nærheten av Tail-end, hvor bunntemperaturen 7–8° C. Dette er ganske usedvanlig for så små fisk, og må i forbindelse med den hyppige opptreden av en betydelig sekundær ring forklares ved at ernæringsforholdene i hvert fall for en del av ungsilden i 1957 i en periode var meget ugunstig og medførte en vektshemming, som tydelig har satt sitt preg på sildens størrelse i høstsasjonen 1958.

Et annet usedvanlig trekk ved sildeårgang 1956 er det gjennomgående meget lave gjennomsnittlige antall kjølskjell, som nærmer seg gjennomsnittet for den sydlige Nordsjø's vårgytende sild. Dette viser at årgangen 1956, eller store deler av den, også har vært utsatt for unormale forhold under sin tidligste oppvekst.

På grunn av sildens mindre størrelse må man forvente at en ganske stor del av bestanden forblir i Blødenområdet vinteren over og derfor vil danne en god basis for fisket i de første måneder av 1959. Den nye årgang — 1957 — som for øvrig vil dominere fisket i 1959, synes imidlertid å være mindre tallrik enn tilfelle var for årgang 1956's vedkommende, og man må forvente færre sild på Bløden så vel mot slutten av vårsasjonen som i høstsasjonen 1959.

*Konsumsild fra Skagerak:* Det ble undersøkt to fangster av sådan sild tatt utfor Egersund ca. 1. mars og 14. april.

Den første besto utelukkende av 30–35 cm lang sild, som var

norsk vårsild, som for størstedels vedkommende sto i ferd med å skulle gyte, mens noen hadde gytt. De var 4 til 10 år gamle.

Den annen fangst besto dels av umoden sild på 26 til 30 cm, som tilhørte samme rase eller en gruppe av disse, som har sine gyteplasser ved Norges Skagerakkyst. Delvis besto den av sild som ikke hadde gytt og var i ferd med å modnes på ny av høstgytende sild fra den vestlige Nordsjø og de målte 28–31 cm.

Dessuten ble det undersøkt en prøve av sild som var fanget i ca. 100 meters dybde nord-vest for Skagen. Det var Nordsjøhøstsild — de fleste umodne 20–24 cm lange ungsild og de øvrige opptil 30 cm lang sild i ferd med ny modning.

Om tobis skrives det:

De kommersielle tobisfangsters sammensetning ble fulgt på ny gjennom markedsmålinger og analyseprøver. I juni ble det dessuten under tokt med «Dana» innsamlet et ganske stort materiale til belysning av tobisens rase, alder, lengde og alminnelige biologi på viktige fiskeplasser i den sydlige Nordsjø.

Det finnes en utpreget døgnrytme i tobisens fangbarhet. I døgnets mørke timer fanges ingen tobis, i løpet av formiddagen stiger fangsten gradvis for å kulminere i ettermiddagstimen.

Det viste seg under «Dana»s undersøkelser, at tobis lot seg fange i 0,2 m<sup>2</sup> van Veen bunnhenter om natten. I enkelte bunnprøver kunne det være opptil 5 eksemplarer motsvarende en tetthet på ca. 25 tobis pr. m<sup>2</sup>.

I et stort antall bunnprøver tatt i dagslys på tobislokaliteter fantes kun ett eksemplar.

Selv om bunnhenterne naturligvis på ingen måte kan ventes å gi et gyldig bilde av tobisens kvantitative opptreden, var antallet av tobis i nattprøvene av en sådan størrelsesorden, at man med rimelighet tør slutte seg til at i hvert fall en meget stor del av bestanden befinner seg nedgravd i bunnen om natten og dermed unndrad seg trålredskapene.

*Det er blitt kortere til . . . .*

**FRANKRIKE og ITALIA**

fordi den nye fergerute

**KRISTIANSAND S—HIRTSHALS**

som tar med jernbanevogner — både vognladninger og stykk gods — nå er en realitet. Transporttiden fra Kristiansand S til Padborg er nå kun

**28 TIMER!!**

Fiskeforsendelser med denne nye rute skal adresseres til et spedisjonsfirma i Padborg, da tariffen kun består mellom Norge og Danmark.

Alle opplysninger om den nye forbindelse, bl. a. fraktrater, meddeles Dem gjerne omgående av

**NISSEN & PETERSEN A/S**

INTERNATIONALE FISKETRANSPORTER

**PADBORG (DANMARK)**

Tlf. 73 073

Tlgr.-adr.: NIP

Telex 3349

Kontor i Skagen: Tlf. 42 611

Der er samlevogner fra Padborg til:  
Tyskland, Holland, Belgia, Frankrike, Sveits, Italia

**N. ANTHONISEN & CO.**

ETABL. 1868  
**BERGEN**  
TLF. 13 307

Kjøper av tørrfisk, saltfisk, saltrogn.  
Bortleier kjølelager for lettsaltet sild.  
Store fryserom. Dypfrysing.

## Polske ordres på britiske fiskemel- og oljeanlegg.

Ifølge en notis i «Fish Trades Gazette» (7. februar) har Polen bestilt fiskemel- og oljeanlegg av kontinuerlig type for et beløp av £ 85 000 fra Farramtic Departement of Farrar Boilerworks Ltd., Newark. Hvert av anleggene som er av en ny type, har kapasitet på 25 til 30 tonn oljeholdig fisk pr. dag. De skal installeres ombord i den nye B 15 type av polske fabrikktrålere som nå er under bygging i Gdansk. Arbeidet på ordren er allerede påbegynt, idet det første anlegg er beregnet for levering i slutten av mars i år.

## Det britiske fiske i januar — desember 1958.

I følge offisielle oppgaver ble det i tiden januar—desember 1958 brakt i land i England og Wales av britiske fiskere i alt 573 864 tonn fisk utenom skalldyr. Av dette var 56 047 tonn tatt i Barentshavet, 76 107 tonn ved Bjørnøya og Spitsbergen og 37 829 tonn ved norskekysten. Til samme tid i fjor var det tatt 53 387 tonn i Barentshavet, 86 698 tonn ved Bjørnøya og Spitsbergen og 37 187 tonn ved norskekysten. Av fangstene på de nevnte felt i 1958 besto 124 586 tonn av torsk mot 128 854 tonn til samme tid i 1957.

## Ingen utvidelse av Eires fiskerigrænse.

Republikken Eire vil ikke ta ensidig skritt til utvidelse av sin territorialgrænse, er det blitt meddelt «The Fishing News»'s (13. februar) irske korrespondent fra høyeste regjeringshold.

Flere forhold er blitt tatt i betraktning før man traff denne beslutning. Blant disse kan nevnes de høye kostnader med marinepatruljering og den skade som kan bli forvoldt i forbindelse med andre land, som er kunder på irsk fisk.

Fiskere i flere havner har satt frem krav om utvidelse av den nåværende tremilsgrense til 6 og sogar 12 mil, men forlangendene har ennå ikke vært i nasjonal målestokk. Skippere fra Dunmore East har beklaget seg temmelig høylytt over overgrep fra utenlandske fartøyers side, og ikke uten berettigelse. Utenom 5 store kontinentale trålere som ble oppbrakt under sildesesongen for å ha fisket innenfor tremilsgrensen, drev ytterligere 40 liknende fartøyer like utenfor grensen i et par ukers tid, da sesongen var på sitt høyeste.

For å få beskyttet viktige gyteområder — som de ved Dunmore — håper republikken å få gjort de ledende europeiske fiskerinasjoner medansvarlige i beskyttelsestiltakene gjennom International Fisheries Convention.

I betraktning av verdenssetterspørsele etter fisk, da spesielt etter sild, ville en sådan ordning sannsynligvis være vedkommen. Ekkoet fra det avtakende Nordsjøsildefiske er fortsatt meget hørbart blant de nasjonene som vil bli anmodet om samarbeid.

## Dunmore sildefisket.

I «The Fishing News» for 13. februar gis det uttrykk for at 150 hollandske, franske, polske, belgiske og tyske trålere i de forløpne to måneder under sildesesongen på Dunmore Grounds antas å ha hatt samlet fangst på 200 000 tonn sild til en verdi av rundt regnet 10 mill. pund sterling. En tysk tråler alene gjorde 25 000 pund sterling på 6 døgn's fiske.



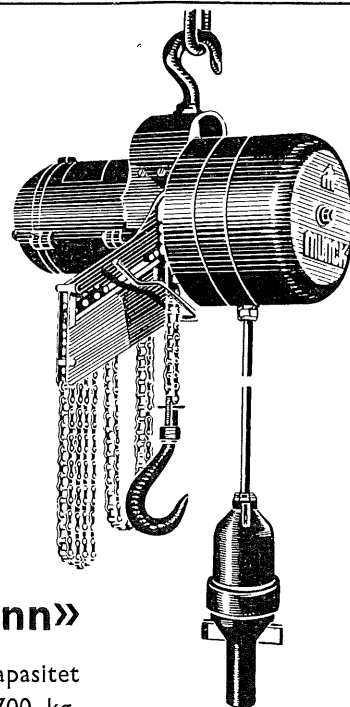
**MUNCK**

## La **MUNCK-TALJEN** bli Deres «sterke mann»

Lette transportable kjedetaljer, løftekapasitet  
fra 350 til 700 kg.

Taljetyper for tyngre grovarbeide i kapasitet  
opp til 20 tonn.

**SVERRE MUNCK** NORSK INDUSTRI FOR INTERN TRANSPORT  
Postboks 652 BERGEN Tlf. \*98 030  
OSLO — TRONDHEIM — KRISTIANSAND S — TROMSØ



Skriv eller ring  
for nærmere opp-  
lysninger.

Melding fra Fiskeridirektoratet,  
Kontoret for driftsøkonomiske undersøkelser.

# FISKEFARKOSTERS LØNNSOMHET I 1956

## ÅRSRESULTATER

Ved sekretær *A. Holm.*

Forts. fra forrige nr.

### Statusoversikten.

Tabell 6 a viser størrelsen pr. 31. desember 1956 av hovedpostene på aktiva- og passivasiden. Tabell 6 b viser de *endringer* statuspostene har undergått, d. v. s. differansen mellom de ulike poster pr. 1. januar og 31. desember. Dessuten er tatt med rederiets regnskapsmessige driftsoverskott i 1956 (punkt 8). Av tabell 6 a går det fram at farkostgjelden varierte fra om lag kr. 40–50 000 på de minste, til om lag kr. 250–300.000 på de største farkostene.

Tabell 6 a.

STATUSOVERSIKT 1956. Gjennomsnitt pr. farkost.

	Sør-Norge				Nord-Norge			
	Gr. I 50–59,9 fot	Gr. II 60–74,9 fot	Gr. III 75–99,9 fot	Gr. IV Over 100 fot	Gr. I 50–59,9 fot	Gr. II 60–74,9 fot	Gr. III 75–99,9 fot	Gr. IV Over 100 fot
<i>Aktiva pr. 31/12-56.</i>	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.
Farkost .....	93 200	163 300	235 100	363 800	93 700	164 100	365 600	527 200
Redskap .....	11 800	23 800	38 600	78 100	9 800	20 100	39 100	71 100
Kassa, bank, debitorer .....	6 900	14 100	22 400	57 800	8 200	12 300	26 300	33 000
Annet .....	100	400	3 300	4 100	—	500	1 500	
Sum aktiva .....	112 000	201 600	299 400	503 800	111 700	197 000	432 500	631 300
<i>Passiva pr. 31/12-56.</i>								
Farkostgjeld i S. F. ....	37 200	77 900	120 600	205 400	45 300	100 700	250 400	293 100
Annen farkostgjeld .....	4 800	5 500	20 700	45 400	6 200	13 800	22 100	5 400
Redskapsgjeld .....	900	1 500	300	4 700	1 500	5 200	11 700	6 100
Kreditorer .....	1 100	4 600	17 800	77 100	1 900	3 000	14 200	64 200
Egenkapital .....	68 000	112 100	140 000	171 200	56 800	74 300	134 100	226 500
Sum passiva .....	112 000	201 600	299 400	503 800	111 700	197 000	432 500	631 300

Tabell 6 b.

	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.
1. Netto nedbetalt gjeld .....	5 600	9 600	8 100	24 900	3 600	4 500	7 600	47 000
2. Betalte gjeldsrenter .....	1 500	3 000	5 300	10 000	1 500	3 700	5 700	11 200
3. Nyanskaffelser farkost .....	4 100	5 800	23 100	19 200	6 800	13 100	46 500	19 000
4. Nyanskaffelser, redskap .....	2 500	4 900	12 000	20 800	3 000	7 600	8 000	14 900
5. Netto-øking i kasse, bank, debitorer .	1 600	2 300	1 300	12 200	1 100	3 200	3 000	21 800
6. Netto-uttak privat .....	2 100	4 500	15 600	19 700	1 300	3 400	0	6 600
7. Sum (1–6) .....	17 400	30 100	65 400	106 800	17 300	35 500	55 600	120 500
8. Rederiets driftsoverskudd .....	7 700	13 200	29 100	46 500	6 500	16 700	17 700	60 600
9. Totale avskrivninger .....	9 700	16 900	36 300	60 300	10 800	18 800	37 900	59 900
10. Sum (8 + 9) .....	17 400	30 100	65 400	106 800	17 300	35 500	55 600	120 500
	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.
11. Netto-øking i egenkapitalen (8 ÷ 2 ÷ 6) .....	4 100	5 700	8 200	16 800	3 700	9 600	12 000	42 800



Gjennomgående lå både pantegjelden i Statens Fiskarbank og annen langsiktig gjeld noe høyere på de nordnorske enn på de sørnorske. Egenkapitalen lå jamnt over lavest på de nordnorske farkostene. Et unntak var her de største nordnorske farkostene (gr. IV).

Aktivaposten *redskap* omfatter som før nevnt bare en del av de redskaper som har vært i bruk på farkostene, — nemlig bare den delen som var eid av rederiet.

I tabell 7 har en regnet ut gjeldsprosentene for farkostene i de ulike grupper. Øverste linje viser gjeldsprosenten basert på bokført verdi av farkosten. Gjeldsbegrepet i tabell 7 omfatter bare gjeld på selve farkosten.

Det går tydelig fram av tabellen at gjeldsprosenten lå høyere på de større enn på de mindre farkostene. Med unntak av de aller største farkostene, lå dessuten gjeldsprosenten gjennomgående høyere på de nordnorske enn på de sørnorske farkostene.

En kan innvende at en gjeldsprosent som er beregnet på grunnlag av den bokførte verdi, vil gi et skjevt bilde av gjeldsbyrden, dersom den bokførte verdi gir et mer eller mindre uriktig uttrykk for den reelle verdi. Den bokførte verdi som den enkelte farkosteier gir opp er ikke alltid like lett å tolke. Verdigrunnlaget kan variere fra farkost til farkost, avskrivningsprinsippene og -satsene likeså. I enkelte høve er det ikke foretatt avskrivninger i det hele tatt.

Gjennom Statens Fiskarbank innhentet en oppgaver over farkostenes *forsikringsverdi* i 1954. Når en sammenholdt denne forsikringsverdi med bok-

ført verdi, fant en bare liten skilnad for de mindre farkostenes vedkommende, d. v. s. farkoster mindre enn 75 fot. Ved anslag over *salgsverdi* i 1955 holdt en seg derfor til dette nivået. Når det gjaldt de større farkostene, var imidlertid skilnaden mellom de to verdier betydelig. For de sørnorske farkostenes vedkommende lå forsikringsverdien atskillig over den bokførte verdi. I disse tilfeller anslo en salgsverdien til å ligge omkring gjennomsnittet av bokført verdi og forsikringsverdi. Når det derimot gjaldt de nordnorske farkostene større enn 75 fot, var forholdet det motsatte, idet forsikringsverdien her lå under den bokførte verdi. Etter nærmere gransking viste de nordnorske farkostene seg å være både gjennomgående større og nyere enn de sørnorske. Det var derfor naturlig å regne med at salgsverdien for de nordnorske farkostene måtte ligge høyere enn for de sørnorske. Skilnaden ble anslått til om lag kr. 50.000 pr. farkost.

Anslaget over salgsverdien av farkostene i 1956 bygger på anslaget for 1955 med visse justeringer i forhold til endringer i den bokførte verdien (se tab. 8).

Fordi en mangler regnskapsoppgaver som en kan direkte bygge på vil — som det vil gå fram av det som er sagt ovenfor — størrelsen *anslått salgsverdi* være sterkt influert av skjønn.

I det foreliggende tilfelle har en gått ut fra at den anslåtte salgsverdi av farkosten gir et bedre uttrykk for den reelle verdi, enn den bokførte verdi. I tabell 7 har en derfor også gjengitt gjeldsprosentene regnet ut på grunnlag av den anslåtte salgsverdi av farkosten. En ser at med unntak for de

Tabell 7.

GJELDSPROSENTER. Gjennomsnitt pr. farkost 1956.

	Sør-Norge				Nord-Norge			
	Gr. I 50—59,9 fot	Gr. II 60—74,9 fot	Gr. III 75—99,9 fot	Gr. IV Over 100 fot	Gr. I 50—59,9 fot	Gr. II 60—74,9 fot	Gr. III 75—99,9 fot	Gr. IV Over 100 fot
Gjeldsprosent iflg. regnskapsverdi av farkosten .....	45	51	60	69	55	70	76	57
Gjeldsprosent iflg. anslått salgsverdi av farkosten .....	44	51	52	58	54	64	76	60

Tabell 8.

FARKOSTENS VERDI. Gjennomsnitt for 1956.

	Sør-Norge				Nord-Norge			
	Gr. I 50—59,9 fot	Gr. II 60—74,9 fot	Gr. III 75—99,9 fot	Gr. IV Over 100 fot	Gr. I 50—59,9 fot	Gr. II 60—74,9 fot	Gr. III 75—99,9 fot	Gr. IV Over 100 fot
Bokført verdi .....	kr. 93 200	kr. 163 300	kr. 235 100	kr. 363 800	kr. 93 700	kr. 164 100	kr. 365 100	kr. 527 200
Anslått salgsverdi .....	95 000	165 000	270 000	430 000	95 000	180 000	365 000	500 000

større sørnorske farkostenes vedkommende falt de to prosenttrekkene stort sett sammen.

Av tabell 6 b går det fram at nedbetalingen av gjeld var større enn opptak av nye lån for samtlige gruppers vedkommende i 1956, når unntas gr. III, Nord-Norge. (Punkt 1 i tabellen, *netto nedbetalt gjeld*, viste positive tall i samtlige grupper unntatt gr. III, Nord-Norge). I sistnevnte gruppe var det tatt opp gjennomsnittlig kr. 7600 mer i nye lån enn det var nedbetalt. Dette må sees i sammenheng med det relativt lave driftsoverskott i 1956 og det samtidige store beløp som gikk til nyanskaffelser. De nordnorske farkostene i gr. II hadde også relativt store nyanskaffelser og opptak av nye lån og liten gjeldsnedbetaling.

I prosent av den samlede gjeld utgjorde *netto nedbetaling av gjeld* henholdsvis 13 — 11 — 6 — 7 pst. i gr. I—IV, Sør-Norge. Prosentene for de tilsvarende nordnorske gruppene var henholdsvis 7 — 4 — 0 — 13 pst.

I tillegg til å betale ned på gjeld og gå til nyanskaffelser, kunne samtlige farkostgrupper øke beholdningen i kasse, bank og debitorer, om enn med relativt beskjedne beløp for de fleste gruppers vedkommende. Dessuten var for samtlige gruppers vedkommende — unntatt gr. III, Nord-Norge — uttakene til privat forbruk større enn tilskottene av private midler. Denne posten, *netto-uttak privat* (punkt 6), blir rett nok av noe fiktiv karakter. Den er i mange tilfeller satt til under revisjonen for å balansere regnskapene.

Økningen i egenkapitalen var om lag 5—6 pst.

på de sørnorske farkostene under 100 fot og de nordnorske under 60 fot, mot 9—16 pst. i de øvrige farkostgrupper. Pr. 31. desember 1956 varierte den regnskapsmessige verdi av egenkapitalen fra om lag 60—70 000 kroner på de minste farkostene til om lag 170—260 000 kroner på de største farkostene i gjennomsnitt. Erstattes den bokførte verdi av farkosten med den anslåtte salgsverdi av farkosten, kommer en til at egenkapitalprosenten utgjorde henholdsvis 61—56—58—42 pst. på de sørnorske farkostene i gr. I—IV. Prosentene for de tilsvarende nordnorske gruppene var henholdsvis 51—42—31—39 pst., — altså lavere egenkapitalprosent på de større enn på de mindre farkoster, og lavere prosent på de nordnorske enn på de sørnorske farkoster.

#### Mannskapets inntekter.

Ved omtale av tabell 5 ble det nevnt litt om den inntekt av virksomheten som tilfalt mannskapet (tabellens punkt 1 a). En skal nå se litt nærmere på den enkelte fiskers årsinntekt av fisket. For å belyse denne har en regnet ut *fiskerlott på samtlige farkoster*. Da imidlertid en del av farkostene i undersøkelsen ikke var i drift så lang tid at de kunne karakteriseres som helårsdrevne, har en dessuten foretatt en særskilt utregning av *fiskerlott på helårsdrevne farkoster* og av *fiskerlott på ikke-helårsdrevne farkoster*. Under avsnittet *Driftstid og driftsinntekter* nedenfor er det gjort nærmere rede for hvordan skillet mellom helårsdrevne og ikke-helårsdrevne farkoster er trukket.

Tabell 9. MANNSKAPETS LOTT-INNTEKTER I 1956. Gjennomsnitt pr. farkost.

	Fiskerlott <sup>1</sup>				Spredningstall for fiskerlott (3)					
	på helårsdrevne farkoster		på samtlige farkoster		Andel av farkoster med årslott på kr.					
	pr. år kr.	pr. uke kr.	pr. år kr.	pr. uke kr.	Under 4 000 pst.	4 000 — 7 999 pst.	8 000 — 11 999 pst.	12 000 — 15 999 pst.	16 000 — 19 999 pst.	Sum pst.
	(1)	(2)	(3)	(4)						
<i>Sør-Norge:</i>										
Gr. I , 50—59 fot	8 170	158	6 650	173	19	52	24	4	1	100
Gr. II , 60—74 fot	9 260	179	8 620	211	4	36	46	14	—	100
Gr. III, 75—99 fot	10 850	209	10 240	268	—	27	51	20	2	100
Gr. IV, 100 fot og over	15 170	292	13 350	312	—	12	32	33	23	100
<i>Nord-Norge:</i>										
Gr. I , 50—59 fot	7 890	152	7 100	164	13	51	30	6	—	100
Gr. II , 60—74 fot	9 870	190	8 640	190	6	38	41	9	6	100
Gr. III, 75—99 fot	13 210	254	9 660	226	10	37	21	16	16	100
Gr. IV, 100 fot og over	13 090	252	13 100	252	—	12	25	38	25	100

<sup>1</sup> Uten fradrag av proviant.

De to førstnevnte størrelser er gjengitt i tabell 9 (henholdsvis kol. 1 og 3), mens fiskerlotten på ikke-helårsdrevne farkoster finnes i tabell 10 (kol. 6).

(Størrelsen «fiskerlott på samtlige farkoster» svarer til det som i 1954-undersøkelsen ble kalt «maksimal årslott». En fant det imidlertid uheldig å nytte denne betegnelsen, fordi den ledet tanken hen på den inntekt fiskerne oppnådde når de var sysselsatt på farkoster som var i virksomhet *hele* året, altså på helårsdrevne farkoster. I 1955 gikk en derfor over til de nye betegnelser).

Samtlige tre lottbegrep referer seg til den samlede virksomheten til farkostene. Det vil med andre ord si at for å oppnå vedkommende lott, må fiskerne ha fulgt med farkosten på samtlige virksomheter.

*Fiskerlotten på samtlige farkoster* var, som det går fram av tabell 9, kol. 3, jevnt stigende fra om lag kr. 6–7000 på de minste til om lag kr. 13 000 på de største farkostene. Dette er gjennomsnittstall som dekker over betydelige avvik farkostene imellom. I høyre halvpart av tabellen er vist hvor stor spredning der var omkring gjennomsnittene. En ser f. eks. at hele 19 pst. av de minste sørnorske farkostene ga fiskerlotter lavere enn kr. 4.000 mens gjennomsnittet lå på kr. 6650. På den annen side hadde fiskerne på hele 29 pst. av farkostene i denne gruppen årslotter på over kr. 8000, 5 pst. hadde endog over kr. 12 000.

I kol. 4, tabell 9, er fiskerlotten på samtlige farkoster regnet ut pr. ukeverk. Det skal her straks bemerkes at det gjennomsnittlige ukeverksantall som ligger til grunn for utregningen ikke korresponderer fullstendig med den driftstid som er gjengitt i tabell 5. Driftstiden slik den er gjengitt i tabell 5, omfatter nemlig ikke for alle farkosters vedkommende den tid som er gått med til utrustning og avslutning av fiske, til nødvendig ettersyn og vedlikehold av farkost og redskaper m. v. For å finne et uttrykk for hva fiskerne har tjent pr. uke når en tar omsyn til *hele* den tiden som må sies å ha medgått til virksomheten, d. v. s. den tid fiskerne ikke har kunnet ta seg annet arbeid, har en måttet korrigere den driftstiden som er gjengitt i tabell 5.

I tabell 10 har en samlet en del opplysninger som refererer seg til skillet mellom *helårsdrift* og *ikke-helårsdrift*. Fra tabellen går det bl. a. fram at i de fleste farkostgrupper lå den gjennomsnittlige driftstid på de *helårsdrevne* farkostene omkring 240–250 dager. Når tallet ikke kom opp mot 365, skyldes det nettopp de forhold som ble nevnt foran: at oppgavene over driftstiden ikke i alle høve omfatter tid til utrustning, vedlikehold o. s. v. Dessuten kommer at selv for en helårsfisker vil det være

en tid på året da det ikke er mulig eller ønskelig å utøve virksomheten, dels som følge av naturforholdene og dels som følge av sedvane og institusjonelle forhold.

Imidlertid faller det naturlig å basere beregningene på 52 uker når ukelotten skal regnes ut for en *helårsfisker* fordi en jo går ut fra at han i året ikke oppbærer arbeidsinntekter fra annet enn fiske. Den ukelott som framkommer når årets samlede uketall legges til grunn er gjengitt i tabell 9, kol. 2. Forutsetter en at en relativt like stor «registreringsfeil» gjør seg gjeldende i ukeverkstallene for de ikke-helårsdrevne farkoster som for de helårsdrevne må en — før en regner ut ukelotten på *samtlig*e farkoster — korrigere (øke) ukeverkstallene også på de ikke-helårsdrevne farkoster, og det i samme forhold som på de helårsdrevne. Korrigeringen er utført på den måten at de oppgitte ukeverkstallene på samtlige farkoster, altså både på helårsdrevne og ikke-helårsdrevne — er multiplisert med brøken 365/246. I 1955 ble 246 dager valgt som uttrykk for den gjennomsnittlige driftstid for de *helårsdrevne farkostene* i de ulike grupper. Mellom 1955 og 1956 er det så liten skilnad på dette punkt, at en har valgt å nytte samme korreksjonskoeffisient, 365/246, også for 1956. På dette viset kommer en fram til det ukeverksantallet som ligger til grunn for beregningen av ukelotten i kol. 4 i tabell 9. (Den er regnet ut ved at *fiskerlott pr. år*, (kol. 3), er dividert med det korrigererte antall ukeverk). Naturligvis må den usikkerhet som knytter seg til beregningen av det korrigererte antall ukeverk has i erindring når tallene i kol. 4 vurderes.

Det ble pekt på foran at årslotten til fisker var større på de store farkostene enn på de små, — et forhold som for øvrig var mer utpreget på de sørnordske enn på de nordnorske farkostene. Også *ukelotten* pr. fisker, kol. 2 og 4, var betydelig høyere på de store farkostene enn på de små. Fra minste til største gruppe utgjorde skilnaden hele 80–90 pst.

Det kan være av interesse å sammenlikne ukelotten på de helårsdrevne farkostene, kol. 2 med tilsvarende størrelse for samtlige farkoster, kol. 4. Det faller en straks i øynene at ukelotten på de helårsdrevne farkostene for 5 av de 8 gruppernes vedkommende faktisk lå lavere enn ukelotten på samtlige farkoster. Det kan da ligge nær å tro at den driftstid (ukeverksantall) som ligger til grunn for beregningen i kol. 4, tross korreksjonen, kan være undervurdert for de ikke-helårsdrevnes vedkommende. (For de helårsdrevne farkostene er det nytet en driftstid på 52 uker og dette ukeverkstallet

kan derfor ikke være satt for lavt). Men forklaringen er sannsynligvis at de farkoster som driver bare en del av året, innskrenker seg til å delta i «de beste sesongene», og da oppnår fangstinntekter som gir forholdsvis høy ukelott til mannskapet. På farkoster som driver hele året vil årets gjennomsnittlige ukelott bli påvirket også av de ukelotter som oppnås i mindre gode sesongfiskerier. De helårsdrevne farkostne kan likevel gi en høyere årsinntekt til mannskapet.

Det kan i denne sammenheng være av verdi å se nærmere på hvor stor denne skilnaden i årsinntekter er mellom helårsdrevne og ikke-helårsdrevne farkoster. I tabell 10, kol. 6, er vist hvor stor fiskerlotten pr. år var i de nevnte farkostkategorier. På de sørnorske farkostene i størrelsen 60–99 fot lå fiskerlotten på de helårsdrevne bare 10–20 pst. høyere enn på de ikke-helårsdrevne. Dette forhold gikk for øvrig fram av regnskaptallene også året før, 1955. På de øvrige sørnorske farkostene var derimot skilnaden betydelig, nemlig 50–60 pst.

Blant de nordnorske farkostene i undersøkelsen var skilnaden mellom lottinntektene på de helårsdrevne og ikke helårsdrevne farkostene betydelig i alle grupper. (De 8 farkostene i gruppe IV ble alle karakterisert som helårsdrevne). Skilnaden var størst på de større farkostene. I gruppen 75–99 fot var således lottinntekten på de helårsdrevne farkostene over det doble av lottinntektene på de ikke-helårsdrevne farkostene. I mellomgruppen var skilnaden om lag 70 pst. og i minste gruppen om lag 40 pst.

Av det som er vist ovenfor, går det fram at i de fleste farkostgrupper ga helårsdriften vesentlig høyere lottinntekter i året enn ikke-helårsdrift. Dette resultat kunne en vente på forhånd. Men ut over dette viser undersøkelsen at skilnaden i driftstid, etter de innsendte oppgavene var enda større enn skilnaden i lottinntekter. Når f. eks. de sørnorske farkostene i gr. I viste om lag 60 pst. høyere lottinntekter på helårsdrift enn ikke-helårsdrift, så hadde de førstnevnte samtidig hele 75 pst. lengre driftstid. I gr. II var tilsvarende tall henholdsvis 19 pst. og 44 pst., i gr. III 11 pst. og 52 pst. o. s. v.

Som konklusjon kan en si: Mannskapets inntekter, årslotten, viste store avvik fra farkost til farkost selv innenfor en og samme størrelsesgruppe.

I *gjennomsnitt* for samtlige farkoster i undersøkelsen viste fiskerlotten pr. år en temmelig jamn stigning fra om lag kr. 6–7000 på de minste til om lag kr. 13 000 på de største farkostene. De større farkostene ga med andre ord betydelig høyere årslotter til mannskapet enn de mindre farkostene.

Samme forhold trer også fram dersom en betrakter bare de farkoster som kan karakteriseres som helårsdrevne. For disse farkosters vedkommende varierte årslotten fra om lag kr. 8000 på de minste til om lag kr. 13–15 000 på de største farkostene. I forhold til gjennomsnittet på *samtlig*e farkoster i undersøkelsen var ikke årslotten på de *helårsdrevne* så mye høyere, — i de fleste farkostgrupper bare 5–15 pst. høyere. Derimot var naturligvis skilnaden mellom inntektene på helårsdrevne og ikke-helårsdrevne farkoster betydelig.

Utregnet pr. ukeverk varierte fiskernes inntekter fra om lag kr. 160–170 på de minste til om lag kr. 250–300 på de største farkostene. Samvariasjonen mellom farkoststørrelse og ukelott var med andre ord om lag den samme som mellom farkoststørrelse og årslott.

Forholdet mellom mannskapets inntekter på de sørnorske og nordnorske farkostene viste ingen entydig tendens. Til dels lå resultatene på de nordnorske farkostene over, til dels lå de under resultatene på de sørnorske farkostene.

De inntektsbegrep som har vært behandlet ovenfor, fiskerlotten pr. år og fiskerlotten pr. ukeverk, er bruttotall i den forstand at proviantutgifter ikke er trukket fra. På den annen side er de nettotall i den forstand at de ikke omfatter redskapsinntekter, men bare vederlaget til selve arbeidet.

Spørsmålet om proviantutgiftene er ikke så godt besvart i de innsendte oppgaver. En del tall har en imidlertid, og disse viser gjennomgående noe høyere proviantutgifter på de større farkostene enn på de mindre. Det er stor spredning i tallene og ulikheter fra fiske til fiske. Gjennomsnittlig varierte proviantutgiftene fra om lag kr. 4,50 pr. mann pr. dag på de mindre farkostene til om lag kr. 6,50 pr. mann pr. dag på de større farkostene. Dette er utgifter som mannskapet måtte bære sjøl, og som således kommer til fradrag fra de inntektsstørrelser som er gjengitt i tabell 9.

#### *Driftstid og driftsinntekter.*

Det reiser seg både teoretiske og praktiske problemer når det skal avgjøres hvorvidt en farkost kan sies å være *helårsdrevet*. I stor utstrekning er dette et spørsmål om skjønn, og om hvordan et passende (konvensjonelt) skille skal trekkes. Å gå fram strengt etter det antall driftsdøgn som er oppgitt i oppgaveskjemaene og sette grensen ved et bestemt antall driftsdøgn, er en lite farbar veg. Angivelsen av driftstiden er ikke tilstrekkelig nøyaktig for et slikt formål. Dessuten er det like mye et spørsmål om *hvordan* en farkost drives, — d. v. s.

om den drives sammenhengende med få og lange opphold imellom, eller usammenhengende med mange og korte opphold imellom o. s. v., — som må bli avgjørende for hvordan et skille skal trekkes.

En metode som har vist seg å være hensiktsmessig er følgende: Dersom en farkost har vært i fiske eller fraktfart én eller flere dager i *hver* av minst 9 av årets måneder, har en betraktet den som *helårsdrevet*. Omvendt, dersom en farkost har vært ute av virksomhet alle dager i minst 4 av årets måneder, er den blitt betraktet som *ikke-helårsdrevet*.

I tabell 10 er vist hvilke resultater en kom til for visse hovedstørrelser, når en foretok en gruppering i helårsdrevne farkoster (Helår) og ikke-helårsdrevne farkoster (Ikke-h.). Ifølge denne tabellen kunne om lag 50–70 pst. av de nordnorske farkostene mindre enn 100 fot betegnes som helårsdrevne etter ovennevnte grupperingsmetode. For de sørnorske farkostene var andelen noe lavere, om lag 45–60 pst.

Skilnaden i gjennomsnittlig driftstid var ganske betydelig mellom helårsdrevne og ikke-helårsdrevne farkoster (kol. 3). En går ut fra at denne

skilnaden er reell, idet det er rimelig å forutsette at enda om det absolutte dagantall er for lavt, vil *forholdet* mellom dagantallene for de ulike farkostgrupper være noenlunde riktig. Gjennomgående hadde de aller minste og største helårsdrevne farkostene i Sør-Norge om lag 75 pst. lengre driftstid enn de ikke-helårsdrevne. For de sørnorske farkostene i mellomgruppene var driftstiden på de helårsdrevne farkostene om lag 50–60 pst. lengre. For de nordnorske farkostene under 75 fot var skilnaden i driftstid også 50–60 pst. De nordnorske farkostene i gruppe III utmerket seg med særlig lav driftstid for de ikke-helårsdrevne farkostenes vedkommende og særlig lang driftstid for de helårsdrevne farkostenes vedkommende.

Når unntas de sørnorske farkostene i størrelsen 60–99 fot, (gr. II og III), viser tabell 10 en ganske sterk positiv samvariasjon mellom driftstid og driftsinntekter. Dette gjelder naturligvis for *gjennomsnittet*. Det ble foran pekt på den betydelige *spredning* det var i inntektstallene selv for de helårsdrevne farkostene. Likevel er denne samvariasjon bemerkelsesverdig, da regnskapstallene for

Tabell 10. EN DEL HOVEDTALL FOR HELÅRSDREVNE FARKOSTER OG IKKE-HELÅRSDREVNE FARKOSTER

	Tallet på			Driftsinnt. pr. farkost — 1000 kr.		Fiskerlott pr. år. 1000 kr.	Tallet på farkoster som deltok i:		
	farkoster	måneder ute av drift	dager i drift	i alt	på vinter-sildfisket		Bare 1 fiske Pst.	2–3 fiskerier Pst.	4 og flere fiskerier Pst.
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)
<i>Sør-Norge:</i>									
Gr. I , 50–59 fot									
Helår.	49	1,6	249	120	58	8,2	4	69	27
Ikke-h.	50	5,7	142	82	53	5,1	10	88	2
Gr. II , 60–74 fot									
Helår.	47	2,1	237	174	71	9,3	6	64	30
Ikke-h.	36	4,8	164	161	79	7,8	—	89	11
Gr. III , 75–99 fot									
Helår.	19	1,7	247	376	204	10,8	—	89	11
Ikke-h.	22	5,1	162	350	237	9,7	5	86	9
Gr. IV , 100 fot									
Helår.	25	1,9	244	717	354	15,2	—	92	8
og over	15	6,1	141	469	310	10,3	20	73	7
<i>Nord-Norge:</i>									
Gr. I , 50–59 fot									
Helår.	40	1,7	240	147	28	7,9	—	30	70
Ikke-h.	23	4,7	163	102	25	5,7	4	61	35
Gr. II , 60–74 fot									
Helår.	22	2,3	239	230	52	9,9	—	50	50
Ikke-h.	10	5,3	150	151	63	5,9	10	60	30
Gr. III , 75–99 fot									
Helår.	10	1,2	261	456	125	13,2	—	60	40
Ikke-h.	9	6,4	114	242	121	5,7	33	56	11
Gr. IV , 100 fot									
Helår.	8	1,8	234	674	342	13,1	—	88	12
og over	—	—	—	—	—	—	—	—	—

1955 viste omtrent det motsatte bilde. I undersøkelsen for 1955 ble det i denne sammenheng uttalt bl. a.: «Det faller for øvrig straks i øynene at det ikke hersker en så nøye sammenheng mellom driftstid og driftsinntekter som en fra først av skulle tro. Det var faktisk bare for de nordnorske farkostene under 75 fot at en fant generelt at høye driftsinntekter var kombinert med lang driftstid og omvendt.»

Karakteristisk for 1955-resultatene var at mangelen på positiv samvariasjon mellom driftstid og driftsinntekter først og fremst gjorde seg gjeldende i de farkostgrupper der vintersildfisket spilte en dominerende rolle. En var derfor inne på tanken at et godt resultat på vintersildfisket forutsatte liten tilleggsvirksomhet resten av året. På den andre siden antok en at lave inntekter på vinterfisket førte til at farkosten ble holdt i virksomhet resten av året, til tross for at det bare i liten grad lyktes å kompensere inntektstapet i begynnelsen av året.

På bakgrunn av driftsresultatene for året 1956 er det vel riktignok å gjøre slutningen noe mer generell: I dårlige år, d. v. s. i år da driftsresultatene jamnt over er relativt dårlige på de fleste fiskerier, vil det være liten skilnad mellom driftsinntektene på helårsdrevne og ikke-helårsdrevne farkoster. I generelt gode år, vil det være stor skilnad mellom driftsinntektene på helårsdrevne og ikke-helårsdrevne farkoster. I sistnevnte tilfelle vil nemlig en utvidet drift også bety betydelig økning av inntektene.

Unntak fra denne regel i 1956 representerte de sørnorske farkostene i størrelsen 60–99 fot, d. v. s. gruppe II og III. Som en ser av tabell 10, hadde de helårsdrevne i gr. II en gjennomsnittlig driftsinntekt på kr. 174 000 mot kr. 161 000 på de ikke-helårsdrevne. I gr. III var inntekten på de helårsdrevne kr. 376 000 mot kr. 350 000 på de ikke-helårsdrevne. Skilnaden i inntekt var således ikke mer enn 10–20 pst., mens skilnaden i driftstid var 40–50 pst. I 1955-undersøkelsen var forholdet enda mer utpreget. Da var den gjennomsnittlige driftsinntekten i gr. II henholdsvis kr. 160 000 på de helårsdrevne og kr. 171 000 på de ikke-helårsdrevne og i gr. III tilsvarende kr. 225 000 og kr. 307 000, altså faktisk høyest på de ikke-helårsdrevne farkostene.

En annen side av samme sak er spørsmålet om i hvilken utstrekning *tallet* på henholdsvis helårsdrevne og ikke-helårsdrevne farkoster blir bestemt av gode eller dårlige år. En kan vel gå ut fra at bare en del av flåten får omfanget av sin virksom-

het bestemt av fangstresultatene i det år det gjelder. Eller sagt på en annen måte, så vil årets driftstid for en betydelig del av farkostene sannsynligvis være *uavhengig* av de driftsresultater som oppnås i samme år.

For den øvrige del av flåten, nemlig den som måtte få sin deltaking påvirket av de til en hver tid rådende fangstforhold, kan forskjellige faktorer bestemme valget om fortsatt drift eller ei. Når f. eks. de første sesonger har brakt dårlig resultat, vil kanskje en del av flåten bli holdt i drift både for å gi mannskapet nye inntektsmuligheter og for å gjøre det mulig å dekke en større del av rederiets faste kostnader. Dersom de første sesongene derimot hadde gitt godt resultat, ville kanskje de samme farkoster ikke blitt holdt i ytterligere virksomhet.

På den annen side vil dårlige fangstresultater i første delen av året kanskje tvinge en del farkoster til å innstille videre virksomhet, f. eks. på grunn av kredittvansker o. l. Eller sjansene til å forbedre resultatet vurderes så små, at en heller legger opp.

Hvilke faktorer som blir de utslagsgivende, er ikke godt å si. Forsøker en å belyse forholdet ut fra undersøkelsesmaterialet i 1955 og 1956, finner en f. eks. at for fem av sju farkostgrupper var tallet på helårsdrevne farkoster relativt større i 1955 enn i 1956. Som pekt på tidligere var 1955 generelt sett et dårligere fangstår enn 1956. For så vidt skulle dette bekrefte antakelsen at mindre gode år gir relativt mange farkoster med lang driftstid. Imidlertid var ikke skilnaden i forholdstallet helårsdrevne ikke-helårsdrevne farkoster særlig stor fra 1955 til 1956, — nemlig bare 5–10 pst. En minner i denne forbindelse dessuten om at utvalgene i 1955 og 1956 bare delvis omfatter de samme farkostene. Endringer i sammensetningen av utvalgene kan derfor forstyrre sammenlikninger av deltakingen i de to år.

I tabell 3 foran ble det vist hvordan deltakingen fordelte seg på de 18 ulike virksomheter som var spesifisert der. I tabell 10, kol. 7–9, er gitt en noe annen beskrivelse av virksomhetens omfang. Tabellen viser hvor mange prosent av farkostene som drev bare ett fiske, hvor mange som drev 2–3 fiskerier, og hvor mange som drev 4 fiskerier eller flere. Denne fordeling er spesifisert på henholdsvis helårsdrevne og ikke-helårsdrevne farkoster.

Bortsett fra de helårsdrevne nordnorske farkostene under 75 fot, deltok den alt overveiende delen av farkostene i undersøkelsen i 2–3 fiskerier i løpet av året. Av de nevnte nordnorske farkostene deltok om lag 50–70 pst. i 4 eller flere fiskerier. En legger merke til at jo større farkostene

er, dess sjeldnere opptrer de i gruppen «4 og flere fiskerier». Ellers ser en at for enkelte farkostgruppers vedkommende hadde så mye som 10–30 pst. av de ikke-helårsdrevne bare drevet ett fiske i løpet av året.

#### Lønnsevne og forrentning.

I tabell 11 er gjengitt tallene for lønnsevnen i de ulike farkostgrupper. Begrepet ble foran definert som: Driftsinntekter ÷ driftskostnader ÷ kalkulatoriske renter.

Størrelsen under punkt 1 og 2 i tabell 11 er hentet fra hovedtabellen, tabell 5, og de har vært behandlet foran.

Redskapens driftskostnader, punkt 3, trenger nærmere forklaring. Som nevnt tidligere savner en helt pålitelig regnskapsmessig grunnlag for å regne ut nøyaktig de samlede redskapskostnader. En har imidlertid søkt å dra nytte av de begrensede redskapsoppgaver som er kommet inn. Med begrensede redskapsoppgaver menes de redskapskostnader som er oppgitt i oppgjørsskjemaene og i årsregnskapsskjemaene og som gjelder bare en del av den samlede redskapsinnsats. Fra oppgaveskjemaene kjenner en også verdien av denne redskapsinnsats, og det er mulig ut fra oppgavene i skjemaene å beregne seg fram til verdien også av den totale redskapsinnsats. Forutsetter en nå at det hersker samme forhold mellom de oppgitte redskapskostnader og de totale redskapskostnader, som mellom verdien av de redskaper som undersøkelsesfarkostene eier (kjent) og verdien av den totale redskapsinnsats (også kjent), kan en på dette grunnlag gjøre overslag over de totale redskapskostnader. Det er tallene fra et slikt overslag som er gjengitt i tabell 11, punkt 3.

Ovennevnte metode blir temmelig skjematisk

og kan lett føre til feil. Det blir derfor ønskelig å sammenholde og kontrollere den med en alternativ beregningsmetode. I den anledning har en forsøkt å gå en mer direkte vei ved å nytte redskaps-tallene fra spesialundersøkelsene vedrørende vintersildfisket og lofotfisket. Beregninger og anslag er nyttet for de øvrige fiskerier. En kan innvende at det er bare for to av de mange fiskerier som er representert i helårsundersøkelsen at redskaps-tallene på denne måten blir pålitelige. Imidlertid har disse to fiskerier så stor vekt i materialet at gjennomsnittstallene for samtlige fiskerier under ett i meget vesentlig grad blir bestemt av dem. Dette vil med andre ord si at anslagene over de øvrige fiskeriers redskapskostnader kan ha temmelig stor feilmargen uten at gjennomsnittsberegningene for samtlige fiskerier under ett dermed forringes i vesentlig grad.

Når en sammenholder de to alternative beregningsmetoder finner en god overensstemmelse. Det er alt i alt grunn til å tro at kostnadstallene for redskapen, slik de er gjengitt i tabell 11, gir et tilnærmet riktig uttrykk for det nivå de totale redskapskostnader lå på i 1956.

Før en kommer fram til lønnsevnen, må en foruten de samlede driftskostnader trekke kalkulatoriske renter fra driftsinntektene. En har forutsatt at all kapital er opplånt og har renteberegnet den med 4 pst. p.a. Etter dette kommer en til at lønnsevnen varierte fra om lag kr. 50–60 000 på de minste til om lag kr. 310–350 000 på de største farkostene. Bortsett fra gr. III, lå lønnsevnen i kroner pr. farkost på de nordnorske farkostene noe over lønnsevnen på de sørnorske.

Satt i forhold til driftsinntektene utgjorde lønnsevnen 49–53 pst. på de sørnorske farkostene, —

Tabell 11.

LØNNSEVNE, gjennomsnitt pr. farkost 1956.

	Sør-Norge				Nord-Norge			
	Gr. I 50–59,9 fot	Gr. II 60–74,9 fot	Gr. III 75–99,9 fot	Gr. IV Over 100 fot	Gr. I 50–59,9 fot	Gr. II 60–74,9 fot	Gr. III 75–99,9 fot	Gr. IV Over 100 fot
1. Driftsinntekter . . . . .kr.	101 700	170 100	362 800	624 100	131 100	206 600	356 900	673 600
2. Farkostens driftskostnader . . .kr.	27 500	49 600	102 100	207 200	42 600	66 100	123 000	193 800
3. Redskapens driftskostnader . . .kr.	16 000	28 000	54 000	79 000	21 000	30 000	57 000	105 000
4. Rente, 4 pst. . . . .kr.	5 100	8 600	14 800	23 900	5 500	9 100	19 100	26 700
5. Total lønnsevne . . . . .kr.	53 100	83 900	191 900	314 000	62 000	101 400	157 800	348 100
6. Total antall mannsukeverk <sup>1</sup> . . . . .	276	354	522	769	360	465	610	973
7. Lønnsevne pr. ukeverk . . . . .kr.	192	237	368	408	172	218	259	358
8. Arbeidsinntekt pr. ukeverk . . . . .kr.	176	219	322	378	167	204	269	306

<sup>1</sup> Korrigert.

altså en nokså konstant andel. Når unntas farkostene i gr. III, var tilsvarende prosentandel for de nordnorske farkostene 47—52 pst. De nordnorske farkostene i gr. III hadde et relativt dårlig fangstår i 1956, og her ble lønnsevnen ikke mer enn 44 pst. av driftsinntektene.

Det går videre fram av tabell 11, punkt 7 og 8, at for 7 av de 8 gruppernes vedkommende lå lønnsevnen pr. ukeverk noe over arbeidsinntekten pr. ukeverk. For halvparten av gruppene var denne skilnaden om lag 8—10 pst. for de øvrige dels litt mindre og dels litt mer.

En kan også sammenholde størrelsen *Mannskap* under punkt 1 a, tabell 5, med *Total lønnsevne*, punkt 5 i tabell 11, og en vil finne samme relative avvik. *Lønnsevne pr. ukeverk* og *arbeidsinntekten pr. ukeverk* er nemlig fremkommet ved at inntektene til *Mannskap* og *Total lønnsevne*, begge er dividert med det antall mannsukeverk som er utført i de ulike farkostgrupper, (punkt 6 i tabell 11) I noten til tabell 11 er det anmerket at tallet på mannsukeverk er korrigeret. Det betyr at summen av mannsukeverk på de innsendte oppgaver er multiplisert med kvotienten 365/246 (jfr. avsnittet «Mannskapets inntekter» foran).

Når det gjelder størrelsen *arbeidsinntekt pr. ukeverk* (punkt 8) skal det bemerkes at den har et annet innhold enn *Fiskerlott pr. uke* (punkt 4, tabell 9). *Arbeidsinntekten* omfatter pr. definisjon nemlig både faste hyrer og ekstralotter, og vil derfor ligge over *fiskerlotten* i større eller mindre grad. Jo større farkosten er, jo større rolle spiller faste hyrer og ekstralotter. Derfor blir skilnaden mellom de to størrelser størst på de største farkostene.

Som nevnt lå den totale lønnsevnen gjennomgående noe høyere på de nordnorske farkostene enn på de sørnorske. Imidlertid var det utført om lag 30 pst. flere ukeverk på de nordnorske far-

kostene enn på de sørnorske. (I gruppe III var skilnaden rett nok noe mindre, — om lag 20 pst.). *Lønnsevnen utregnet pr. ukeverk* ble derfor noe lavere på de nordnorske farkostene enn på de sørnorske.

Den betydelige større lønnsevne pr. ukeverk på de større farkostene enn på de mindre, er viktig å merke seg. Rett nok var ikke lønnsevnen pr. ukeverk 5—6 ganger høyere på de største farkostene enn på de minste, slik tilfellet var med både driftsinntektene og den totale lønnsevne pr. farkost. Det var heller ikke å vente, bl. a. av den grunn at det var utført om lag 2—3 ganger flere mannsukeverk på de første enn på de siste.

Setter en lønnsevnen pr. ukeverk i gruppe I = 100, får en følgende forhold mellom de sørnorske gruppene, fra minste til de største farkostene: 100 — 125 — 192 — 213. For de nordnorske farkostene ble tilsvarende forhåndstall: 100 — 126 — 150 — 208. De to serier er temmelig like, når unntas gruppe III. Denne store skilnad i lønnsevne pr. ukeverk, ga, som tabellen viser, grunnlag for langt høyere inntekter til mannskapet på de større farkostene enn på de mindre.

I tabell 12 er inntektene og kostnadene i tabell 11 og kapitalinnsatsen i tabell 13 regnet ut i gjennomsnitt pr. mannsukeverk. Driftsinntektene pr. mannsukeverk var jamnt stigende fra de minste til de største farkostene, — fra om lag godt og vel kr. 350 til om lag kr. 700—800. Det er også interessant å legge merke til at de totale kostnader utregnet pr. mannsukeverk viste temmelig nøyaktig det samme stigningsforhold fra de mindre til de større farkostene. Unntak utgjorde de største nordnorske farkostene der en del av kostnadene, farkostens driftskostnader, var relativt små, slik at de totale driftskostnader pr. mannsukeverk lå på om lag kr. 330. Ellers varierte kostnadene pr. mannsuke-

Tabell 12.

EN DEL HOVEDTALL UTREGNET PR. MANNSUKEVERK. 1956.

	Sør-Norge				Nord-Norge			
	Størrelsesgruppe:				Størrelsesgruppe:			
	I	II	III	IV	I	II	III	IV
1. Driftsinntekt pr. mannsukeverk, kr.	368	481	695	812	364	444	585	692
2. Farkostkostnad » » »	100	140	196	269	118	142	202	199
3. Redskapskostnad » » »	58	79	103	103	58	65	93	108
4. Rentekostnader » » »	18	25	28	32	16	19	31	27
5. Totale kostnader » » »	176	244	327	404	192	226	326	334
6. Lønnsevne » » »	192	237	368	408	172	218	259	358
7. Kapitalinnsats » » »	478	619	710	776	383	523	784	686
8. Antall mannsukeverk pr. farkost	276	354	522	769	360	465	610	993



verk fra om lag kr. 180—190 på de minste til om lag kr. 400 på de største farkostene.

Generelt sett hadde de nordnorske farkostene lavere driftsinntekter pr. mannsukeverk enn de sørnorske. Samtidig hadde de ikke stort lavere driftskostnader, slik at lønnsvevnen pr. ukeverk kom til å ligge lavest på de nordnorske farkostene.

Når det gjelder kapitalinnsatsen kan det være av interesse å studere hvor mye kapital som står bak hver mann ombord i farkoster av ulike størrelser. Det er imidlertid ingen enkel sak å finne et adekvat gjennomsnittstall for mannskapsstyrken, når antall mann varierer fra det ene fiske til det andre på én og samme farkost. Nedenfor har en valgt å gjengi to tallserier for mannskapsstyrken. Den første serien, kalt *vegd gjennomsnitt*, er framkommet ved at tallet på mannsukeverk er dividert med farkostens driftstid. Dette uttrykket for mannskapsstyrken er således ikke bare påvirket av hvor mange mann som har vært med på hver sesong, men også av sesongens varighet. Den andre serien er framkommet ved at det høyeste antall mann som har deltatt på hver farkost er summert opp og dividert med antall farkoster. Derav betegnelsen *maksimum*.

	Antall mann pr. farkost	Vegd gj.snitt Maksim.	
		Vegd gj.snitt	Maksim.
<i>Sør-Norge:</i>			
Gr. I . . . . . 50—59 fot:		6,7	8,6
Gr. II . . . . . 60—74 »		8,2	10,0
Gr. III . . . . . 75—99 »		12,3	17,3
Gr. IV . . . . . 100 fot		17,6	20,3
<i>Nord-Norge:</i>			
Gr. I . . . . . 50—59 fot:		8,0	9,7
Gr. II . . . . . 60—74 »		10,4	13,2
Gr. III . . . . . 75—99 »		15,0	17,7
Gr. IV . . . . . 100 fot		19,6	20,4

Tar en kapitalinnsatsen pr. farkost og dividerer den med det gjennomsnittlige antall mann pr. farkost (vegd gjennomsnitt) finner en at det sto følgende kapital bak hver mann i de ulike farkost-

grupper (tusen kroner): 20 — 27 — 30 — 34 i henholdsvis gruppe I—IV, Sør-Norge og 17 — 23 — 32 — 34 i tilsvarende grupper, Nord-Norge.

Som en ser, er fisket nesten dobbelt så kapitalintensivt på de største farkostene som på de minste. En kommer til noenlunde samme resultat om en setter kapitalinnsatsen i relasjon til det største antall man på farkostene, — den andre serien som er oppgitt foran. Setter en kapitalen i forhold til det utførte antall mannsukeverk blir avstanden mellom de største og de minste farkostene noe mindre.

Til slutt skal en se litt på forrentningen av den investerte kapitalen. En lar her kapitalen foruten farkosten omfatte den *totale* redskapsbestand (se tabell 13), altså ikke bare de redskaper som var eid av undersøkelsesfarkostene. På den annen side tar en med på inntektssiden driftsoverskottet (eventuelt underskottet) på *hele* redskapsbestanden. Summen av farkostens driftsoverskott og redskapens driftsoverskott, nedenfor kalt *beregnet rederiinntekt*, satt i forhold til den samlede investering, gir derfor en forrentningsprosent med noe annet innhold enn den som ble oppgitt foran under avsnittet *Rederiets regnskapsmessige driftsoverskott*. I det sistnevnte tilfelle omfattet inntekts- og kapitalbegrepet bare en mindre del av redskapene, nemlig den som var eid av rederiet.

*Beregnet rederiinntekt* finnes m. a. o. ved at en fra driftsinntektene trekker farkostens driftskostnader, redskapens driftskostnader samt mannskapspart, jfr. punktene 1, 2 og 3 i tabell 11 og punkt 1 a i tabell 5. I tabell 14 er forrentningsprosentene regnet ut. For sammenlikningens skyld har en i tabellen tatt med tilsvarende beregning for årene 1955 og 1954.

De tall som er gjengitt i tabell 14 må ikke fortolkes innen for snevre grenser. Utrekningene er ikke basert på regnskapstall alene, men til dels på skjønsmessige beregninger og anslag. Likevel tror en at tallene gir en brukbar tilnærming til det

Tabell. 13.

KAPITALINNSATS. Gjennomsnitt pr. farkost 1956.

	Sør-Norge				Nord-Norge			
	Gr. I 50—59,9 fot	Gr. II 60—74,9 fot	Gr. III 75—99,9 fot	Gr. IV Over 100 fot	Gr. I 50—59,9 fot	Gr. II 60—74,9 fot	Gr. III 75—99,9 fot	Gr. IV Over 190 fot
1. Farkost, anslått salgsverdi . . 1000 kr.	95	165	270	430	95	180	365	500
2. Redskap, anslått salgsverdi . . 1000 kr.	30	40	75	105	35	50	85	135
3. Diverse aktiva, regnskap . . . 1000 kr.	7	14	26	62	8	13	28	33
4. Sum kapital . . . . . 1000 kr.	132	219	371	597	138	243	478	668

Tabell 14. BEREGNET REDERIINNTEKT I FORHOLD TIL KAPITALINNSATS — FORRENTNING

	Sør-Norge				Nord-Norge			
	Gr. I 50—59,9 fot	Gr. II 60—74,9 fot	Gr. III 75—99,9 fot	Gr. IV Over 100 fot	Gr. I 50—59,9 fot	Gr. II 60—74,9 fot	Gr. III 75—99,9 fot	Gr. IV Over 100 fot
Forrentningsprosent 1954.....	7	8	6	6	7	10	11	..
1955.....	9	10	1	4	5	4	4	..
1956.....	7	7	10	9	5	6	3	11

nivået forrentningsprosentene lå på i de ulike farkostgrupper i årene 1954—56. Ellers vil en bemerke at undersøkelsesfarkostene i gr. III, Sør-Norge, hadde spesielt dårlige fangstresultater i 1955. Det samme kan sies om gr. III, Nord-Norge, i 1956, selv om fangstforholdene for denne gruppe ikke kunne sies å være *unormal* i samme grad. En bør også ha i erindring at regnskapstallene for de nordnorske farkostene i gr. IV bygger på oppgaver fra bare 8 farkoster.

Med ovennevnte forbehold finner en å kunne dra følgende generelle slutninger om forrentningen fra tabell 14:

I årrekken 1954—1956 ga første året den høyeste forrentning når samtlige farkoster i undersøkelsen sees under ett. Forrentningsprosentene varierte noe fra farkostgruppe til farkostgruppe innenfor grensene 6—11 pst.

Betrakter en de sørnorske og nordnorske farkostene hver for seg, finner en at 1954 ga høyest forrentning til de nordnorske farkostene, mens 1956 ga høyest forrentning til de sørnorske farkostene. Det mellomliggende året, 1955, ga jamnt over lav forrentning til samtlige farkoster unntatt de sørnorske under 75 fot.

I to av årene ga de sørnorske farkostene høyest forrentning, i ett av årene var det de nordnorske farkostene som ga høyest forrentning. Tendensen synes således ikke entydig når det gjelder forrentningen på sørnorske kontra nordnorske farkoster. Det samme kan til en viss grad sies om forrentningen på store kontra små farkoster. Det ser imidlertid ut som om de mindre farkostene lå noe bedre an, idet de gjennomgående hadde litt høyere forrentningsprosent og dessuten hadde jammere resultater innenfor treårsperioden. En kan si at det dårlige året 1955 først og fremst rammet de større farkostene.

Når det gjelder sammenlikningen av forrentningen mellom store og små farkoster, må en for øvrig ha i erindring den definisjon av forrentningsbegrepet som ligger til grunn for tabell 14. Særlig bør en i denne sammenheng huske på at *arbeidet*

har fått sitt vederlag bestemt etter de faktiske oppgjørsmetoder som i vanlige tilfeller gir arbeidet en større avlønning pr. tidsenhet på de store farkostene enn på de små farkostene. Dette forhold ble nærmere omtalt foran. Hadde en nyttet et forrentningsbegrep som forutsatte lik avlønning pr. tidsenhet for arbeidskraften på så vel de store som små farkoster, ville en fått forrentningsprosent som ganske klart ville ligge høyere på de større farkostene enn på de mindre.

I 1956 hadde de største farkostene både den høyeste forrentning og den høyeste lønnsevne. Imidlertid behøver det ikke alltid være slik at farkoster med den høyeste lønnsevnen også gir den høyeste forrentning. I 1955-undersøkelsen hadde således de største farkostene høyere lønnsevne, men lavere forrentning enn de minste farkostene. Det er ingen selvmotsigelse i dette: Lønnsevnen er foruten av fangstforholdene bestemt av slike tekniske og økonomiske faktorer som fangsteffektivitet, kostnadsstruktur, produktpriser og priser på driftsmidler o. l. Mannskapets inntekter (avlønning til arbeidet) og kapitalinntekten til rederiet er bestemt av de samme faktorer, men dessuten av de fordelingsregler og tariffen som til en hver tid gjelder i praksis. Disse fordelingsregler og tariffen vil naturligvis innen visse grenser være bestemt av lønnsevnen, men de vil også være påvirket av en rekke andre forhold som: hvordan produksjonsmidlene er eid, risiko for tap og sjans for gevinst, arbeidets art, — om det er særlig slitsomt og krever lange fravær fra heimen o. s. v. Det siste momentet, oppofringen ved arbeidet, er særlig viktig å ta med i betraktningen når en vil sammenholde arbeidsinntekten og lønnsevnen de ulike farkostkategorier imellom. Et annet forhold som en skal være merksam på i samme forbindelse er at mannskapet på de minste farkostene kan oppnå kapitalinntekt (positiv eller negativ) i tillegg til arbeidsinntekten i langt større grad enn mannskapet på de større farkostene. Dette kommer av at en større del av mannskapet på de mindre farkostene eier med i redskaper eller farkost enn tilfelle er på de større farkostene. Forts.

TOLLSTEDER	Fersk storsild	Fersk vårsild	Fersk småsild	Fersk annen sild o.l.	Fersk sild o.l. i alt	Fersk laks	Fersk kveite	Fersk rødspette	Fersk hyse	Fersk torsk	Fersk lyr	Fersk sei	Fersk makrell	Fersk makrell-størje	Fersk pigghå	Fersk håbrann	Fersk skate og rokke	Fersk ål	Annen fersk fisk	Fersk fisk i alt	Frossen storsild
	1101	1102	1103	1104	11	1201	1202	1203	1204	1205	1206	1207	1208	1209	1210	1211	1212	1213	1214	12	1301
	Stat.nr. 0301. 151	Stat.nr. 0301. 152	Stat.nr. 0301. 154	Stat.nr. 0301. 153, 155-159	Stat.nr. 0301. 151-159	Stat.nr. 0301. 010	Stat.nr. 0301. 051	Stat.nr. 0301. 052	Stat.nr. 0301. 102	Stat.nr. 0301. 103	Stat.nr. 0301. 104	Stat.nr. 0301. 105	Stat.nr. 0301. 181	Stat.nr. 0301. 182	Stat.nr. 0301. 185	Stat.nr. 0301. 186	Stat.nr. 0301. 187	Stat.nr. 0301. 191	Stat.nr.	Stat.nr. 0301. 010-109, 181-199	Stat.nr. 0301. 351
03 Fredrikstad ....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2	—
06,07 Oslo .....	—	—	—	—	—	—	—	—	18	14	—	—	—	—	—	—	—	—	1	33	—
27 Kristiansand ...	—	—	—	—	—	—	—	1	10	1	—	—	—	—	—	—	—	—	9	24	—
31 Egersund .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
33 Stavanger .....	—	—	—	—	—	—	—	—	23	46	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
35 Kopervik .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
36 Haugesund ...	—	—	—	—	—	—	—	—	6	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
38 Bergen .....	222	—	—	—	222	—	4	1	172	407	13	510	—	—	278	16	3	—	16	1 420	176
39 Florø .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
61 Måløy .....	3 723	—	—	—	3 723	—	1	—	2	12	—	—	—	—	167	—	2	—	—	184	10
40 Ålesund .....	4 053	—	—	—	4 053	—	1	—	29	83	2	18	—	—	16	108	3	—	2	262	387
41 Molde .....	10	—	—	—	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
42 Kristiansund ...	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
43 Trondheim ...	1	—	—	—	1	—	53	3	29	68	—	15	—	—	—	—	—	—	1	3	—
51 Bodø .....	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	171	—
53 Svolvevæ .....	—	—	—	—	—	—	6	6	1	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—
55 Tromsø .....	—	—	1	—	1	—	33	—	19	39	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16	—
56 Hammerfest ...	—	—	—	—	—	—	9	1	18	82	—	—	—	—	—	—	—	—	14	105	—
58 Vardø .....	—	—	—	—	—	—	—	—	4	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—
99 Andre .....	—	—	—	—	—	—	4	4	3	32	—	2	—	—	—	—	—	—	—	45	—
I alt ..	8 009	—	1	—	8 010	—	114	15	334	792	23	545	—	—	466	124	14	—	58	2 485	573
I uken*)	8 009	—	—	—	8 009	—	7	3	88	125	7	16	—	—	45	24	3	—	11	329	467

\*) På grunn av korreksjoner og avrunding av tallene til nærmeste hele tonn vil summen av uketallene ikke alltid stemme med tallene for ei alb. Dessuten vil oppgavene fra noen av de nordligste poststeder på grunn av den sene postgang ikke være kommet inn ved ukeoppgjørets slutt. Utførselen blir i slike tilfelle ikke tatt med i uken, men kommer bare med i tallene hittil i år.

TOLLSTEDER	Frossen vårsild	Frossen småsild	Frossen annen sild	Frossen sild o.l. i alt	Rund-frossen laks	Rund-frossen kveite	Rund-frossen makrell	Rund-frossen makrell størje	Rund-frossen pigghå	Rund-frossen håbrann	Annen rund-frossen fisk	Rund-frossen fisk i alt	Fersk filet i alt	Frossen hyse-filet	Frossen torsk-filet	Frossen sei-filet	Frossen steinbit-filet	Frossen uer filet	Annen frossen filet	Frossen filet i alt	Saltet torsk-fisk i alt
	1302	1303	1304	13	1401	1402	1403	1404	1405	1406	1407	14	15×1	1601	1602	1603	1604	1605	1606	16	17×1
	Stat.nr. 0301. 352	Stat.nr. 0301. 354	Stat.nr. 0301. 353, 355-359	Stat.nr. 0301. 351-359	Stat.nr. 0301. 210	Stat.nr. 0301. 251	Stat.nr. 0301. 381	Stat.nr. 0301. 382	Stat.nr. 0301. 385	Stat.nr. 0301. 386	Stat.nr.	Stat.nr. 0301. 210-309, 381-399	Stat.nr. 0301. 451-599	Stat.nr. 0301. 701	Stat.nr. 0301. 702	Stat.nr. 0301. 703	Stat.nr. 0301. 792	Stat.nr. 0301. 793	Stat.nr.	Stat.nr. 0301. 651-799	Stat.nr. 0302. 101-109
03 Fredrikstad ....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—
06,07 Oslo .....	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	1	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—
27 Kristiansand ...	—	—	—	—	—	—	8	—	—	13	—	21	—	—	—	—	—	—	—	—	9
31 Egersund .....	—	—	—	—	—	—	6	—	1	—	—	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—
33 Stavanger .....	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—	2	7	4	—	—	—	—	—	—	—	5
35 Kopervik .....	—	—	18	18	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
36 Haugesund ...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
38 Bergen .....	55	15	3	249	4	3	—	—	9	38	22	76	17	10	124	—	—	14	—	148	69
39 Florø .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
61 Måløy .....	—	—	—	10	—	10	—	—	85	12	—	107	—	—	—	—	—	—	32	32	—
40 Ålesund .....	—	—	—	387	—	473	—	—	4	27	24	528	—	—	—	—	—	—	—	—	12
41 Molde .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
42 Kristiansund ...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	17	20	—	—	—	—	—	—	—	—	82
43 Trondheim ...	—	—	—	—	13	34	—	—	—	13	1	61	13	222	457	—	—	12	25	716	—
51 Bodø .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12
53 Svolvevæ .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—
55 Tromsø .....	—	—	2	2	2	17	—	—	—	—	32	51	3	8	32	—	—	—	2	42	—
56 Hammerfest ...	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	2	14	195	360	15	—	10	—	580	—
58 Vardø .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	40	—	—	—	—	—	40	—
99 Andre .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11	—	11	1	—	—	—	—	—	—	5	—
I alt ..	55	15	22	665	19	541	14	—	103	117	101	895	54	476	972	15	—	37	63	1 563	189
I uken*	10	—	—	477	3	353	—	—	11	65	5	437	25	108	177	—	—	11	18	314	41

TOLLSTEDER	Saltet storsild	Saltet vårsild	Saltet fettsild og småsild	Saltet skjæresild	Saltet banksild	Saltet islandsild	Saltet a.sild o. l.	Saltet sild o. l. i alt	Annen saltet fisk ialt	Tørrfisk	Klippfisk	Røykt sild	Hummer	Reker	Rå selolje	Rå sildolje	Håkjertran, a. haitran	Høgvit. hold. tran, olje	Medisintran	Veterinærtran	Blank tran o. bl. tr.
	1801	1802	1803	1804	1805	1806	1807	18	19×1	19×2	19×3	19×4	19×5	19×6	19×7	19×8	2001	2002	2003	2004	2005
	Stat.nr. 0302. 201	Stat.nr. 0302. 202	Stat.nr. 0302. 203	Stat.nr. 0302. 204	Stat.nr. 0302. 205	Stat.nr. 0302. 206	Stat.nr. 0302. 208-209	Stat.nr. 0302. 201-209	Stat.nr. 0302. 301-309	Stat.nr. 0302. 401-409	Stat.nr. 0302. 501-509	Stat.nr. 0302. 602	Stat.nr. 0303. 100	Stat.nr. 0303. 301-309	Stat.nr. 1504. 300	Stat.nr. 1504. 400	Stat.nr. 1504. 501-502	Stat.nr. 1504. 506	Stat.nr. 1504. 601	Stat.nr. 1504. 602	Stat.nr. 1504. 901
03 Fredrikstad ..	—	—	3	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
06,07 Oslo .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	9	—	—	9	—	13	48	2
27 Kristiansand	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	19	—	11	18	—	—	—	—	—	—	—
31 Egersund ....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—
33 Stavanger ....	2	7	—	—	—	—	—	9	—	—	—	—	15	25	15	—	—	—	—	—	—
35 Kopervik ....	—	20	—	—	—	24	—	44	—	—	—	—	—	5	—	—	—	—	—	—	—
36 Haugesund ..	3	128	—	—	—	206	—	337	1	—	—	24	—	—	—	—	—	—	—	—	—
38 Bergen .....	33	121	13	4	2	352	1	526	12	2 119	149	73	24	6	33	—	5	7	83	140	684
39 Florø .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
61 Måløy .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
40 Ålesund .....	—	—	—	—	—	137	—	137	—	91	1 441	246	—	—	1	—	23	2	49	143	—
41 Molde .....	—	—	17	—	—	—	—	17	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
42 Kristiansund	—	—	—	—	—	—	—	—	—	135	1 303	2	—	2	—	—	—	—	—	118	11
43 Trondheim ...	—	—	73	—	—	—	—	73	—	32	—	—	—	10	—	—	—	—	—	—	—
51 Bodø .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	183	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—
53 Svolvevæ. ....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	473	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—
55 Tromsø .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	166	—	—	—	1	—	—	—	—	—	11	—
56 Hammerfest .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	67	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
58 Vardø .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
99 Andre .....	—	47	4	—	—	—	—	51	—	61	—	—	8	3	—	—	—	—	—	—	—
I alt ..	38	322	108	4	2	719	1	1 194	14	3 154	3 104	359	70	84	34	—	37	10	146	459	697
I uken*)	12	—	12	—	—	215	—	239	—	869	978	107	18	21	31	—	3	1	49	146	685

TOLLSTEDER	Brun-blank tran o. bl. tr.	Avfalls-tran m. v.	Tran ialt	Raff. sjø-dyrolje	Hermetisk brisling	Hermetisk småsild	Kippers	A. sild-hermetikk	Melke	Middags-hermetikk	Annen fiske-hermetikk	Fiske-hermetikk i alt	Spesial-be-handlet sild	Sukker-saltet rogn	Skalldyr hermetikk	Sildemel	Fiskelevermel	Annet fiske-mel	Tang-mel	Saltet rogn i spiselig	Rå sel-skinn
	2006	m. v.	20	21×1	2201	2202	2204	2205	2206	2207	2208	22	23×1	23×2	23×3	23×4	23×5	23×6	23×7	23×8	23×9
	Stat.nr. 1504. 902	Stat.nr. 1504. 903	Stat.nr. 1504. 501-903	Stat.nr. 1504. 907-909, 1508.101	Stat.nr. 1604. 111-113	Stat.nr. 1604. 114-119	Stat.nr. 1604. 121	Stat.nr. 1604. 122-129	Stat.nr. 1604. 293	Stat.nr. 1604. 294-296	Stat.nr. 1604. 130-292, 299	Stat.nr. 1604. 111-299.	Stat.nr. 1604. 521-529, 721-729	Stat.nr. 1604. 795	Stat.nr. 1605. 110-191	Stat.nr. 2301. 200	Stat.nr. 2301. 301	Stat.nr. 2301. 302	Stat.nr. 2306. 001	Stat.nr. 0515. 002	Stat.nr. 4301. 601-609
03 Fredrikstad ..	—	15	15	61	—	2	—	—	—	1	3	6	11	—	16	—	—	—	—	—	—
06,07 Oslo .....	66	36	174	—	3	—	—	—	—	—	1	3	—	—	11	—	—	—	—	—	3
27 Kristiansand	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	4	5	—	—	4	—	—	—	—	—	—
31 Egersund ....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—
33 Stavanger ....	—	—	—	—	175	348	63	5	—	8	53	652	1	—	27	—	—	—	57	—	—
35 Kopervik ....	—	—	—	—	—	8	—	—	—	—	—	8	30	—	—	—	—	—	—	—	—
36 Haugesund ..	—	—	—	—	12	24	11	—	—	—	—	47	39	—	2	32	—	—	14	—	—
38 Bergen .....	32	—	951	391	46	298	131	8	3	5	9	500	119	3	8	15	15	85	239	—	8
39 Florø .....	—	—	—	—	—	9	—	—	—	—	—	1	10	—	—	—	—	—	—	—	—
61 Måløy .....	—	—	—	—	1	1	—	—	—	7	1	10	—	—	4	394	—	150	—	—	—
40 Ålesund .....	7	—	224	—	5	—	10	—	—	4	—	19	46	13	7	170	15	87	20	—	—
41 Molde .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	356	—	—	—	—	—
42 Kristiansund	—	—	129	—	—	11	—	—	—	—	—	11	—	—	2	161	—	33	204	—	—
43 Trondheim ..	—	—	—	—	—	74	17	2	—	16	1	110	—	—	25	79	—	—	27	—	—
51 Bodø .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
53 Svolvevæ. ....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
55 Tromsø .....	—	24	35	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	19	143	—	—	—
56 Hammerfest .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	3	—	—	495	—	295	—	—	—
58 Vardø .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
99 Andre .....	3	—	3	20	12	1	—	—	—	6	1	19	4	—	4	591	—	312	—	—	—
I alt ..	108	75	1 532	472	254	774	232	16	3	47	76	1 402	249	16	111	2 367	49	1 193	561	—	11
I uken*	49	45	978	302	66	247	67	3	2	18	17	420	68	16	41	124	20	183	96	—	—