

Fiskets Gang

Utgitt av Fiskeridirektøren

Kun hvis kilde oppgis, er ettertrykk fra „Fiskets Gang“ tillatt.

38. årg.

Bergen, Torsdag 23. oktober 1952

Nr. 42

Abonnement kr. 10.00 pr. år tegnes ved alle postanstalter og på Fiskeridirektørens kontor. Utlandet: Til Danmark, Sverige og Island kr. 10.00, ellers kr. 16.00 pr. år.

Annonsepris: Pristariff fåes ved henvendelse til Fiskeridirektørens kontor. „Fiskets Gang“'s telefoner 16 932, 14 850. Postgiro nr. 691 81. Telegramadresse: „Fiskenytt“.

Fiskerioversikt for uken som endte 18. oktober 1952

I uken som endte 18. oktober klages det over mindre gode værforhold i Finnmark, forøvrig var det bra og tildels bra fiske. Sildefisket i Nord-Norge synes nå å ville bedre seg, idet det skal ha seget inn småfallen sild blant annet i Senja. Ellers fiskes det for tiden best på Vestlandet. Brislingfisket var mindre enn før. Sildefisket ved Færøyane fortsetter, men i de siste otte dager har det ikke vært meldt om nye utklareringer. Fisket i Finnmark var mindre enn uken før, likedan i Vesterålen. Torskefisket med ruser gir betydelig utbytte på strekningen Vestfjorden—Smøla. Bankfisket fra Møre ga gode Eggafangster og kystfisket både fra Møre og distriktene sørover til og med Rogaland var bra. Makrellfisket ser nærmest ut til å være slutt. Størjefisket fortsetter, men det har vært vanskelig å få tak i størjen i uken. Det er bra tilgang på reker og [krabbe, endel tilgang på hummer.

Sildefisket:

Fra Harstad meldes det om bedre utsikter for sildefisket, idet det de siste dager er blitt fisket forholdsvis meget kril i Senja. I forrige uke ble det i Nord-Norge oppfisket 7340 hl sild mot 7440 hl uken før. Av fangsten ble 760 hl kril tatt på Dønnesfjord i Ytre Sørøy, Finnmark og 1660 hl på Torsken i Troms. I Nordland ble det fisket 1600 hl kril på Rombakken i Ofoten og 3320 hl forskjellige sildestørrelser på Helgeland — tils. i Nordland 4920 hl.

Buholmsråsa—Stad: I dette distrikt foregikk det en del mussafiske på Sunnmøre, litt mussafiske i Romsdal og en del sildefiske både utenfor og i Trondheimsfjorden. Ukefangsten ble 1981 hl fetsild og

3256 hl småsild, hvorav henholdsvis saltet 1187—783, hermetikkk 0 — 291, sildolje 72 — 1707, agn 722 — 349, fersk innenlands 0 — 126.

Sør for Stad foregikk det fiske hovedsakelig med fangst av mussa i Måløy- og Florødistriktet og mer spredt fiske lenger sør. I den nordlige del av Bergensdistriktet ble fangsten 9950 skj. sild, 20 250 skj. mussa, i den sørlige del henholdsvis 10 500 og 3100 skj. — tils. 43 800 skj. eller 8760 hl. I Haugesundsdistriktet ble det tatt ca. 2000 skj. mussa i Førresfjord og 1000 hl sild i Frafjord og Botnefjord. Denne siste var blanding av størrelsene 13—19 og 20—34 og en del ble isaltet.

Brislingfisket:

I uken ble det i Hardanger tatt 650 skj. ren brisling, i Masfjord 200 og Nordfjord 400 skj. blanding av sild og brisling. Fra Fredrikstad meldes det om tilgang i siste uke på 800 skj. ansjosvare fra Oslofjorden og 1200 skj. fra Skagen. Fisket ved Skagen var delvis hindret av kuling.

Sildefisket ved Færøyane:

I forløpne uke er det blitt innklarert 5 fartøyer fra Færøyfeltet med fangster på 550 til 785 tønner. Dessuten er det innkommet oppgave for en tidligere tur slik at det nå alt i alt er innklarert 218 turer fra Islands- og Færøyfeltene med et samlet kvantum på 190 346 tønner, hvorav 2249 tnr. skarpsaltet med hode, 90 308 tnr. hodekappet, 4234 tnr. matjes, 58 641 tnr. krydret sild, 32 457 tnr. sukkersaltet og 2457 tnr. annerledes behandlet vare.

På feltet befinner det seg fremdeles 7 fartøyer og det fiskes til dels bra med avbrudd for kuling enkelte dager. Det har ikke vært utklart nye fartøyer i siste uke, og det antas å være mer tvilsomt om nye vil gå ut, idet fartøyer utklarert etter 16. oktober ikke vil komme inn under gjennomsnittsberegning av pris for islandssild, men må ta det som kan oppnås i de enkelte tilfeller.

Fisket i Finnmark:

Det var mindre gode værforhold, men det fremholdes at det fortsatt er gode seiutsikter i Vest-Finnmark. Ukefangsten kom opp i 1098 tonn fisk mot 1445 tonn uken før. Av fisken nevnes 314 tonn torsk, 301 tonn hyse, 408 tonn sei, 7 tonn brosme, 8 tonn kveite, 13 tonn flyndre, 6 tonn steinbit, 36 tonn uer, 5,6 tonn blåkveite. Av ukens seiparti ble det hengt 140 og saltet 171 tonn, av torsk henholdsvis 48 og 62, av hyse hengt 21 tonn. Det meste av torsk og hyse ble iset.

Vesterålen:

Andenes melder om slakkere seifiske med garn i siste uke, da fangsten lå mellom 400 og 1500 kg pr. trekning. Med not ble det tatt noen få fangster på 8 til 12 tonn. I uken ble det innbrakt 90 tonn fisk, hvorav 77 tonn sei. Av denne ble iset 25, saltet 24 og hengt 27,9 tonn. Fangsten fordelte seg med 23 tonn på småsei og 53,9 tonn på storsei. Fra Bø meldes det om notfangster i siste uke på 4 opptil 30 tonn vesentlig småsei. Det var gode vær- og fangstforhold.

Rusefisket:

Det fiskes bra med torsk i ruser på strekningen Smøla—Vestfjorden. Fra disse distrikter ble det i forløpne uke transportert til Trondheim 50, Bergen 23 og Oslo (fremkom 20. okt.) 20 tonn levende torsk. Bergen ble dessuten fra Trondheimsfjorden og Bjørnsund tilført 15 tonn småsei og seimort.

Bankfisket og kystfisket:

Til Ålesund kom det i forrige uke en båt fra Røst-egga med hele 20 tonn kveite, og båter fra Egga utfor Møre med 5000—14 000 kg rundfisk og 500—5000 kg kveite.

Møre og Romsdal

ihadde ukefangst inkl. skalldyr på 555 tonn, hvorav nevnes 49 tonn torsk, 97 tonn sei, 61 tonn lange, 2 tonn blålange, 74 tonn brosme, 45 tonn hyse, 59,6 tonn kveite, 28 tonn skate, 36 tonn pigghå.

Sogn og Fjordane:

Det meldes om en ukefangst for Måløy og omegn på 221 tonn, hvorav nevnes 18 tonn lange, 14 tonn brosme, 1,2 tonn kveite og 175 tonn pigghå.

Hordaland:

Ukefangsten oppgis til 21,2 tonn, hvorav nevnes 1,3 tonn lev. torsk, 6,7 tonn lev. småsei, 2 tonn sløyd lange, 3 tonn sløyd brosme, 5,4 tonn pigghå.

Rogaland:

Det ble en god uke med fangst av 32 tonn levende fisk, mest småsei, torsk og hyse, samt 52 tonn sløyd fisk, 6 tonn skate samt en del størje.

Skagerakkeysten:

Det ble ilandbrakt 15 tonn diverse fjordfanget fisk og 20 tonn fjordsild.

Oslofjorden:

Det ble ilandbrakt 6—7 tonn fisk.

Vest-Grønland:

Følgende fartøyer er kommet til Ålesund fra Vest-Grønland: Herøyholm 100 tonn saltorsk, 1 tonn kveite, Sjøvik 60 og 7 tonn, Smaragd 80 og 3 tonn, Sigurdsson 80 tonn, Juvel 50 og 6 tonn, Erik Løken 55 og 6 tonn, Gunnar Langva 90 og 1,5 tonn, Bjørnøy 120 tonn, Suløy 35 og 0,6 tonn, Fosnavåg 80 og 7 tonn, Tampen 110 tonn, Anna G 100 tonn. Dessuten har »Poseidon« og »Rensfjell« levert i Kristiansund N.

Forts. s. 522.

Fetsild- og småsildfisket 1/1—18/10 1952.

	Finnmark—Buholmråsa		Buholmråsa—Stad		Stad—Rogaland		Samlet fangst	
	Fetsild	Småsild	Fetsild	Småsild	Fetsild	Småsild	Fetsild	Småsild
	hl	hl	hl	hl	hl	hl	hl	hl
Fersk eksport	—	—	2 800	3 272	12 234	8 404	15 034	11 676
Saltet	9 440	3 084	8 523	29 01	6 597	8 674	24 560	14 659
Hermetikk	36	20 280	1 160	19 730	812	31 563	2 008	71 573
Fabrikk-sild.....	103 386	1 128 272	160 272	203 694	121 542	457 527	385 200	1 789 493
Agn.....	3 931	3 754	39 627	11 641	5 907	963	49 465	16 358
Fersk innenlands.....	2 398	235	2 832	1 438	5 417	7 391	10 647	9 064
I alt	119 191	1 155 625	215 214	242 676	152 509	514 522	486 914	1 912 823



Ut-landet.

Det hollandske sildefiske.

I uken som endte 4. oktober ble det ilandbrakt 44 268 tnr. fiskepakket saltsild i hollandske havner. I tilsvarende uke i fjor var tilgangen på 28 224 tnr. Siden fiskets begynnelse i mai måned har det vært ilandbrakt 475 661 tønner saltsild mot 359 275 tnr. på samme tidspunkt i 1951. Av årets sild består 309 418 tnr. i matjessild, 98 519 tnr. i fullsild, 57 798 tnr. i steurharing og 9926 tnr. i ijle haring.

Eksporten i år oppgis å utgjøre 118 482 tnr. mot 118 705 tnr. i fjor.

Storbritannia og Island. En utmattingskrig.

I en leder i bladets utgave for 11. oktober gir The Fishing News uttrykk for at man begynte å nærme seg sakens kjerne i disputten mellom ovennevnte to nasjoner. Forrige ukes møter endte imidlertid med at forhandlingene gikk helt i vranglås.

Begge parter ga pressekonferanser på Hotel Russell i London fredag forrige uke. The Fishing News summerer resultatet av argumentene opp med at British Trawler Federation avsto å diskutere banlysingen av islandske trålfangstleveranser i Hull og Grimsby inntil islenderne sa seg villige til å diskutere sin regjeringens bestemmelse om utvidelse av landets fiskerigrenser, som for å bevare fiskebestandene beskjerer feltene med 5000 kvadratmiles trålerområder. B. T. F. ga også uttrykk for engstelse for at islandske skip om en tid ville bli gitt adgang til å tråle i omtalte færvann, mens andre nasjoners skip fremdeles ville bli holdt utenfor.

Islenderne på sin side fremholdt at de ikke hadde noen bemyndigelse til å diskutere sin regjeringens bestemmelse — det var en sak av administrativ natur mellom begge land. De gjentok at lukningen av de omtalte fangstfelter rammet dem like hårdt som britene, og at det ikke fantes mulighet for at islandske skip skulle få tråle på omtalte område, mens skip fra andre nasjoner ble utelukket. De ga klart uttrykk for sin mening, om at banlysningen av islandske trålfangst-

leveranser i Hull og Grimsby utelukkende var et tiltak truffet av britiske trålerredere for at disse skulle kunne skaffe seg et monopol. Dog medga islenderne kjennskap til at B. T. F. allerede hadde innledet forhandlinger med tyske redere om å begynne leveranser i Storbritannia istedenfor islenderne.

De islandske representanter fremholdt som sin overbevisning at det skulle lykkes dem å sprengte Hull- og Grimsbybanstrålen.

Islenderne reiste hjem i midten av uken til 11. oktober og dermed står saken. Å dømme etter begge parter ubøyelige holdning synes mulighetene for fornyede forhandlinger innen nær fremtid å være ytterst fjerne. I hvert fall fortsetter den allerede innledede umattingskrig, dersom ikke noe uforutsett skulle skje — for eks. at en eller begge regjeringer blander seg opp i saken.

Salt- og tørrfiskproduksjon som ny ekspansjonsmulighet også for tysk fiskerinæring.

Den tyske fiskeriekspert ved ernæringsministeriet i Bonn dr. Meseck har i en tale i Bremerhaven til et auditorium av representanter for fiskerinæringen fremhevet at en forøkelse av verdensproduksjonen av fiskevarer er nødvendig om ikke annet, så av den grunn at de øvrige næringsmiddelprodukter i mange tilfeller ikke lenger holder tritt med verdensbefolkningens årlige tilvekst.

Nye muligheter for den tyske fiskerinæring så taleren i saltfisk- og tørrfiskproduksjon stort sett etter norsk forbilde og rettet mot å dekke de søreuropeiske og søramerikanske lands store behov. Forutsetningen for tysk medvirken heri består i første rekke i en kvalitetsmessig førsteklasses produksjon, som ble å innlede med salting av fisken ombord umiddelbart etter fangsten.

Samtidig appellerte dr. Meseck til produsentene og industrien om å fremstille ennå bedre fiskekvaliteter, om å sørge for jevnere fisketilførsler til det tyske oppland, om mer ensartet prisutvikling og mer tiltalende emballasje. Fiskerinæringens sanering oppnås ikke gjennom restriksjoner, men bare ved å sørge for større avsetning av havets goder, fremhevet han. (Dansk Fiskeritidende 10. oktober 1952).

Averter i „Fiskets Gang“!

Ilandbrakt fisk til Andenes i tiden 1. januar—11. okt. 1952.

Fiskesort	Mengde	Anvendelse		
		Iset	Saltet	Hengt
	tonn	tonn	tonn	tonn
Torsk	916	342	411	163
Sei	1 522	449	228	845
Lange	102	66	13	23
Blålange				
Brosme	57	22	8	27
Hyse	14	14	—	—
Kveite	27	27	—	—
Svartkveite	35	29	6	—
Uer	362	362	—	—
Steinbit	16	16	—	—
Pigghå	—	—	—	—
Annen fisk	21	15	2	4
I alt	30 72	1 342	668	1 062

Lever 2 927 hl, tran 1 512 hl.
Rogn 484 hl, iset 270 hl.

Fordeler og ulemper med damp-, diesel- eller dieselelektrisk fremdriftsmaskineri til trålere.

Nedenstående artikkel er skrevet for »World Fishing« (septemberutgaven) av Colin S. McLay, M.I.N.A. i skipsbygningssfirmaet Hall, Russell & Co., Ltd. Det er dampmaskineriets tilbakegang som trålerfremdriftsmiddel og det dieselelektriske systems muligheter som diskuteres. Den økede fangstomsetnings potensial for trålere utstyrt med fryseanlegg berøres også. Mr. McLay skriver følgende:

»I denne fremskrittets tidsalder, hvor alt blir større og bedre og hvert »new look« proklameres som en ny vitenskapens epokeskapende frembringelse, er det vanskelig for en travelt opptatt reder, som står midt i den daglige forretningsdrift å se hele bildet fra et teknisk synspunkt og komme frem til en avveit vurdering av det som fremtiden innebærer. Trålere er nå »storforretning« og den tid hvor smårederne vil bli i minoritet nærmer seg hurtig.

Bygningsomkostningene for en kullfyrt tråler var i 1923 £ 23 000. I dag ville et fartøy av tilsvarende dimensjoner koste noe over £ 140 000 alt i forhold til detaljene i spesifikasjonen. Selvsagt dreier det seg ikke om en sammenligning mellom to like størrelser, fordi den moderne tråler rommer så mange sorter utstyr, som trådløs, radiotelefon, peileapparat, radar, gyro kompass, elektrisk logg og ekkolodd, som nå til dags betraktes som fornødenheter.

Med tidens gang synes det mest sannsynlig at et velutstyrt fartøys kostende heller vil stige og at finansieringen av et moderne fiskeriselskap vil kreve en betraktelig kapital.

Vitenskapelig og teknisk fremgang har muliggjort forandringer i behandlings- og markedsføringsteknikken, som han kan bevirke radikale forandringer i konstruksjonen av nåtidens trålere. Enhver reder som spekulerer på å gi seg i kast med økning av sin flåte bør derfor omhyggelig overveie de muligheter for utvikling i trålerkonstruksjonen som innebæres i dette nye, som i løpet av få år kan komme til å stille et nytt fartøy av ortodoks konstruksjon i klasse som foreldet.

Denne artikkel er ment som et bredt oversyn over den nåværende stilling og som et hjelpemiddel for rederen til å gjøre en vellykket forutberegning av det som fremtiden innebærer på dette område.

Nye utviklingsstrekk: I løpet av de 75 år som har gått siden damp på vellykket måte første gang ble anvendt til trålfiske har det vært små forandringer i grunnprinsippene. Skrogfasongen er blitt forbedret, maskineriet blitt mer effektivt, normen for indre innredning av bekvemmeligheter er høyere. I pakt med moderne tanker er navigasjonsutstyret blitt sterkt utvidet og bomtrålen har veket plass for otertrålen. Dette er imidlertid bare detaljer, som måtte ventes å komme, når de tekniske og sosiale forbedringer, som er blitt gjennomført på andre virksomhetsområder i samme tidsrom, tas i betraktning.

I nære farvann er fiskebestanden blitt overbeskattet og nå stammer nærmere to tredjedeler av vår årsfangst fra farvann ved Island, Vest-Grønland, Kvitsjøen, Bjørnøya og andre fjerne farvann. En rundtur varer omkring 3 til 4 uker og når fangsten ilandbringes er deler av den allerede i ferd med å tape sin friskhet til tross for å ha vært lagret i is. Det er derfor innlysende at enhver forbedring bør vies alvorlig omtanke. Utviklingen av fryseteknikken har nå nådd til et stadium, hvor den kan anvendes med hell kommersielt. Dersom denne teknikk utvikles med vidsyn og energi er det muligheter for stor ekspansjon i fiskerinæringen.

Tidspunktet er derfor beleilig til nærmere vurdering av tråleren, dens maskineri og fiskemåter. Den opprinnelige damptråler var en hjul-taubåt, som slepte trålen direkte akterut, og ser man nærmere på denne sak, synes denne metode mer logisk enn den nåværende sleping på siden med sin resulterende krabbeliggende foroverbevegelse og store påstand på roret.

En av gjenvordighetene i fiskernes liv er sløyningen og sortering av fangsten på et åpent overdekk direkte utsatt for elementene. Det ville være rimelig at arbeidet ble utført på et mellomdekk, hvor folkene kunne være sikret en viss beskyttelse. Et eksperimentelt forsøk på å skaffe bedret beskyttelse er blitt anvendt i noen nylig bygde fartøyer, hvor bakk-dekket er blitt forlenget til formasten og skanse-kledningen på fordekket er blitt bygget meget høyere. Med meget små forandringer av grunnkonstruksjonen ville disse trålere bli shelterdekkere.

Dampens endeligt: I 70 år har propellmaskineriet bestått i en stempelmaskin med damptilførsel fra en sylindrisk kjel og stort sett er dette arrangement også brukt i dag. Ved første blick synes dette å være en meget stillestående tingenes tilstand og trålerbyggere og redere beskyldes derfor ofte av kritikere, som har større akademisk øvelse enn praktisk erfaring, for å være gammeldagse med inngrødde vaner. For dem som har full kjennskap til fiskerinæringens forlangender har damptråleren vært og er fremdeles en høyst tilfredsstillende arbeidsenhet, som hvis driftsomkostningene kunne ignoreres, sannsynligvis ikke ville stille noe annet system hverken diesel- eller dieselelektrisk høyere i redernes gunst. Dampanlegget er enkelt, elastisk, robust og pålitelig og det samme kan sies om trålvinsjen. Damp er allerede til stede til bruk for trandamperier, fiskemelanlegg, tøying av nøter, fjerning av is, romoppvarming og til andre formål. Men det faktum, at kull- eller oljefyrte kjeler til dampfremstilling ikke er noe økonomisk lønnsomt forslag etterat eksplosjonsmaskinene er blitt tilgjengelige og brukbare, må sees i øynene.

Fisk brakt i land i Møre og Romsdal fylke i tiden 1. januar—11. oktober 1952.

Fiskesort	Mengde	Anvendelse					Fiske- mel
		Iset	Saltet	Herm- tøkk	Hengt	Fiske- mel	
	tonn	tonn	tonn	tonn	tonn	tonn	
Torsk	1 515	1 282	214	1	18	—	
Sei	8 957	1 631	2 674	10	4 627	15	
Lyr	146	144	1	—	1	—	
Lange	2 833	58	2 766	—	9	—	
Blålange	427	—	427	—	—	—	
Brosme	2 753	123	2 568	—	62	—	
Hyse	1 238	1 234	—	4	—	—	
Kveite	973	972	1	—	—	—	
Gullfl., rødsp... ..	15	15	—	—	—	—	
Smørflyndre	11	11	—	—	—	—	
Uer	4	4	—	—	—	—	
Skate og rokke ..	344	344	—	—	—	—	
Annen fisk	171	159	6	—	6	—	
Håbrann	135	135	—	—	—	—	
Pigghå	769	769	—	—	—	—	
Makrellstørje ..	953	922	—	31	—	—	
Hummer	51	49	—	2	—	—	
Reker	54	54	—	—	—	—	
Krabbe	211	70	—	141	—	—	
I alt	21 560	7 976	8 657	189	4 723	15	
Herav til:							
Ålesund	9 911	4 141	5 734	36	—	—	
Kristiansund N.	1 094	624	366	21	79	4	
Smøla	1 465	152	31	—	1 271	11	
Bud—Hustad .	556	198	304	24	30	—	
Ona—Bjørnsund	542	225	317	—	—	—	
Bremsnes	2 711	327	115	10	2 259	—	
Haram	282	168	23	91	—	—	
Søre Sunnmøre	3 124	1 502	1 554	5	63	—	
Grip	613	62	—	2	549	—	
Kornstad	1 262	577	213	—	472	—	
Leverkvantum 12 730 hl.							

3) øket aksjonsradius.

4) øket fiskeromskapasitet innen en bestemt skroglengde.

Disse fordeler må veies mot visse ulemper, hvorav den viktigste er (og det ingen liten en) at damp ikke finnes til drift av trålvinsjen, hvorved det må sørges for drift av denne enten fra hovedmaskinen eller av særskilte dieselmaskiner enten med mekanisk, elektrisk eller hydraulisk transmisjon.

Elektriske eller hydrauliske vinsjer kan installeres, men fiskere som er vant med dampvinsjer ser vanligvis ikke med velvilje på byttet. Man har også vanskeligheten med å få tak i opplærte maskinister, men dette er et problem som tiden løser.

Skjønt driftsomkostningene blir lavere må redere være forberedt på meget større reparasjons- og vedlikeholdsutgifter og mulige forsinkelser på grunn av vansker med anskaffelsen av reservedeler. Smøreljeregningen vil også bli meget større.

Når dieselmaskiner erstatter damp må det utvises omhu med at bredden gjøres tilstrekkelig til sikring av behørig stabilitet. I tråler typenes utvikling kom man frem til de

Skjønt dieseltrålere har vært bygget her til lands fra 1930 og utover mens alle kontinentale land for lenge siden har gått helt over til dieseldrift, forblir Storbritannia fremdeles en dampens faste borg. De fleste av den senere tids stortrålere, bygget for britiske redere, har tripleekspansjons stempelmaskiner med sylindrisk multi-tubular kjeler for oljefyring som leverer overhettete damp til hovedmaskinene og skaffer rikelig kraftforsyning til trålvinsjer og andre enheter.

Den tid damptrålerne var kullfyrte var deres aksjonsradius begrenset av bunkerskapasiteten. For å øke denne ble fiskerommet ofte innrettet som en hjelpekullbaks. Ekstreme eksempler herpå var Grand Banks saltfisktrålerne, hvor hovedkullbaksen var innrettet med en tunnel med skinnegang og traller for overføring av kull fra fiskerommet til baksen. Bruken av olje til fyring ombord i dampere har øket aksjonsradiusen storlig. I forbigående kan det også nevnes at det har muliggjort betydelige forbedringer i skrogfasongen.

For å oppnå passelig trimmning med kullfyrte trålere var det ofte nødvendig å ha sentret for oppdriften langt lenger forut enn i optimal stilling for fremdrift og sjødyktighet. Olje, som er lettere å rå med, kan stues i dobbeltbunn-tanker og andre steder hvor den skal brukes, tilpasset konstruksjonen av den forønskede skrogmodell.

For å få gjennomført besparinger i driften av dampanlegg har kjeletrykket vært hevet gjennom overhettings-systemer.

Dessuten har lavtrykksturbiner med geartilknytning til propelakslingen, som tar spilldamp fra stempelmaskinens lavtrykkssylinder vært installert i noen tilfeller og likeledes »semi-uniflow«-maskiner. Disse forandringer har visse fordeler, men i dag kan ingen kombinasjon av dampanlegg konkurrere med hell med eksplosjonsmaskinen når det gjelder driftsomkostninger, og det synes nå å være sikkert at dampmaskinen er for utgående, fremdeles kampglad, men slått av økonomiske årsaker.

Moderne dieselmaskiner: Dieselmaskinen er nå en pålitelig og velprøvd enhet, som i mange år har vært fullstendig tilfredsstillende både i utenlandske trålere og andre skipstyper. Hadde det ikke vært for at visse tidligbyggede motortrålere ble utstyrt med for lite maskinkraft og at andre hadde trouble med reverserings- og reduksjonsgearene, ville det vært lettere å overvinne britiske redere nærværende motvilje. Dieselmaskinen besitter ikke dampmaskinens reservestyrke, og det er av største betydning at den kraftenhet som velges er rommelig nok til frembringelse av den forlangte ytelse. Ved valg av en passende maskin er det ingen grunn til at den ikke skulle yte pålitelig og tilfredsstillende tjeneste.

De i bruk værende motorer kan deles i to klasser, som begge har sine forkjempere, nemlig:

1) direkte koblede, direkte omkastbare maskiner med middels hastighet, eller

2) lettere hurtigløpende maskiner med reduksjonsgear med eller uten reverseringsgear innskutt mellom maskinen og propellen. Ved overveielse av denne maskintype må det tas i betraktning at det skjer et visst krafttap mellom hovedmaskinen og propellakslingen.

Hovedfordelene ved installasjon av en dieselmaskin istedenfor et dampanlegg er:

1) betraktelig lavere driftsomkostninger,

2) mindre vekt og mindre plass beslaglagt av maskinen og likeledes av bunkersbeholdningen.

mest passende proporsjoner og skrogefasoner gjennom erfaringer med kullfyrte fartøyer. Disse fartøyer førte mange tonn sement i bunnen hovedsakelig som en beskyttelse mot korrosjon under kjelen, i kullbaksene og andre steder. Ved installasjon av dieselmaskiner og oljebunkers utelates i alminnelighet denne bunnsement og sementens ballastvirkning oversees iblant med tap av den normale stabilitetsmargin til følge. Utstrekningen av ubrutt overflate i brenseloljetankene er en annen faktor som krever omhyggelig overveieelse, da den betydelige virkning som løs olje har på et fartøys stabilitet og oppførsel ikke er universelt kjent blant dem som driver trålere.

Diesel-elektrisk fremdrift: Når man nå er kommet frem til at dieseltråleren har betydelige fordeler fremfor damptråleren står veien åpen for å tale det diesel-elektriske fremdriftsmaskineris sak.

Dette system er ganske løfterikt og driftsomkostningene blir ikke stort større enn for en tilsvarende dieseltråler, men anskaffelsesomkostningene er meget større enn både for diesel og damp, og det er tvilsomt om så høye anskaffelsesomkostninger overhode er berettigede ved bygging av en vanlig ferskfisktråler.

Med shelterdekk- eller tweendekkstrålerens nær forestående tilsynekomst med sitt fryseanlegg og kjølerom, fileteringsmaskiner, fiskemels- og trananlegg og annen hjelpebelastning på maskineri, finnes det meget gode både tekniske og økonomiske grunner for omhyggelig overveieelse av de dyder denne type maskinanlegg innebærer.

Maskininstallasjonen kan bestå av et antall make diesel- og generatorsett. Disse danner en sentralkraftstasjon hvorfra alle energibehov kan tappes og besitter den fremragende fordel, at en særskilt dieselmaskin til drift av trålvinsjen kan utelates. Enhver belastning som kreves til hurtigfrysing eller andre fabrikkbehov samt til hjelpemaskineri kan også leveres fra hovedkraftanlegget. Da dieselmaskinene er make enheter kan en av dem lett tas på land for overhaling og en annen settes i steden uten noe større tidstap ved fangstturens avslutning. Dersom man for eks. beslutter seg for 3 sett er det mulig under trålingen å drive fartøyet ved hjelp av kraften fra to av settene, som da arbeider med full belastning og høy effekt. Den tredje generator kan drive trålvinsjen. Ved fremtur og hjemtur ved fri gange arbeider samtlige tre dieselgeneratorer med full styrke for skipets fremdrift. Arrangement med kraftutvinning fra dieselmaskiner som arbeider med sin største virkningsevne under hele rundturen, er en av fordelene med en diesel-elektrisk tråler. Der er ennå en fordel. På fiskefeltene må tråleren slepe det tunge fiskeredskap langs havbunnen med en fart av ca. 3½ knob, og drift ved denne fart bringer en lavere propellerhastighet enn under fri gange med normal fart.

Skjønt det kreves lavere samlet kraft må det anvendes større vridning på propellen enn ved samme maskinomdreiningstall ved fri gange. En dieselmaskin, som er direkte koblet til en propell avpasset til betingelsene for fri gange, kan ikke på effektiv måte levere denne økte vridningskraft ved lavere hastigheter. En elektrisk motor kan imidlertid konstrueres for å oppfylle disse betingelser; dieselgeneratorene som leverer strømmen blir kjørt med konstant hastighetsvariasjoner, vridning på propell blir dermed oppnåelig gjennom særskilt kontroll av den propeldrivende motor.

En annen fordel, som følger med at hver enhet bidrar med sin andel til fremdrift, trålvinsj og elektrisk kraft, er

at fisketuren ikke er avhengig av en enkel maskins fortsatte funksjonering. Damp til oppvarming av skipet og til tranekokingen kan opnås ved nyttiggjørelse av varmen fra exhausten fra dieselmotorene sammen med en oljefyrt hjelpekjel.

Fra et teknisk synspunkt kan det som regel sies at det dieselelektriske system ved siden av å ha egne dyder også innebærer de fleste av de fordeler et vanlig dieselsystem har i forhold til damp.

Diesel-elektrisk maskineri er blitt installert i en amerikansk dragger og senere i to tyske trålere.

Ansvarshavende for et diesel-elektrisk maskineri må nødvendigvis besitte større faglig dyktighet enn det kreves av en vanlig trålermaskinist, men kvalifiserte folk vil sikkerlig melde seg dersom forholdene tilrettelegges. Det finnes ingen tekniske grunner til at dette system ikke skulle virke fullstendig tilfredsstillende i praksis.

Fordelen blir på flere måter likedan ved installasjon i en slepebåt.

D. S. I. R. forskningsfartøy. Det er av interesse å merke seg at Hall, Russell & Co., Ltd., Aberdeen nå bygger en diesel-elektrisk tråler på vegne av Departement of Scientific and Industrial Research — for øvrig den første som bygges her til lands. Og da Hall, Russell & Co. har konstruert den første diesel-elektriske slepebåt bygget i Storbritannia har firmaet en bakgrunn av praktisk erfaring, som kan bli nyttig.

Dimensjonene er ikke endelig fastlagte, men lengden vil bli omkring 125 fot med en 600 a.h.k. hovedmotor. Kraft til både fremdrifts- og trålvinsjmotorene skal leveres fra 4 hovedgeneratorer med likestrømsystem. Vinsjmotorenes maksimalytelse vil bli 150 b.hk. To hjelpegeneratorer skal yte 135 kilowatt hver. Hoved- og hjelpegeneratorene vil bli drevet av 6 likedanne hurtigvirkende seks sylindrede, firtakts overtrykk-innblæsingsmaskiner, som hver utvikler 200 b.hk. ved 1400 omdreininger pr. minutt.

Tanken på hurtigfrysing av fisk ombord i fangstskipet eller et moderskip er ikke ny. Pionermessige forsøk som ligger 30 år tilbake i tiden og senere forsøk vil bli erindret av dem hvis hukommelse og erfaring er lang nok.

Som regel vil pionerens vei være hård og lite lønnsom, dersom han blott og bart forfølger en idé som ikke er understøttet av teknisk viten, praktisk erfaring og rimelig varsomhet. Noen forsøk slår feil fordi de er foran sin tid og dens tekniske viten; andre av årsaker som er innlysende for det praktiske livs menn. Disse pionertidens dager er nå tilbakelagte, og veien står åpen for sunn utvikling og hurtig ekspansjon på kommersielt grunnlag.

Fordeler med hurtigfrysing: Da ferskfisk ikke lar seg omsette på et marked hvor etterspørsel og tilbud balanserer, ville en passende innrettet tråler fjerne en stor del av usikkerheten med en fangsttur, fordi fartøyet da kan forbli på fiskefeltene til rommet er fullt i likhet med saltfisktrålerne. Fartøyets drift kan også skje på bedre økonomisk grunnlag, fordi tidsrommet anvendt til fiske i forhold til tid anvendt til frem og tilbakegang kan økes betraktelig. Når det tas i betraktning at en av våre ortodokse ferskfisktrålere på en 14 dagers tur bruker 7 dager til reiser og 7 til fiske er det innlysende at hurtigfrysing og fryselagring forlenger den nyttiggjørende driftstid.

Det skal understrekes at det er stor forskjell mellom den metode som gjør seg til talsmann for hurtigfrysing ombord i fangstfartøyer og metoden med hurtigfrysing i land etter at fisken har ligget 3 uker på is med påfølgende lag-

ring, opptining og salg som ferskfisk, denne siste metode kan ikke annet enn å bringe frossenfisk i vannry, og gjøre stor skade for fiskerinæringen.

Der vil alltid finnes marked for ferskfisk, men det er klart at det finnes et enormt verdensomspennende markeds-potential, som for tiden ikke er forsynt med førsteklasses frossen fisk.

Det finnes også et stort hjemmemarked åpent for foretakssomme kjøpmenn som året rundt kan utby et standardisert og merket produkt til fast pris som for andre varer. Selvsagt må behandlings- og markedsanleggene for omsetning av frossenfisk bygges opp og dette vil kreve store kapitalutlegg, men utsiktene synes meget fristende.

Det foreslås ikke at alle den nærmeste tids trålere bør utstyres fullt ut for hurtigfrysing og fryselagring. En rimeligere måte å gripe saken an på kommersielt ville være å sette fartøyet i stand til å hurtigfryse den første del av fangsten slik at man kunne fiske fullt skip. Senerehen når man hadde høstet erfaringer og fått åpnet markedene kunne konstruksjonen videre utvikles.

Om et moder-fabrikkskip ledsaget av fangstfartøyer (som i hvalfangst) eller særskilte uavhengige fangstfartøyer vil vise seg mest lønnsomt kan bare erfaringen avgjøre. For tiden synes det uavhengige fangstfartøy å fremby de største fordeler.

Når rederne kommer til klarhet over sine forlangender med hensyn til fangstmetoden, behandlingsmåten, markedsføringen og over den maskintype dette krever, finnes det så megen teknisk viten blant de skipsbyggere, som fra gammelt av har viet seg til trålerbygging, og blant, elektro- og kjøletekniske ingeniører, at det skal kunne utvikles en pålitelig og effektiv konstruksjon, som dekker alle behov.

Å plasere en ordre på et nytt fartøy så lenge som forholdene er uforandrede er en enkel sak, men rederne gjør klokt i å overveie fremtidsmulighetene og stå klar til å oppfylle kravene fra et marked, hvor konsumentene bare nøyer seg med det beste, hvilket tydeligvis allerede er tilfellet i USA, hvor spesialpakkede, rene næringsmidler solgt under merke er meget populære.»

Litteratur.

Ny litteratur innkommet til biblioteket.

- Dannevig, Alf: Temperaturmålinger på makrellfeltene mai—juni 1951. Særtrykk av »Praktiske fiskeforsøk 1951«, s. 138—144.
- Devold, Finn: Tokt med M. S. »G. O. Sars« i Norskehavet 23. juni—1. september 1951. Særtr. av »Praktiske fiskeforsøk 1951«, s. 44—51.
- Halmø, Kaare: Fiskeforsøk med snurrevad i Oslofjorden 1950/51. Særtr. av »Praktiske fiskeforsøk 1951«, s. 107-120. — Forsøksfisket etter feitsild 1951. Særtr. av »Praktiske fiskeforsøk 1951«, s. 32—43.
- Kristensen, M. O.: Forsøksfiske med snurpenot og andre redskaper i Lofoten 1951. Særtr. av »Praktiske fiskeforsøk 1951«, s. 5—24.
- Rasmussen, Birger & Kaare Halmø: Beretning om undersøkelser vedrørende selfangsten ved Newfoundland og i Vesterisen våren 1951. Særtr. av »Praktiske fiskeforsøk 1951«, s. 52—106.
- Rasmussen, Birger: Fiskeriforholdene og torskebestanden ved Vest-Grønland 1951. Særtr. av »Praktiske fiskeforsøk 1951«, s. 121—137.

Rokstad, G: Forsøk med settegarn i nordre distrikt i tiden 12. februar—12. mars 1951. Særtr. av »Praktiske fiskeforsøk 1951«, s. 27—31.

Fisk brakt i land i Finnmark i tiden 1. januar til 18. oktober 1952.

Fiskesort	Mengde	Anvendelse				
		Fersk og frosset	Filet	Saltet	Hengt	Fiske-mel
	tonn	tonn	tonn	tonn	tonn	tonn
Torsk	55 183	5 339	1 213	22 311	26320 ¹⁾	—
Hyse	10 140	7 950	934	48	1 208	—
Sei	10 641	1 117	1 460	4 833	3 214	17
Brosme	544	21	—	61	462	—
Kveite	884	879	—	5	—	—
Blåkveite	412	215	197	—	—	—
Flyndre	390	389	—	1	—	—
Uer	755	185	473	97	—	—
Steinbit	3 045	1 748	1 139	158	—	—
I alt	81 994	17 843	5 416	27 514	31204	17

Utvunnet damptran: 31 084 hl, rogn 5 954 hl, herav saltet 3267, iset 2687. ¹⁾Herav til rotskjær 645 tonn.

Fiskarungdom

søk utdannelse!

Statens Fiskarfagskoler, Aukra, Bodø, Florø og Laksevåg har 10 mnd. **hovedsmannkurs** med 1. kl. kystskipper- og fiskeriekamen (begynner 1. sept. ved alle skolene). 5 mnd. **motorkurs** (begynner 1. sept. og 1. febr. i Laksevåg, 1. aug. og 9. jan. på Aukra). 5 mnd. **kokkekurs** (begynner 1. sept. og 1. febr. Florø og Laksevåg). Fri undervisning, fritt opphold, fri reise. Skriv straks til skolene etter plan og opplysninger.

Til salgs.

Mercedes Benz Dieselmotor

for bil, båt eller stasjonærdrift, ca. 110 hk.
Takstpris kr. 5000,—.

Henvendelse *A.s Meierirekvisita, Stavanger.* Tlf. 20977.

FORMANN.

Ved Feitsildfiskernes Sildoljefabrikk A.s, Halså i Helgeland, blir formannsstillingen ledig og ønskes besatt snarest. Familiebolig på stedet. Søknad med lønnsforlangende sendes innen utgangen av oktober til **Feitsildfiskernes Sildoljefabrikk A.s, Halså i Helgeland.**

Nytt kurs i fisketilvirkning ved Statens Lærebruk i Vardø

Ved Statens Forsøks- og Lærebruk for fiskeribedriften i Finnmark vil det i tiden 15. januar—30. juni 1953 bli holdt et kurs i behandling av fiskeprodukter. Det gis først og fremst praktisk opplæring (skjæring og frysing av fileten, fersk fisk, tilvirkning av salt fisk, rundfisk, røking m. v.). Elevene må ta del i alt forefallende arbeid under kyndig instruksjon. Dessuten gis undervisning i norsk, regning, bokholderi, naturfag og tilvirkingslære.

Elevene får fri undervisning, fritt opphold og sine reiseutgifter til og fra skolen dekket. Lærebøker og arbeidsklær må de betale selv. Brukets plan vil bli sendt ved henvendelse til Statens Lærebruk, Vardø.

Skriftlig søknad bilagt med helse- og vandelsattest og avskrift av skolevitnesbyrd må være innkommet til Lærebruket innen 25. november d. å.

Motorkurs for fiskere.

Ved Statens Fiskerifagskole, Aukra, begynner 9. januar 1953 nytt 5 måneders motorkurs. Kurset tar sikte på utdanning av motorpassere til fiskeflåten. For å bli opptatt kreves attest for minst 2 års fartstid på dekket fartøy med øvelse i behandling av motorer. Elevene får fritt opphold i internat og fri undervisning, og de får dekket sine reiseutgifter til og fra skolen. Lærebøkene må de betale selv. Nærmere opplysninger får en ved å vende seg til Statens Fiskerifagskole, Aukra. Ved innsendelse av søknad om opptakelse må vedlegges dåps- eller fødselsattest, vitnesbyrd fra folkeskole, vandelsattest fra lensmannen eller annen offentlig myndighet og vanlig helseattest. Søknaden sendes til Statens Fiskerifagskole, Aukra, innen 1. desember 1952.

Kunngjøring fra
Fiskeridepartementet.

Frist for søknad om byggematerialer til fiskeriformål 1953.

Som kjent har det i de senere år vært stilt til disposisjon en kvote av byggematerialer til fiskeriformål. Det vil også for 1953 bli fastsatt en materialkvote til samme formål.

For å sikre en mest mulig hensiktsmessig fordeling av denne materialkvote er det nødvendig å utarbeide en nærmere oversikt over materialbehovet til fiskeriformål for kommende år.

De som i 1953 akter å bygge eller reparere fiskebruk, (tilvirkningsanlegg og lagerhus for fisk og sild) egnebuer, rorbuer, fiskeredskapshus, båtnaust, saltkummer for sild og fisk, ishus, kjøleanlegg, fryserier m. v. (også fryse- og kjøleanlegg som skal fryse og lagre andre varer enn fisk) og kaianlegg til samme, må derfor snarest mulig og senest innen 20. november d. å. innsende søknad om kjøpe- og brukstillatelse for byggematerialer på fastsatt skjema, bilagt nødvendige tegninger m. v. til den kommunale forsyningsnemnd, som har fått pålegg om å ekspedere søknadene videre til distriktets fiskeriinspektør innen 1. desember d. å.

Søknadsskjema (skjema Bygg nr. 200 for nybygg, skjema Bygg nr. 201 for reparasjon) fås utlevert hos forsyningsnemndene. De eldre skjemaer 100 og 101 kan også brukes.

Søknader som kommer inn etter utløpet av fristen kan ikke påregnes innvilget, uten i helt ekstraordinære tilfelle.

Søknader om materialer til nybygnings- og reparasjonsarbeider vedkommende fiskeriformål, hvortil medgår maksimum 50 sekker sement og/eller 3 standard trelast og/eller 5000 stk. murstein, vil bli behandlet uavhengig av forannevnte søknadsfrist. Også slike søknader innsendes som vanlig gjennom forsyningsnemndene.

Denne kunngjøring gjelder ikke silde- og fiskemelindustrien, hermetikkindustrien og anlegg for produksjon og foredling av tran.

Kunngjøringen gjelder ikke Finnmark og Nord-Troms.

LØNNSOMHETSUNDERSØKELSER 1951

basert på fiskefarkosters årsdrift.

Ved sekretær Per L. Mielte

Forts. fra forr. nr.

Driftsresultatene for 1951 sammenlignet med 1950 og 1949.

Av plasshensyn lar det seg ikke gjøre å gjengi i tabellene alle driftsresultatene for 1949 og 1950 til sammenligning med 1951. Da undersøkelsen omfatter så få farkoster kan dessuten hensiktsmessigheten av å sammenligne disse års resultater fullt ut kanskje diskuteres, idet mulige tilfældige, litt større avvikelser fra det »normale« i driftsresultatene for en eller noen få farkoster vil påvirke gjennomsnittresultatene sterkt. Dette gjelder især for de vanligvis små inntekts- og utgiftsposter. For å kunne danne seg et visst inntrykk av eventuelle endringstendenser i tallene fra det ene året til det andre, har en imidlertid valgt ut noen hovedposter i driftsresultatene for 1949, 1950 og 1951 og stilt dem sammen i tabell 9. (Ved sammenligninger av mannslottene, bør en ha i erindring at mannslottens størrelse til dels er avhengig av i hvor stor utstrekning mannskapet og redskapene har fått part sammen ved fordelingen av delingsfangsten). For øvrig henvises til 1949-resultatene i »Fiskets Gang« nr. 48 og 49 — 1950, og til 1950-resultatene i samme tidsskrifts nr. 49 — 1951.

Svikten i deltakingen medførte så å si ikke endringer i undersøkelsesfarkostenes gjennomsnittslengde fra 1950 til 1951. Den gruppen som viste størst endring var »Sør-Norge, 50 fot og over«, der gjennomsnittslengden gikk ned fra 69 fot i 1950 til 67 fot i 1951. Denne nedgang gjorde at det ble en liten nedgang i gjennomsnittslengden for alle farkoster under ett.

Av tabell 9 framgår det at bruttoinntekten i 1951 var større enn i 1950 i samtlige farkostegrupper. Økingen var til dels meget betydelig høyere i 1951. Året 1951 må derfor betegnes som det overlegent beste av de tre undersøkelsesårene med hensyn til fangstinntekt. Også netto mannslott og netto utkelott viste stigning i samtlige grupper sammenlignet med 1949 og 1950.

En sammenlikning mellom farkostens nettoinntekt i de tre undersøkelsesårene viser at også for farkosteieren (partrederiet) var året 1951 det av undersøkelsesårene som ga best resultat.

I det store og hele var 1951 et meget godt år i forhold til årene 1949 og 1950.

I det følgende vil de enkelte farkostegrupper bli behandlet særskilt. Først behandles Nord-Norge (tabell 9 a), deretter Sør-Norge (tabell 9 b) og til slutt Kysten i alt (tabell 9 c).

I gruppen »Nord-Norge, under 50 fot« økte båtlagets bruttoinntekt fra kr. 37.756 i 1950 til kr. 50.532 i 1951. Økingen var størst for skreifisket og seifisket. I 1949 var bruttoinntekten kr. 37.851. Fellesutgiftene var i 1951 om lag 750 kroner høyere enn i 1950, men lå om lag 550 kroner lavere enn i 1949. Netto mannslottene er i denne gruppen steget fra kr. 3164 i 1949 til kr. 3422 i 1950 og til kr. 4297

i 1951. Nettolotten pr. mann pr. driftsuke som var kr. 119 i 1949 og kr. 132 i 1950 økte til kr. 201 i 1951. Den relative øking fra 1950 til 1951 er større i ukelotten enn i den totale mannslott fordi driftstiden var kortere i 1951 enn i 1950. — Den inntekt som tilfalt farkosten (partrederiet) var kr. 11 414 i 1951 mot kr. 8688 i 1950 og kr. 8375 i 1949. Farkostens utgifter var ikke så høy i 1951 som i de to foregående årene. Mens farkostens utgifter i 1949 og 1950 oversteg inntektene med henholdsvis kr. 549 og kr. 1862, fikk en i 1951 i denne gruppe en nettoinntekt for farkosten på kr. 3466. Det var særlig nedgang i utgiftene til hovedreparasjon som forårsaket nedgangen i farkostens utgifter. Sammenliknet med 1950 var det dessuten mindre nyanskaffelser til farkosten. — Ser en til slutt nederst i tabell 9 a, der de samlede inntekter og utgifter for farkost med mannskap og redskap er ført opp uten hensyn til fordelingen mellom de tre kategorier, viser det seg at de samlede inntekter er gått opp fra om lag kr. 38 500 i 1949 og 1950 til om lag kr. 51 500 i 1951. De samlede utgifter er derimot gått ned fra om lag kr. 20 000 i 1949 og 1950 til under kr. 17 500 i 1951. Nedgangen i utgifter fordeler seg på ulike poster, men er størst for hovedreparasjoner og nyanskaffelser til farkosten.

Nedenfor har en regnet ut gjennomsittstall for de tre undersøkelsesårene for noen få av farkostgruppens hovedposter:

Gjennomsnittlig pr. farkost pr. år

Bruttoinntekt	kr. 42 046
Netto mannslott	» 3 628
Netto mannslott pr. driftsuke	» 151
Farkostens nettoinntekt	» 352
Inntekter i alt ÷ utgifter i alt	» 23 908

Båtlagets bruttoinntekt i gruppen »Nord-Norge, 50 fot og over« økte fra kr. 79 595 i 1949 til kr. 91 549 i 1950, og videre til kr. 119 754 i 1951. Det vesentligste av økingen fra 1950 til 1951 faller på skreifisket, spesielt notfisket i Lofoten. Fellesutgiftene gikk ned med om lag 4000 kroner sammenlignet med 1950, og ligger om lag 2000 kroner lavere enn i 1949. Også i denne gruppen har netto mannslottene vært stigende fra 1949, den utgjorde således kr. 6787 i 1951 mot kr. 5058 i 1950 og kr. 4260 i 1949. Nettolotten pr. mann pr. driftsuke kom i 1951 opp i kr. 295, mens den utgjorde kr. 159 i 1950 og kr. 155 i 1949. Når ukelotten er steget relativt sterkere enn den totale mannslott skyldes det kortere driftstid i 1951 enn i 1950 og 1949. — For farkosten (partrederiet) gikk inntektene sterkt opp sammenlignet med 1950 og 1949. Det var også øking i farkostens utgifter (særlig i hovedreparasjoner), men da økingen for utgiftene ikke var så sterk som for inntektene, over-

steg inntektene i 1951 utgiftene med kr. 4580, mens utgiftene både i 1949 og 1950 hadde vært større enn inntektene. — De samlede inntekter for farkost med mannskap og redskap utgjorde kr. 121 513 i 1951. Dette er en økning på om lag kr. 30 000 sammenlignet med 1950 og kr. 40 000 sammenlignet med 1949. De samlede utgiftene utgjorde kr. 43 369 i 1951, om lag 1300 kroner mindre enn i 1950, men om lag 3000 kroner mer enn i 1949. I gjennomsnitt for årene 1949—51 har en i denne farkostgruppe:

Gjennomsnittlig pr. farkost pr. år

Bruttoinntekt	kr. 96 968
Netto mannslott	» 5 368
Netto mannslott pr. driftsuke	» 203
Farkostens nettoinntekt	» 368
Inntekter i alt ÷ utgifter i alt	» 55 380

Den sterke øking i bruttofangsten i de to størrelsesgruppene i Nord-Norge gjorde at bruttofangsten i gruppen »Nord-Norge, alle«, steg fra kr. 57 928 i 1950 til kr. 75 146 i 1951. I 1949 var bruttofangsten kr. 53 812. Netto manns-lotten som i 1949 utgjorde kr. 3583 og i 1950 kr. 4036 steg til kr. 5182 i 1951. Netto ukelotten økte fra kr. 133 i 1949 og kr. 143 i 1950 til kr. 236 i 1951. — Også farkostens (partsrederiets) inntekter viste stigning, mens dens utgifter gikk noe ned sammenlignet med 1950. Farkostens inntekter oversteg i 1951 utgiftene med om lag kr. 3850, mens utgiftene både i 1949 og 1950 var større enn inntektene. — De samlede inntekter for farkost med mannskap og redskap økte likeledes sterkt fra de to foregående årene, mens utgiftene gikk litt ned. De samlede inntektene oversteg i 1951 utgiftene med om lag kr. 50 000. Tilsvarende tall for 1949 og 1950 var henholdsvis kr. 27 171 og kr. 29 441. For alle nord-norske farkoster i undersøkelsen får en i gjennomsnitt for de tre årene:

Gjennomsnittlig pr. farkost pr. år

Bruttoinntekt	kr. 62 295
Netto mannslott	» 4 267
Netto mannslott pr. driftsuke	» 171
Farkostens nettoinntekt	» 350
Inntekter i alt ÷ utgifter i alt	» 35 480

I »Sør-Norge, under 50 fot« økte båtlagets bruttoinntekt til kr. 33 482 fra kr. 27 765 i 1950 og kr. 27 917 i 1949. Det er denne farkostgruppen som viser minst inntektsøkning fra året før og som har minst bruttoinntekt i gjennomsnitt pr. farkost. Den inntektsøkning som gruppen viser skyldes først og fremst økte inntekter av størjefisket og skreifisket. Fellesutgiftene, kr. 2477, var om lag 300 kroner høyere enn i 1950 og 400 kroner høyere enn i 1949. Da økingen i bruttoinntekten ikke var så stor som i de andre gruppene økte heller ikke netto manns-lotten så sterkt i denne farkostgruppen. Den utgjorde således kr. 3691 i 1951 mot kr. 3322 i 1950 og kr. 3148 i 1949. Da driftstiden var noe kortere i 1951 enn i de to tidligere år kom netto manns-lott pr. driftsuke opp i kr. 152 mot kr. 123 i 1950 og kr. 114 i 1949. — Farkosten (partrederiet) tilfaldt det i 1951 en inntekt på kr. 9480, det er 1100 kroner mer enn i 1950 og om lag 1500 kroner mer enn i 1949. Farkostens utgifter som gikk litt ned sammenlignet med de to foregående årene utgjorde kr. 6063 i 1951. Farkostens inntekter oversteg dermed i 1951 utgiftene med kr. 3417, mens tilsvarende tall for 1950

og 1949 var henholdsvis kr. 1957 og kr. 1197. — De samlede inntekter for farkost med mannskap og redskap var i 1951 om lag 6000 kroner høyere enn i 1950 og 1949 og kom opp i kr. 34 788. De samlede utgifter, kr. 9453, var derimot 6—700 kroner lavere enn i de to foregående årene, slik at »Inntekter i alt ÷ utgifter i alt« som i 1951 utgjorde kr. 25 335 var om lag 7000 kroner høyere enn i 1949 og 1950.

I gjennomsnitt for de tre undersøkelsesårene har en:

Gjennomsnittlig pr. farkost

Bruttoinntekt	kr. 29 721
Netto mannslott	» 3 387
Netto mannslott pr. driftsuke	» 130
Farkostens nettoinntekt	» 2 190
Inntekter i alt ÷ utgifter i alt	» 20 746

Gruppen »Sør-Norge, 50 fot og over« viser meget sterk øking i båtlagets bruttoinntekt. Denne utgjorde således kr. 68 351 i 1949, kr. 99 589 i 1950 og kr. 143 739 i 1951. Inntektsstigningen skyldes særlig høyere inntekter på fet- og småsildfiske, lofotfiske (not) og størjefiske. Fellesutgiftene er også økt sterkt, de utgjorde således kr. 6628 i 1949, kr. 9113 i 1950 og kr. 13 528 i 1951. Netto manns-lott kom i 1951 opp i kr. 5864 mot kr. 3092 i 1949 og kr. 3714 i 1950. Netto manns-lott pr. driftsuke steg også sterkt, den utgjorde kr. 227 i 1951 mot henholdsvis kr. 114 og kr. 142 i 1949 og 1950. — Farkostens (partrederiets) inntekter i 1951, kr. 55 059, lå om lag 6500 kroner høyere enn i 1950 og 17 000 kroner høyere enn i 1949. For farkostens utgifter var det imidlertid nedgang på om lag kr. 12 000 fra året før, men de lå om lag kr. 5000 høyere enn i 1949. Farkostens inntekter oversteg i 1951 utgiftene med kr. 17 914, mens utgiftene både i 1949 og 1950 lå litt høyere enn inntektene. — De samlede inntekter for farkost med mannskap og redskap gikk opp med over 37 000 kroner fra 1950, og med nesten 75 000 kroner sammenlignet med 1949 og utgjorde kr. 143 739 i 1951. De samlede utgifter, kr. 56 216, lå om lag 7000 kroner lavere enn i 1950, men om lag 12 000 kroner høyere enn i 1949.

Gjennomsnittstallene for årene 1949—51 er i denne gruppen:

Gjennomsnittlig pr. farkost

Bruttoinntekt	kr. 102 968
Netto mannslott	» 4 223
Netto mannslott pr. driftsuke	» 161
Farkostens nettoinntekt	» 4 470
Inntekter i alt ÷ utgifter i alt	» 52 064

Økingen i bruttofangsten i de to størrelsesgrupper i Sør-Norge medførte at bruttofangsten i gruppen »Sør-Norge, alle« økte fra kr. 53 622 i 1950 til kr. 67 681 i 1951. I 1949 var bruttofangsten kr. 40 11. Netto manns-lott, som i 1949 utgjorde kr. 3131 og i 1950 kr. 3463, økte til kr. 4382 i 1951. Netto ukelotten økte fra kr. 114 i 1949 og kr. 130 i 1950 til kr. 177 i 1951. — Også farkostens (partrederiets) inntekter viste øking fra de to foregående årene, mens farkostens utgifter lå høyere enn i 1949 men lavere enn i 1950. Farkostens inntekter oversteg i 1951 utgiftene med kr. 8029, mot med kr. 1199 året før. I 1949 var utgiftene større enn inntektene. — De samlede inntekter for farkost med mannskap og redskap, kr. 69 453, var større enn

Gjennomsnitt pr. år (1949—51) pr. farkost	Bruttoinntekt	Netto mannslott	Netto manns- lott pr. driftsuke	Farkostenes nettoinntekt	Inntekter i alt ÷ utgifter i alt
	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.
<i>Nord-Norge:</i>					
Under 50 fot	42 046	3 628	151	352	23 908
50 fot og over	96 968	5 368	203	368	55 380
Alle	62 295	4 267	171	350	35 480
<i>Sør-Norge:</i>					
Under 50 fot	29 721	3 387	130	2 190	20 746
50 fot og over	102 968	4 223	161	4 470	52 064
Alle	53 805	3 659	140	2 917	31 009
<i>Hele kysten:</i>					
Under 50 fot	34 970	3 483	138	1 376	21 992
50 fot og over	100 905	4 778	181	2 858	54 245
Alle	57 798	3 927	153	1 844	33 084

Tabell 9 a. Noen hovedposter i regnskapene for 1949, 1950 og 1951. Nord-Norge.
Gjennomsnitt pr. farkost.

	1949			1950			1951		
	Under 50,0 fot	50 fot og over	Alle	Under 50,0 fot	50 fot og over	Alle	Under 50,0 fot	50 fot og over	Alle
Antall farkoster	42	26	68	35	21	56	29	16	45
Gjennomsnittlig lengde i fot..	42	57	48	41	56	47	42	57	47
	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.
<i>Fra båtlagens regnskap:</i>									
Bruttoinntekt i alt	37 851	79 595	53 812	37 756	91 549	57 928	50 532	119 759	75 146
Fellesutgifter	8 591	16 526	11 625	7 274	18 978	11 663	8 017	14 647	10 375
Delingsfangst	29 260	63 069	42 187	30 482	72 571	46 265	42 515	105 112	64 771
Herav til mannskapet	19 215	37 586	26 239	20 995	43 999	29 621	27 432	59 289	38 759
— redskapene særskilt ..	2 302	7 238	4 189	1 720	7 444	3 866	4 584	16 963	8 985
— farkosten	7 743	18 245	11 759	7 767	21 128	12 778	10 499	28 860	17 027
Mannskapets særutgifter	855	986	905	1 043	763	938	891	620	795
Netto mannslott	3 164	4 260	3 583	3 422	5 058	4 036	4 297	6 787	5 182
Netto mannslott pr. driftsuke	119	155	133	132	159	143	201	295	236
Redskapenes særutgifter	1 589	1 760	1 654	820	1 298	998	478	2 068	1 043
<i>Fra farkostens regnskap:</i>									
Farkostens inntekter i alt ²⁾ ..	8 375	20 407	12 976	8 686	21 359	13 438	11 414	30 614	18 241
Farkostens utgifter i alt....	8 924	21 346	13 674	10 548	23 895	15 552	7 948	26 034	14 379
Farkostens nettoinntekt	÷ 549	÷ 939	÷ 698	÷ 1 862	÷ 2 536	÷ 2 114	3 466	4 580	3 862
<i>Inntekter og utgifter i alt¹⁾:</i>									
Inntekter i alt	38 483	81 757	55 029	38 675	91 791	58 592	51 543	121 513	76 421
Utgifter i alt	19 959	40 618	27 858	19 685	44 934	29 151	17 334	43 369	26 592
Herav proviant, brensel o.l....	1 162	3 094	1 900	1 064	3 651	2 033	1 181	3 042	1 842
» agn	2 369	3 443	2 779	1 826	4 276	2 745	1 681	3 229	2 232
» drivstoff m.v.	2 387	5 178	3 453	2 269	7 308	4 159	2 279	6 070	3 628
» ekstralotter, faste hyrer, leid arbeidshjelp	2 151	4 285	2 967	1 767	2 996	2 228	1 724	1 908	1 789
» redskapsutgifter	3 658	6 012	4 559	2 268	6 487	3 849	2 548	5 134	3 467
» vedlikehold av skrog, ma- skin og utstyr	2 471	5 833	3 756	2 263	4 784	3 209	2 447	5 958	3 696
» assurance, farkosten	481	1 330	806	507	1 574	908	550	1 591	920
» hovedreparasjon og nyan- skaffelser til farkost ..	4 408	8 542	5 989	6 874	11 444	8 587	4 110	14 497	7 804
» renter av lån	221	975	509	210	768	419	332	821	506
» andre og uspesifiserte utg.	651	1 926	1 140	637	1 646	1 014	482	1 119	708
Inntekter i alt ÷ utgifter i alt	18 524	41 139	27 171	18 990	46 857	29 441	34 209	78 144	49 829

1) Se tabell 8 med fotnote. 2) Posten »Herav til farkosten» ovenfor, pluss andre inntekter for farkosten alene.

i 1949 og 1950. De samlede utgifter, kr. 24 333, var større enn i 1949, men utgjorde ikke så mye som i 1950.

Følgende gjennomsnittstall for årene 1949—51 er utregnet for alle sør-norske farkoster under ett.

Gjennomsnittlig pr. farkost	
Bruttoinntekt	kr. 53 805
Netto mannslott	» 3 659
Netto mannslott pr. driftsuke	» 140
Farkostens nettoinntekt	» 2 917
Inntekter i alt ÷ utgifter i alt	» 31 009

Tendensen i tallene var ens i Nord-Norge og i Sør-Norge når det gjelder båtlagets regnskap. Denne tendens gjenspeiles derfor i tallene for »Kysten i alt«: Sterk øking fra 1950 til 1951 i bruttoinntekten, netto mannslott og netto mannslott pr. driftsuke, særlig for farkostene over 50 fot.

For alle farkoster i undersøkelsesmateriale under ett, utgjorde netto mannslott kr. 4707 i 1951 mot kr. 3708 i 1950 og kr. 3366 i 1949. Netto mannslott pr. driftsuke utgjorde i 1951 kr. 200 for alle undersøkelsesfarkostene under ett, mot kr. 136 i 1950 og kr. 124 i 1949.

Når det gjelder farkostens (partrederiets) regnskap var det øking fra 1949 og 1950 i inntektene både i Sør-Norge

og i Nord-Norge, mens utgiftene i forhold til i 1950 gikk ned i alle grupper unntatt for de nord-norske farkoster over 50 fot. Ser en hele kysten under ett ble det økt inntekt og reduserte utgifter for farkosten, slik at »farkostens nettoinntekt i 1951 ble betydelig større enn i 1949 og 1950 i begge størrelsesgrupper. For alle undersøkelsesfarkostene under ett, uten hensyn til størrelse, ble denne nettoinntekt i 1951 gjennomsnittlig kr. 6340, mens utgiftene i 1949 og 1950 oversteg inntektene med henholdsvis kr. 592 og kr. 217.

Når en til slutt ser på inntekter og utgifter for farkost med mannskap og redskap er inntektsstigningen fra 1949 og 1950 til 1951 mest iøynefallende. Utgiftene er derimot gått ned fra 1950. Sammenligner en utgiftene i 1951 med utgiftene i 1949 viser det seg at utgiftene var større i 1949 enn i 1951 for farkoster under 50 fot, mens utgiftene for farkoster over 50 fot var større i 1951 enn i 1949. Det fremgår ellers av tabell 9 c hvilke utgiftsposter som har endret seg mest i de tre undersøkelsesårene.

For sammenlignings skyld har en nedenfor stilt sammen de gjennomsnittstall for årene 1949—51 som ovenfor ble oppgitt under hver farkostgruppe. En gjengir dessuten tilsvarende tall for »Kysten i alt«.

Av tabellen fremgår det at farkostene under 50 fot i disse årene gjennomsnittlig oppnådde høyere bruttofångst i

Tabell 9 b. Noen hovedposter i regnskapene for 1949, 1950 og 1951. Sør-Norge.
Gjennomsnitt pr. farkost.

	1949			1950			1951		
	Under 50 fot	50,0 fot og over	Alle	Under 50 fot	50,0 fot og over	Alle	Under 50 fot	50,0 fot og over	Alle
Antall farkoster	44	19	63	48	27	75	45	21	66
Gjennomsnittlig lengde i fot..	39	62	46	39	69	50	39	67	48
<i>Fra båtlagets regnskap</i>	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.
Bruttoinntekt i alt	27 917	68 351	40 111	27 765	99 589	53 622	33 482	140 964	67 681
Fellesutgifter	2 096	6 628	3 462	2 180	9 113	4 676	2 477	13 528	5 994
Delingsfangst	25 821	61 723	36 649	25 585	90 476	48 946	31 005	127 436	61 687
Herav til mannskapet	14 368	28 019	18 485	14 658	37 813	22 993	17 557	55 664	29 783
—»— redskapene særskilt ..	4 179	7 246	5 104	3 239	10 545	5 869	5 274	19 457	9 786
—»— farkosten	7 274	26 458	13 060	7 688	42 118	20 084	8 174	52 315	22 219
Mannskapets særutgifter	336	2 319	934	494	3 373	1 530	290	2 335	941
Netto mannslott	3 148	3 092	3 131	3 322	3 714	3 463	3 691	5 864	4 382
Netto mannslott pr. driftsuke	114	114	114	123	142	130	152	227	177
Redskapenes særutgifter	953	2 745	1 493	946	2 041	1 341	623	3 208	1 445
<i>Fra farkostens regnskap:</i>									
Farkostens inntekter i alt ²⁾ ..	7 976	28 101	14 046	8 380	48 857	22 951	9 480	55 059	23 982
Farkostens utgifter i alt....	6 779	32 456	14 523	6 423	49 005	21 752	6 063	37 145	15 953
Farkostens nettoinntekt	1 197	÷ 4 355	÷ 477	1 957	÷ 148	1 199	3 417	17 914	8 029
<i>Inntekter og utgifter i alt¹⁾:</i>									
Inntekter i alt	28 621	70 009	41 103	28 459	106 340	56 515	34 788	143 739	69 453
Utgifter i alt	10 164	44 148	20 412	10 043	63 532	29 299	9 453	56 216	24 333
Herav proviant, brensel o.l...	382	2 678	1 073	435	4 389	1 858	598	2 957	1 349
» agn	307	251	288	334	402	359	429	608	486
» drivstoff m.v.	1 692	4 295	2 479	1 884	7 608	3 944	1 623	9 437	4 110
» ekstralotter, faste hyrer, leid arbeidshjelp	959	5 490	2 326	427	11 602	4 451	292	11 993	4 016
» redskapsutgifter	1 704	6 078	3 023	1 907	12 720	5 799	1 631	10 003	4 293
» vedlikehold av skrog, maskin og utstyr	1 944	5 774	3 099	1 937	7 340	3 882	1 513	7 098	3 290
» assurance, farkosten	280	2 257	876	345	3 715	1 558	377	1 843	844
» hovedreparasjon og nyan-skaffelser til farkost ..	2 397	13 810	5 840	2 376	9 367	4 892	2 676	7 022	4 059
» renter av lån	72	687	257	159	2 170	883	133	1 448	552
» andre og uspesifiserte utg.	427	2 828	1 151	239	4 219	1 673	181	3 807	1 334
Inntekter i alt ÷ utgifter i alt	18 457	25 861	20 691	18 446	42 808	27 216	25 335	87 523	45 120

1) Se tabell 8 med fotnote. 2) Posten »Herav til farkosten » ovenfor, pluss andre inntekter for farkosten alene.

Nord-Norge enn i Sør-Norge. Når det gjelder farkoster over 50 fot hadde de sør-norske farkoster litt høyere bruttofangst enn nord-norske.

Netto mannsloften var høyere i Nord-Norge enn i Sør-Norge både for de store og de små farkoster. At netto mannsloften for farkoster over 50 fot er høyere i Nord-Norge enn i Sør-Norge henger for det første sammen med at mannskapet i Nord-Norge hyppigere får manns- og redskapslott *sammen* enn i Sør-Norge, slik at mannsloften i Nord-Norge i større utstrekning enn i Sør-Norge også omfatter redskapsgodtgjørelse. Dessuten var det i 1950 og i 1951 færre lottfiskere pr. farkost over 50 fot i Nord-Norge enn i Sør-Norge.

Også netto mannslott pr. driftsuke ble større i Nord-Norge enn i Sør-Norge.

Ser en på rubrikken »Farkostens nettoinntekt« viser det seg at denne nettoinntekt var større for de sør-norske enn for de nord-norske farkoster. Hovedårsaken til dette er at farkostene hyppigere holder redskap i Sør-Norge enn i Nord-Norge, slik at farkostparten i større utstrekning også omfatter redskapsgodtgjørelse *sørpå* enn *nordpå*. Da redskapene oftest gir et visst »overskudd« bevirker de redskaper som rederiene eier *sørpå* at rederienes nettoinntekt blir

større her enn i Nord-Norge. En annen grunn er at de nord-norske undersøkelsesfarkoster i årene 1949—51 har hatt større utgifter til hovedreparasjoner, ombygginger og større nyanskaffelser enn de sør-norske.

I farkostens utgifter er som nevnt ovenfor i avsnittet »Farkosteierens (partrederiets) regnskap for farkosten« ikke tatt med avskrivning på farkost og heller ikke ordinær avskrivning på redskaper som farkosten eier. Farkostens nettoinntekt må reduseres med disse avskrivninger skal en få frem rederiets overskudd. Det er heller ikke trukket fra renter av egenkapitalen. På den annen side har utgiftene til hovedreparasjoner og nyanskaffelser sikkert vært unormalt store i disse tre årene, og da slike utgifter er kommet med i tabellene trekker dette noe i motsatt retning.

Dessverre gir regnskapene for få holdepunkter til at en kan forsvare å utføre en noenlunde brukbar beregning av avskrivningene. En rekke av undersøkelsesbåtene er nok så gamle at de nå skulle være nedskrevet til kr. 0, men det er flere av de eldre farkostene som har gjennomgått større ombygginger i tiden før undersøkelsen begynte og som det derfor fremdeles burde beregnes til dels større avskrivninger for. For de relativt nye farkostene påløper

Fortsettes side 522.

Tabell 9 c. Noen hovedposter i regnskapene for 1949, 1950 og 1951. Kysten i alt.
Gjennomsnitt pr. farkost.

	1949			1950			1951		
	Under 50 fot	50,0 fot og over	Alle	Under 50 fot	50,0 fot og over	Alle	Under 50 fot	50,0 fot og over	Alle
Antall farkoster	86	45	131	83	48	131	74	37	111
Gjennomsnittlig lengde i fot..	40	59	47	40	64	49	40	62	47
	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.
<i>Fra båtlagets regnskap:</i>									
Bruttoinntekt i alt	32 768	74 848	47 223	31 978	96 072	55 463	40 164	131 794	70 707
Fellesutgifter	5 267	12 347	7 699	4 328	13 429	7 663	4 648	14 012	7 770
Delingsfangst	27 501	62 501	39 524	27 650	82 643	47 800	35 516	117 782	62 937
Herav til mannskapet	16 735	33 547	22 510	17 330	40 520	25 827	21 427	57 232	33 361
— redskapene særskilt ..	3 263	7 241	4 630	2 598	9 189	5 013	5 004	18 378	9 462
— farkosten	7 503	21 713	12 384	7 722	32 934	16 960	9 085	42 172	20 114
Mannskapets særutgifter	590	1 549	919	725	2 231	1 277	526	1 594	882
Netto mannslott	3 156	3 768	3 366	3 364	4 302	3 708	3 928	6 263	4 707
Netto mannslott pr. driftsuke	116	138	124	127	150	136	170	255	200
Redskapenes særutgifter	1 264	2 176	1 577	893	1 716	1 195	566	2 715	1 282
<i>Fra farkostens regnskap:</i>									
Farkostens inntekter i alt ¹⁾ ..	8 171	23 656	13 490	8 509	36 826	18 885	10 238	44 488	21 655
Farkostens utgifter i alt....	7 827	26 037	14 082	8 162	38 019	19 102	6 802	32 340	15 315
Farkostens nettoinntekt	344	÷ 2 381	÷ 592	347	÷ 1 193	÷ 217	3 436	12 148	6 340
<i>Inntekter og utgifter i alt²⁾:</i>									
Inntekter i alt	33 347	76 797	48 332	32 784	99 975	57 404	41 354	134 127	72 280
Utgifter i alt	14 948	42 109	24 277	14 108	55 395	29 237	12 542	50 661	25 249
Herav proviant, brensel o.l... ¹⁾	763	2 919	1 503	700	4 065	1 933	827	2 993	1 549
» agn	1 315	2 095	1 583	963	2 097	1 379	920	1 741	1 195
» drivstoff m.v.	2 031	4 804	2 986	2 046	7 477	4 036	1 881	7 981	3 915
» ekstralotter, faste hyrer, leid arbeidshjelp	1 541	4 797	2 658	992	7 839	3 502	852	7 632	3 111
» redskapsutgifter	2 660	6 039	3 820	2 059	9 993	4 966	1 989	7 898	3 958
» vedlikehold av skrog, ma- skin og utstyr	2 202	5 803	3 437	2 075	6 222	3 594	1 880	6 605	3 456
» assurance, farkosten	378	1 721	840	413	2 778	1 280	445	1 735	875
» hovedreparasjon og nyan- skaffelser til farkost ..	3 380	10 767	5 916	4 273	10 275	6 472	3 238	10 255	5 577
» renter av lån	145	853	388	180	1 557	685	211	1 177	533
» andre og uspesifiserte utg.	533	2 311	1 146	407	3 092	1 390	299	2 644	1 080
Inntekter i alt ÷ utgifter i alt	18 489	34 688	24 055	18 676	44 580	28 167	28 812	83 466	47 031

1) Se tabell 8 med fotnote. 2) Posten »Herav til farkosten« ovenfor, pluss andre inntekter for farkosten alene.

Norges utførsel av fiskeprodukter for 31. desember 1951 og fra 1. januar til 4. oktober 1952 og i uken som endte 4. oktober

520

Nr. 42, 23. oktober 1952

TOLLSTEDER	Fersk sild i alt	Fersk vårsild	Fersk Storsild	Fersk fetsild	Fersk forfangst sild	Fersk brisling og småsild	Frossen sild i alt	Frossen vårsild	Frossen storsild	Frossen fetsild	Frossen forfangst sild	Frossen brisling og småsild	Fersk fisk i alt	Fersk torsk	Fersk lange	Fersk sei	Fersk hyse	Fersk makrell	Fersk kveite	Fersk flyndre
	Stat.nr. 403 ₁₋₃	Stat.nr. 403 ₂	Stat.nr. 403 ₃	Stat.nr. 403 ₄	Stat.nr. 403 ₅	Stat.nr. 403 ₆	Stat.nr. 404 ₁₋₄	Stat.nr. 404 ₂	Stat.nr. 404 ₁	Stat.nr. 404 ₄	Stat.nr. 404 ₅	Stat.nr. 404 ₆	Stat.nr. 405 ₁₋₁₆	Stat.nr. 405 ₃	Stat.nr. 405 ₄	Stat.nr. 405 ₂	Stat.nr. 405 ₅	Stat.nr. 407	Stat.nr. 406 ₁	Stat.nr. 406 ₄
	tonn	tonn	tonn	tonn	tonn	tonn	tonn	tonn	tonn	tonn	tonn	tonn	tonn	tonn	tonn	tonn	tonn	tonn	tonn	tonn
Fredrikstad	35	35	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	150	—	—	—	—	66	—	—
Oslo	11	—	—	—	—	11	—	—	—	—	—	—	127	9	—	10	20	—	7	1
Kristiansand S ..	3	—	—	—	3	—	20	—	—	—	8	12	152	—	—	—	—	132	—	1
Egersund	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15	—	—	—	—	—	—	—
Stavanger	149	—	—	—	10	139	2 026	1 114	912	—	—	—	440	—	—	3	20	1	—	6
Kopervik	—	—	—	—	—	—	338	248	90	—	—	—	11	—	—	—	—	—	—	—
Haugesund	14 233	13 980	195	—	—	58	1 754	997	757	—	—	—	407	—	—	13	51	240	—	1
Bergen	9 012	1 732	6 059	—	684	537	3 683	1 807	1 865	—	3	8	9 102	1 890	—	696	746	—	186	233
Florø	6 775	2 770	3 754	—	251	—	375	58	317	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Måløy	13 631	6 439	7 050	—	142	—	2 540	868	1 632	—	40	—	2 203	24	—	5	60	—	19	11
Ålesund	5 470	68	5 399	—	3	—	7 712	2 412	4 651	—	649	—	2 304	341	1	196	846	—	367	27
Molde	270	—	—	—	—	270	1 102	403	679	—	—	20	358	—	—	10	3	—	4	—
Kristiansund N ..	—	—	—	—	—	—	2 786	767	2 019	—	—	—	641	60	—	—	33	—	49	19
Trondheim	136	—	87	—	—	49	1 738	556	1 119	—	—	—	2 066	440	—	156	300	—	279	228
Bodø	—	—	—	—	—	—	34	—	—	34	—	—	27	—	—	—	1	—	21	5
Svolvær	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	695	287	—	195	84	—	38	74
Tromsø	1	—	—	—	1	—	6	—	—	—	—	6	982	139	—	—	311	—	318	76
Hammerfest	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	330	111	—	—	96	—	59	38
Vardø	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	34	6	—	—	12	—	—	16
Andre	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	736	18	—	—	7	130	99	18
I alt	49 726	25 024	22 544	—	1 094	1 064	24 114	9 230	14 041	34	700	109	20 780	3 325	1	1 284	2 590	569	1 446	754
I uken*) ..	7	—	—	—	—	7	—	—	—	—	—	—	1 001	6	1	88	57	—	41	32

*) På grunn av korreksjoner og avrunding av tallene til nærmeste hele tonn vil summen av poststedene på grunn av den sene postgang ikke være kommet inn ved ukespjårets slutt. Utførselen blir i slike tilfelle ikke tatt med i uken, men kommer bare med i tallene hittil i år.

TOLLSTEDER	Fersk ål	Fersk brosmes	Fersk pigghå	Fersk håbrand	Fersk laks	Fersk Steinbit	Fersk rogn	Annen fersk fisk	Frossen fisk i alt	Frossen torskefilet	Rundfrossen torsk	Frossen seifilet	Rundfrossen sei	Frossen hysefilet	Rundfrossen hyse	Frossen makrell	Frossen laks	Frossen annen fisk	Tørrfisk i alt	Klippfisk i alt
	Stat.nr. 412	Stat.nr. 405 ₆	Stat.nr. 414 ₁	Stat.nr. 414 ₂	Stat.nr. 411 ₁	Stat.nr. 410	Stat.nr. 416	Stat.nr. 405 ₅ , 5 ₅ , 5 ₆ , 6 ₂ , 6 ₃ , 6 ₄ , 8.9.11 ₂ , 13.15	Stat.nr. 417 ₁₋₃₁	Stat.nr. 417 ₁	Stat.nr. 420 ₁	Stat.nr. 417 ₂	Stat.nr. 420 ₂	Stat.nr. 417 ₃	Stat.nr. 420 ₃	Stat.nr. 422	Stat.nr. 422	Stat.nr. 425 ₁	417 ₁ , 18.19 420 ₁ , 421 ₁ , 423-25 26 ₁ , 31	Stat.nr. 433-38
	tonn	tonn	tonn	tonn	tonn	tonn	tonn	tonn	tonn	tonn	tonn	tonn	tonn	tonn	tonn	tonn	tonn	tonn	tonn	tonn
Fredrikstad	83	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Oslo	1	—	—	—	17	—	2	60	30	4	—	—	12	—	—	—	13	1	—	3
Kristiansand S ..	—	—	—	—	7	—	—	12	795	—	—	—	—	—	—	719	—	76	—	20
Egersund	13	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Stavanger	4	—	8	—	9	1	—	388	1 492	—	—	—	—	—	—	1 377	—	115	—	—
Kopervik	11	—	—	—	—	—	—	—	302	—	—	—	—	—	—	260	—	42	—	—
Haugesund	6	—	17	—	—	—	—	79	1 475	—	—	—	—	—	—	1 335	—	140	—	—
Bergen	50	—	831	303	127	6	214	3 820	924	75	29	24	—	2	—	203	118	473	9 010	1 988
Florø	—	—	—	—	—	—	—	—	23	—	—	—	—	—	—	—	—	23	—	—
Måløy	—	—	2 037	—	17	—	4	26	528	—	—	—	—	—	—	—	—	18	510	246
Ålesund	1	1	181	12	6	—	66	259	623	—	—	41	35	—	—	—	21	526	1 064	16 383
Molde	—	—	1	—	—	—	—	340	45	—	—	—	—	—	—	—	—	45	—	—
Kristiansund N ..	—	—	143	—	5	—	5	327	5 649	1 376	76	—	7	1 769	—	2	4	2 415	759	20 287
Trondheim	—	—	—	—	130	2	22	509	1 287	667	59	5	10	7	70	—	321	148	458	—
Bodø	—	—	—	—	—	—	—	—	747	273	30	—	—	49	—	—	—	395	—	1 753
Svolvær	—	—	—	—	2	1	12	2	2 240	1 589	—	142	7	4	15	—	—	483	3 018	—
Tromsø	—	—	—	—	4	—	121	13	683	460	30	88	2	6	1	—	—	48	48	1 086
Hammerfest	—	—	—	—	13	—	13	—	794	176	27	401	4	46	—	—	—	36	104	55
Vardø	—	—	—	—	—	—	—	—	157	—	—	53	—	—	—	—	—	3	101	—
Andre	35	—	—	—	22	—	4	403	1 443	307	2	27	—	2	—	913	26	166	248	2
I alt	204	1	3 218	315	359	10	463	6 241	19 237	4 927	253	781	77	1 885	86	4 809	608	5 811	1 5698	40 682
I uken*) ..	3	1	149	—	—	—	—	623	894	23	—	13	—	26	—	—	7	825	1 757	1 037

TOLLSTEDER	Saltet sild i alt	Saltet vårsild	Saltet Storsild	Saltet fetsild	Saltet skjæresild	Saltet Nordsjø-sild	Saltet islands-sild	Saltet brisling	Krydder sild	Krydder saltet brisling	Saltet fisk i alt	Saltet rogn	Røykt sild	Hummer	Reker	Andre skalldyr	Hermetikk i alt	Sildemel	Fiskemel (Herund, tørrfiskemel)	Tangme1
	Stat.nr. 444 ₁₋₇	Stat.nr. 444 ₁	Stat.nr. 444 ₂	Stat.nr. 444 ₂	Stat.nr. 444 ₄	Stat.nr. 444 ₆	Stat.nr. 444 ₆	Stat.nr. 444 ₇	Stat.nr. 445 ₁	Stat.nr. 445 ₂	Stat.nr. 446 ₁₋₅₆	Stat.nr. 4723 ₁₋₂	Stat.nr. 460	Stat.nr. 466	Stat.nr. 469 ₉	Stat.nr. 467-468 470-471	Stat.nr. 473-97	Stat.nr. 1213 ₁	Stat.nr. 1213 ₂	Stat.nr. 1226
Fredrikstad	tonn	tonn	tonn	tonn	tonn	tonn	tonn	tonn	tonn	tonn	tonn	tonn	tonn	tonn	tonn	tonn	tonn	tonn	tonn	tonn
Oslo	12	—	—	—	—	—	12	—	—	—	—	—	—	1	12	—	189	—	—	—
Kristiansand S ..	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	23	17	4	245	—	—	—
Egersund	159	159	—	—	—	—	—	—	—	—	48	—	—	76	182	—	43	—	74	—
Stavanger	249	137	8	5	—	20	79	—	29	1	18	16	78	144	260	—	10	71 13	245	—
Kopervik	5 228	2 321	2 279	—	—	94	534	—	940	—	—	—	—	—	54	—	—	—	—	—
Haugesund	11428	3 521	6 484	3	—	116	1 304	—	1 275	—	34	7	109	—	1	—	390	23 708	130	—
Bergen	22392	72	19192	541	434	13	2 140	—	1 746	1	143	819	544	87	76	—	5 159	15 659	329	25
Florø	3 312	—	3 312	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	212	1 135	—	—
Måløy	1 288	—	1 288	—	—	—	—	—	100	—	—	—	—	—	—	—	206	10 035	186	—
Ålesund	7 971	3	7 229	—	—	—	739	—	152	—	82	1 033	1 560	—	27	4	485	22 242	650	18
Molde	2 323	45	2 252	26	—	—	—	—	79	—	39	—	—	—	—	—	2	969	—	—
Kristiansund N ..	752	—	507	84	66	—	95	—	57	—	42	389	45	—	53	—	568	1 702	916	899
Trondheim	1 595	1	262	1 332	—	—	—	—	—	—	47	—	—	—	267	58	1 392	3 536	250	—
Bodø	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	2 584	220	—
Svolvær	5	—	—	5	—	—	—	—	—	—	198	1 221	—	—	67	—	168	532	3 248	—
Tromsø	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	37	—	—	119	—	18	1 627	—	—
Hammerfest	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	3 189	100	—
Vardø	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 447	—
Andre	2 942	1 139	1 121	42	—	41	599	—	323	—	—	—	—	2	249	6	196	550	933	—
I alt	59 657	7 398	43 934	2 039	500	284	5 502	—	4 701	2	651	3 522	2 336	333	1 472	81	18 899	100 885	8 728	964
I uken*) ..	591	33	17	25	13	24	479	—	29	—	195	24	125	6	38	20	479	1 549	18	15

TOLLSTEDER	Andre forstoffer	Dampmedisintran	Råmedisintran	Blanktran	Brunblanktran	Bruntran	Håtran	Høyvitaminhold. Kveiteolje m.v.	Selolje rå	Bottle-nose og sperma-settolje rå	Polymerisert og raff. sjødyrolje	Avfalls-tran og tran-grakse	Herdet fett	Stearin m. v.	Fettsyrer og olein	Fiske-lim	Guano ¹⁾	Sel-, kobbe-skin og klappn.	Annet ²⁾
	Stat.nr. 1214-16 23, 1225 ₁	Stat.nr. 1516 ₂₋₉	Stat.nr. 1516 ₁	Stat.nr. 1517 1518 ₁	Stat.nr. 1518 ₂	Stat.nr. 1518 ₃	Stat.nr. 1515 ₁₋₃	Stat.nr. 1514	Stat.nr. 1513	Stat.nr. 1511	Stat.nr. 1521 ₁₋₂	Stat.nr. 1520	Stat.nr. 1543 ₁ 1543 ₂	Stat.nr. 1548	Stat.nr. 1550 ₁ 1549	Stat.nr. 1681 ₄	Stat.nr. 1901 ₁₋₃	Stat.nr. 2318.19	Stat.nr. 207.215.216.461-65.1504 1512.1519.1522.1523.1544.2320-21 4717 ₁ .4724-28.4731 ₁₋₃₂
Fredrikstad	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6 855	20	26426	—	400	—	—	—	8
Oslo	10	143	—	506	1 172	1	138	23 333	208	—	7	20	172	20	8	—	—	—	591
Kristiansand S ..	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Egersund	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1602
Stavanger	300	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16	—	680
Kopervik	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	383
Haugesund	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 199
Bergen	218	1 795	37	3 590	450	20	156	80 748	349	—	8 712	17	3 038	33	825	—	—	735	1 635
Florø	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Måløy	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ålesund	40	1 252	—	1 412	169	5	111	74 075	973	—	350	—	—	—	80	—	—	113	1 130
Molde	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	250
Kristiansund N ..	4	28	—	668	662	—	63	—	—	—	—	22	—	1	—	72	99	—	527
Trondheim	—	—	—	—	—	—	—	—	7	—	—	—	—	—	13	—	—	8	1 304
Bodø	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	144
Svolvær	696	—	—	226	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	244
Tromsø	217	2	—	1 117	633	11	—	—	2 767	—	—	—	—	—	—	—	—	156	353
Hammerfest	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	40
Vardø	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
Andre	496	—	—	103	34	—	—	62 343	2	—	1 983	—	5 410	—	154	—	—	10	6 940
I alt	1 981	3 220	37	7 622	3 120	37	468	240 499	4 306	761	17 907	79	350 46	54	1 480	72	115	1022	18 033
I uken*) ..	180	162	1	278	315	—	31	7 985	567	19	173	—	259	—	5	1	—	11	1 823

¹⁾ Av stat. nr. 1901₃ benmel er bare hvalbenmel tatt med. ²⁾ Av stat. nr. 215 er bare hvalkjøtt-ekstrakt tatt med.

Lov og bestemmelser gitt i medhold av lov.

Endring av ferskfiskforskriftenes § 20. Tilføyelse av bestemmelser om størrelsessortering av rødspette og lomre.

Ved kgl. resolusjon av 26. september 1942 er i medhold av § 1 i lov av 16. juni 1933 om behandling m. v. av fisk og fiskeprodukter og § 1 i lov av 25. juni 1937 om kvalitetskontroll med fisk og fiskeprodukter bestemt:

I.

I de ved kongelig resolusjon av 28. mars 1952 fattsatte forskrifter for behandling m. v. av fersk og frossen fisk, fiskefilet og rogn gjøres en endring i § 20, 6, ledd, idet det etter angivelse av standard kveite I—VII gjøres følgende tilføyelse:

Standard rødspette:	I	29 cm til 450 gram.
	II	450 gram til 1350 gram.
	III	1350 gram og over.
Standard lomre:	I	25 cm til 450 gram.
	II	450 gram og over.

II.

Denne bestemmelse trer i kraft straks.

Bergen, 1. oktober 1952.

Oversikt, forts. fra s. 508.

Makrell:

Det foregår for tiden ikke noe makrellfiske av betydning.

Størje:

Det er en del størje til stede, men den er nå til dels meget vanskelig å fange. I uken hadde Rogaland 8000 kg størje, Hordaland 28 600 kg, Sunnmøre 19 300 kg.

Håbrann:

Det meldes om to mindre fangster på tils. 1300 kg.

Skalldyr:

Av reker hadde Oslofjorden en ilandbrakt mengde på 8000 kg kokte og 4000 kg rå reker, Sikagerakkysten 12 000 kg kokte og 5000 kg rå, Rogaland 11 000 kg kokte og 2500 kg rå, Møre og Romsdal 1800 kg.

Hummerfisket:

Den 16. oktober var sesongens første trekningsdag i Vest-Agder, men det foreligger ikke nærmere melding. I Aust-Agder er fisket nærmest slutt. Alt i alt synes det å være mindre hummer enn i fjor. I uken hadde Møre og Romsdal 6500 kg. hummer. Av krabbe hadde Møre og Romsdal 88 200 kg, Måløy 9000 kg.

Forts. fra s. 519.

det dessuten selvsagt også avskrivninger. For redskapene har en absolutt ikke noe holdepunkt i regnskapene til beregning av verdiforringelsen.

Selv om en ikke på grunnlag av regnskapene i denne undersøkelsen kan utføre en nøyaktig beregning av avskrivningene og dermed lønnsomheten av å eie fiskefarkost er »farkostens nettoinntekt» så liten i tabellen ovenfor at en kan gå ut fra som sikkert at det — i gjennomsnitt for de tre årene — ble underskudd for de nord-norske farkostene i undersøkelsen. Sannsynligvis var dette tilfelle også for de sør-norske farkostene. Årene 1949 og 1950 ga tydelig underskudd i Nord-Norge, mens året 1951 rettet opp situasjonen en del. Også i Sør-Norge var årene 1949 og 1950 de verste, mens 1951 vel sannsynligvis ga et ganske bra overskudd.

Nye publikasjoner fra Fiskeridirektoratet.

Aure, Lars: Traners resistens mot harskning. (Fiskeridirektoratets skrifter, serie Teknologiske undersøkelser, vol. 2, no. 3).

Beretning om selfangsten, håkjerringfisket og overvintrings-ekspedisjonene i 1951. (Årsberetn. vedk. Norges fiskerier 1951, nr. 9).

Ferskfiskforskrifter. Fastsatt ved kgl. res. av 28. mars 1952. Fiskeridirektøren, Statens Ferskfiskkontroll.

Hjorth-Hansen, Sverre: Nye skjermete indikatorer. (Fiskeridirektoratets skrifter, serie Teknologiske undersøkelser, vol. 2, no. 4).



DIESEL- OG SEMIDIESELMOTORER

10—400 HK

1—6 CYLINDRER



AKTIEBOLAGET

JØNKØPINGS MOTORFABRIK

JØNKØPING — SVERIGE

Representanter:

For Nord-Norge: Herr ANTON ARVESEN, Engenes

For Syd-Norge: Firma BJ. BERGESEN
Store Markevei 8—10