

FISKETS GANG

Utgitt av Fiskeridirektøren

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

43. årg.

Bergen, Torsdag 19. desember 1957

Nr. 51

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 30300. Postgiro nr. 691 81. Telegramadresse: „Fiskenytt”.

Fiskerioversikt for uken som endte 14. desember 1957

Det var overveiende bra værforhold i uken som endte 14. desember, men tildels en generende kulde. Som vanlig for årstiden trekkes endel fartøyer nå ut av drift for å gjøres klar til vintersildfisket og torskefiskeriene over nyttår. Det ble de fleste steder brakt mere fisk iland i siste uke enn i foregående. Sildefisket derimot gikk det noe tilbake med.

Fisket i Finnmark ga ukefangst på 1552 tonn mot 1075 tonn uken før. Det var bra fiskeforhold mesteparten av uken. Av fangsten nevnes 962,3 tonn torsk, 516,6 tonn hyse, 17,2 tonn sei, 17,5 tonn brosme, 10,5 tonn kveite, 0,8 tonn flyndre, 9,4 tonn steinbit, 7,2 tonn uer og 10,2 tonn blåkveite.

Fisket i Troms ga ukefangst på 389 tonn mot 261 tonn uken før. Fangsten besto av 246,8 tonn torsk, 1,3 tonn sei, 19,8 tonn brosme, 85,3 tonn hyse, 24,3 tonn kveite, 1,2 tonn blåkveite, 0,3 tonn flyndre, 6,7 tonn uer, 2,3 tonn steinbit og 0,9 tonn reker.

Vesterålen:

Fra Bø meldes det at seifisket fremdeles er ujevnt. Toppfangstene i uken var på opptil 5000 kg (på garn). Det var noen værhindring. Ukepartiet ble 112 tonn. Fra Andenes meldes det om ukefangst for dette sted samt Bleik og Nordmjele på 363,5 tonn, hvorav nevnes 338,2 tonn sei, 18 tonn hyse og 5,7 tonn torsk. Det ble tatt bra fangster.

Levendefisk:

Fra Levendefisklagetets distrikt ble det i uken ført til Trondheim 15 tonn lev. torsk, til Bergen 20 tonn og til Oslo/Østlandet 40 tonn. Bergen mottok dessuten fra Sogn og Fjordane 5 tonn lev. småsei og fra Hordaland 6 tonn lev. torsk og 12 tonn lev. småsei.

Bankfisket, kystfisket:

Nordmøre hadde uketilgang på 72,7 tonn ferskfisk, hvorav nevnes 10,8 tonn torsk, 15,8 tonn sei, 13,4 tonn lange, 15,9 tonn brosme, 8,7 tonn hyse, 6,6 tonn pigghå samt litt kveite, flyndre etc.

Sunnmøre og Romsdal hadde forholdsvis bra fiske. Ukefangsten ble 169 tonn, hvorav 34 tonn torsk, 42 tonn sei, 10 tonn lange, 7 tonn brosme, 63 tonn hyse, 0,7 tonn kveite, 5 tonn lå og 6 tonn skate.

Sogn og Fjordane:

Det ble tatt til dels bra fangster av hå og annen fisk utfor kysten. Ukepartiet ble 334,4 tonn, hvorav

6,4 tonn torsk, 10,7 tonn sei, 26 tonn lange, 22 tonn brosme, 6,7 tonn hyse, 0,8 tonn kveite, 257,5 tonn pigghå, 0,2 tonn flyndre og 4 tonn skate.

Hordaland hadde ukefangst på 98 tonn, hvorav omtalte 18 tonn levende fisk, samt 1 tonn sløyet torsk, 11 tonn sei og lyr, 5 tonn lange og brosme, 2 tonn hyse, 60 tonn pigghå og 1 tonn reker.

Rogalands ukefangst ble 70 tonn fisk.

Skagerakkysten hadde ukefangst på 75 tonn fisk, 3 tonn sild.

Fjordfisk (Oslofjorden) hadde 10 tonn fisk og 5 tonn sild.

Håbrannfisket ga ukefangst på 12 tonn.

Skalldyr:

Hummerfisket viser store tall denne uke, idet Rogaland Fiskesalslag hadde tilgang i uken på 30 tonn. Skagerakkfisk hadde 3 tonn. A reker hadde Fjordfisk 2 tonn kokte og 1,8 tonn rå, Skagerakfisk 6 tonn kokte og 3 tonn rå, Rogaland 2 tonn kokte, Hordaland 1 tonn, Kristiansund N 100 kg, Troms 938 kg.

Fjerne farvann:

I tiden 18.—28. nov. innkom til Tromsø 12 linebåter fra Bjørnøfeltet med tils. av ferskfisk 355,9 tonn torsk, 38,4 tonn hyse, 0,5 tonn brosme, 0,4 tonn kveite, 7,1 tonn blåkveite, 3,2 tonn steinbit og 380 hl lever. I tiden 20. september—27. november er det kommet inn 17 linefangster bestående av følgende saltfiskkvanta: Torsk 666,4 tonn, hyse 57,6 tonn, brosme 0,5 tonn. Av fersk lever hadde disse båter 987 hl. For Nordmøre meldes det denne uke om et saltfiskparti (fra trålere og linebåter) på 257,7 tonn.

Feit- og småsildfisket:

Fra Nord-Norge meldes det at kulden siste uke på sine steder var generende for sildefisket. Ukefangsten ble 41 730 hl mot 62 060 hl uken før. Av fangsten ble 11 350 hl tatt i Finnmark, nemlig 10 450 hl på Vargsund og 900 hl på Bergsfjord, Loppa. Troms hadde 15 170 hl, hvorav på Storfjord, Lyngen 3800, Ilsfjord 1670, Kalsfjord 1350, Ersfjord 1200, Sifjord, Senja 1360, Salangen 100, Gratangen 2930, Kvernsund 230, Kasfjord 1000, Kvefjord 1530 hl. Nordland hadde 15 210 hl, derav på Raftsundet 1750, Østnesfjorden 2000 og på

Helgelandfeltene 11 460 hl. Mot slutten av uken tok en del av brukene til å legge opp.

I *Nord-Trøndelag* ble det i Rørvik og Namsen-distriktet i uken tatt 17 000 skjegger hermetikkvare — *mussa*.

Buholmsråsa—Stad: Ukefangsten utgjorde 2068 hl fetsild og 14 224 hl småsild, hvorav henholdsvis eksportert fersk 518 — 848, saltet 71 — 38, hermetikk 95 — 5913, sildolje 1355 — 7425, innenlands 29 — 0. Av fangsten ble 3000 hl fisket i Trøndelag, 10 500 hl på Nordmøre, 1000 hl i Romsdal og 1500 hl på Sunnmøre. Utenom sild ble det dessuten opp-tatt 568 hl brisling til hermetikk.

Sør for Stad ble det i uken fisket 1155 skjegger *mussa* og 40 skj. sild.

Brislingfisket:

Fra Fredrikstad meldes det at ansjosfabrikkene i uken ble tilført 450 skj. brisling, som alt var fisket med not på Oslofjorden.

Summary

The weather conditions were mostly good, but a severe cold had a hampering effect especially on the herring operations.

At Finnmark 1552 tons of white fish were landed against 1075 tons last week. They included 962 tons of cod, 517 tons of haddock, 11 tons of halibut.

The Troms landings including 247 tons of cod, 85 tons of haddock and 24 tons of halibut amounted to a total of 389 tons against 261 tons last week.

The saithe fishing with nets off Vesterålen was good. At Andenes 338 tons and at Bø 112 tons were landed.

The Møre og Romsdal white fish landings amounted to 241 tons including 45 tons of cod, 71 tons of haddock 12 tons of dogfish and some ling, tusk, saithe and other species.

At Sogn og Fjordane ports 334 tons of white fish including 257 tons of dogfish were landed. The catches were taken on grounds off the Norwegian coast. The Hordaland landings including 60 tons of dogfish, amounted to 98 tons.

*The fat and small herring fisheries in Northern Norway and in the Namsendistrict were partly hampered by the cold. In Northern Norway the landings this week amounted to 41 730 hectolitres against 62 060 hectolitres last week. This week the Namsen district had catches of 3400 hectolitres of *mussa*, landed for canning. The landings in the Buholmsråsa—Stad district were 16 300 hectolitres against 13 500 hectolitres last week. Several herring vessels are at present ending the fat and small herring operations. Instead they are preparing for the winter herring fishery.*

Fetsild- og småsildfisket 1/1—14/12 1957.

	Finnmark—Buholmråsa ¹		Buholmråsa—Stad		Stad—Rogaland		Samlet fangst	
	Fetsild	Småsild	Fetsild	Småsild	Fetsild	Småsild	Fetsild	Småsild
	hl	hl	hl	hl	hl	hl	hl	hl
Fersk eksport	—	—	4 783	2 557	3 654	1 258	8 437	20 689
Saltet	9 123	1 240	3 640	4 744	1 860	2 011	14 623	37 241
Hermetikk	14	30 291	7 353	83 323	2 478	51 720	9 845	185 024
Fabrikkersild	131 798	723 579	222 173	284 054	6 926	28 577	360 897	1 758 004
Agn	16 176	5 970	42 577	9 570	12 776	4 677	71 529	163 275
Fersk innenlands	1 147	78	2 432	520	5 088	3 607	8 667	21 539
I alt	158 258	761 158	282 958	384 768	32 782	91 850	473 998	2 185 772
I alt pr. 15/12 1956	263 023	551 089	778 221	260 872	21 071	73 694	1 062 315	885 655

¹ Lodde til fabrikk 721 616 hl. Lodde til agn 105 hl.



Ut-landet.

Det hollandske sildefiske.

I uken som endte 30. november ble det i hollandske havner ilandbrakt 11 361 tønner saltet sild mot i tilsvarende uke i fjor 18 134 tnr. Siden fisket begynte har det vært innbrakt 169 810 tnr. matjessild, 173 746 tnr. fullsild, 332 215 tnr. rundsaltet vare og 26 579 tnr. tomsild — i alt 702 350 tnr. mot 750 275 tnr. i fjor. Det opplyses i år å være eksportert 323 242 tnr. mot 275 844 tnr. i fjor.

Britisk frossenfilet til Russland.

Av en artikkel i «Fish Trades Gazette» den 7. desember fremgår det, at 400 tonn frossen, flådd torskefilet av fiskeoverskuddet fra sommermånedene som ellers ville ha gått til melfabrikken, er blitt solgt til Russland. Salget er det første i sitt slag som har funnet sted. Forsendelsen ble skipet fra Grimsby 2. desember med det norske fryserikuppet «Norfrost» bestemt for Riga.

Salget er blitt sluttet av firmaet Britfish Ltd. — et firma som ble startet omkring midten av inneværende år, spesielt for å ta seg av frysing av overskuddsfisken. Firmaene Ross Group, Associated Fisheries, Mac Fisheries og Hull Ice Co. Ltd. gikk sammen om foretaket og hadde for øye å vinne innpass med fisken i Russland. De tok «chansen» og kjøpte større kvantiteter av kvalitetstorsk i Hull og Grimsby, som ellers, fordi fisken var blitt stående uosolgt på auksjonen, ville ha vært levert til melfabrikasjonen.

Direktør Jackson Wallace i Britfish Ltd. uttalte i London tirsdag: Kontrakten ble undertegnet for ca. 1 måned siden, men vi måtte holde dette hemmelig inntil et russisk team hadde besøkt fryseriene i Grimsby og Hull og godkjente fiskens kvalitet. De var helt fornøyde slik at vi har vår første eksportsuksess — og denne gang til Russland. Vi er meget optimistiske når det gjelder fremtiden.»

Av artikkelen fremgår det at Britfish Ltd. hermed har solgt hele sin frossenfiskproduksjon på om lag 400 tonn og mesteparten av det til Russland.

Fisken ble produsert hovedsakelig i juni måned, da markederne i Grimsby og Hull var overkastet med fisk. Britfish

ble dannet for å kjøpe opp denne overskuddsfisk og fryse den med eksport fortrinnsvis til Russland for øye. Firmaet tilbød seg å betale 42 sh. pr. kit for denne fisken, som ellers hadde måttet gå til mel til ennå lavere pris.

Det fremgår av artikkelen, at man håper på liknende forretninger kommende år.

Gassturbiner.

Nytt fremdriftsmaskineri for fiskefartøyer.

«The Fishing News» kommer i nedenstående inn på sin artikkel 1. november (se F. G. nr. 47) som henledet oppmerksomheten på en stempel gassturbine-tråler under bygging for tysk regning. Det veies for og imot det nye system i etterfølgende artikkel:

«I etterkrigsårene siden skipsbyggingen igjen ble fri for dem, har tyskerne nærmest satt rekord i oppfinnsomhet når det gjelder maskinbruk i trålere.

De var blant de første som gjorde bruk av diesel-elektrisk fremdrift for ca. syv år siden. Dernest utviklet de det velkjente, men forferdelig kompliserte «far og sønn gir», som er velkjent blant alle som studerer moderne trålermaskineri. Ved et samme «agregat» leverer det både fremdrifts- og hjelpekraft. De var de første som anvendte dieselmaskiner med 1500 omdreininger pr. minutt direkte koblet til likestrømsgeneratorer for kraftlevering til to motorer på en aksling.

De har også utviklet visse interessante planer hvorved en til akslingen knyttet elektrisk motor får nok av strøm til hvis påkrevd å drive skipet frem med vanlig trålerhastighet. Hovedfremdriften skjer da ved hjelp av en ordinær 4 takts, overladet oljemaskin.

De legger for dagen en voksende interesse for trålere av hekkfangertypen i sammenligning med sådanne som fisker over siden på konvensjonell måte. De har vært noen av de første til å gjøre bruk av cycloidal propellere til trålerfremdrift, og har tatt i anvendelse to enheter av denne type, montert en på hver side av center-linjen forenom midtskipet.

Rykter som verserer tyder dog på at dette arrangement ikke har vært vellykket under dårlig vær.

N. ANTHONISEN & CO.
BERGEN Kjøper av tørrfisk, saltfisk, saltrogn.
Bortleier kjølelager for lettsaltet sild.
TLF. 13307 Store fryserom. Dypfrysing.

Motstandsår: Ikke destomindre er det klart at tyske trålerbyggere og fremst blant dem Rickmers — som engang var berømt for sin produksjon av store «windjammers» — fremdeles står rede til å prøve alt nytt. Dette innebærer selvsagt også at der er trålerredere som er villige til samarbeid.

Hermed er det på ingen måte meningen å nedvurdere trålerbyggere fra andre nasjoner og aller minst de britiske, hvis verdsettelse av teknikkens nyheter er betydningsfull nok om kanskje ikke fullt så romantisk som i Tyskland. Etter mange års motstand har dieselmaskinen vunnet sikkert fotfeste i Britannia som standard driftsmaskineri for trålere. Faktisk er det blitt bygget flere motortrålere i Storbritannia enn i Tyskland i de siste årene og det til tross for de temmelig iøynefallende tyske eksemplene som er nevnt ovenfor.

Fristempel gassgeneratoren og gassturbinen (the free-piston gasifier and gas turbine) er imidlertid en sak for seg selv, og en av de første med lisens fra Muntzorganisasjonen her til lands var Smith's Dock-konsernet, som kan se tilbake på en lang og med hell kronet fortid i bygging av trålere i North Shields. Det var det første konsernet i landet som for franske redere bygde en kraftig stortråler med direkte koblet, direkte omkastbar oljemotor av 4 takts-typen.

Som de fleste andre her til lands med lisens for fristempel gassgeneratoren nærer imidlertid Smith's Dock ambisjoner, som ikke bare ligger innenfor, men også utenfor tråler- og hvalfangstområdet. Konsernet er idag i stand til å utstyre såvel de største tankere som andre skip med maskinkraft.

Men hvordan kan egentlig fristempel gassgeneratoren og gassturbinen innpasses på trålerfremdriftens område?

Husk på at turbinen enten den har vært stimdrevet eller gassdrevet aldri har vist seg populær i de sirkler som stiller med trålermaskiner, delvis fordi man bare har tenkt på damp-turbiner, mens det er viktig at de skulle ha arbeidet for best effektivitet og dampforbruk med vannrørskjeler.

Sistnevnte er latt ute av betraktning av de fleste trålerredere på grunn av vanskene med å få tak i maskinister, som er i stand til å stelle dem. Det er snart gjort ved de høyere trykk å miste vannet og dermed bliende opp en vannrørskjel. På ny har Tyskland vist seg som den ledende, og har nylig konstruert den første tråler med giret dampturbin og vannrørskjele med anordning av vridbare propeller.

Fristempel gassgeneratoren og turbinen slik vi nå kjenner den er et i to delt kraftanlegg. Gassgeneratoren leverer gass ved rimelig trykk og temperatur, og turbinen omformer gassens varme- og trykkenergi til rotasjonsenergi ved skruen. Gassgeneratoren er i virkeligheten en kjel i seg selv.

Giret til enkel aksling: Her følger et par notater om fristempelturbinarrangementet i det tidligere Libertyskip «William Paterson», som nylig etter ombygging la ut på jomfrutur over Atlanterhavet til La Pallice i Frankrike.

Der er seks gassgeneratorene ombord i dette skip. Hver utvikler 1233 gass-hestekrefter ved en varmeeffekt av 41 pst. Gassgeneratorene er plassert side om side like forenom de to turbinene. Maskinrommet til høyre og venstre for turbinene blir utnyttet til sentrifuger, pumper og andre hjelpemaskiner.

Ved full kraft leveres gassen med et manometertrykk på 44,4 lbs. pr. kvadrattomme (eng.) og 850 grader F. inntakstemperatur — bemerk de rimelige trykk og temperaturer. To turbiner er giret til en enkelt aksling. Hver av dem er om lag 10 fot lange og utvikler 3000 a. hk. ved 500 omdreininger pr. minutt.

Hydraulisk styrte ventiler dirigerer gass-strømmen til for- og akterovertrinnene, likeledes gjennom begge for manøvrering med sakte fart. Kontrollsystemet er kombinert med det tilsvarende system for brensels-injeksjonspumpene på gassgeneratorene, således at manøvreringen utføres ved å dreie på et enkelt hjul.

Gassgeneratorene starter individuelt ved injeksjon av et bestemt kvantum høy-komprimert luft til buffer-rommene. Den samlede turbineffekt er 85 pst., rørtapene er beregnet til 1½ å 2 pst. og tapet på grunn av reduksjonsgiret til ca. 3 pst. Man venter å oppnå en totaleffekt som er 20 pst. større enn ved en dampturbin eller et konvensjonelt gasturbinanlegg av korresponderende ytelse. Totalvekten av fremdriftsmaskineriet med tilbehør er 268 000 lbs.

Det bemerkes at de to turbinene i denne forbindelse er av reverserbar type, hvilket betyr at et reverseringstrinn er bygget inn i turbin-hoveddekslet.

En enkelt turbin med 6000 hk ytelse kunne blitt konstruert, men selv da ville det vært nødvendig med betydelig fartsreduksjon mellom turbinen og propelleren. Mengden av akteroverkraft til rådighet blir en funksjon av antallet av akterover-trinn som er påsatt tubinen.

Godta risikoen. Mange mennesker mener at det i et kraftanlegg av denne sort er bedre å utelate akterover-trinnene og benytte seg av vridbar propeller som kan styres fra broen. Når det gjelder fiskefartøyer ville dette sikkerlig være ideelt.

Standard-innvendingen mot kontrollerbare vridpropellere på fiskefartøyer — at bladene kan bli skadet av varpene — forsterkes muligens ved at det her omtalte skip, som er pionerenheten med sådant utstyr, er en tråler med hekkslipp. På den annen side kan man gardere seg mot sådanne eventualiteter, og den heller lille risiko er verdt å ta i betraktning av de utvilsomme fordeler som innvinnes ved stor manøvreedyktighet.

Det har vært foreslått for redere, som fremdeles foretrekker en dampstempelmaskin istedenfor turbiner, å bygge en stem-pelenhet, som tar mot gass fra fristempel gassgeneratorene. Denne ville dessuten være reverserbar og full kraft akterover være til rådighet om nødvendig.

En av de første ganger «gassifisering» ble tatt i bruk, men ikke med fristempelsystemet, var i Gøteborg tidlig i 1930-årene i en bukserbåt utstyrt med tosylindret stempelmaskin, som tok gass fra en stempel dieselmaskin med spesielle ventiler og exhaust-gassanordning. Tanken ble senere anvendt i en svensk minefeier hvor stempel-gassgeneratorene leverte gass ved moderat trykk og temperatur til turbiner giret til en aksling.

MEKLER- OG KOMMISSJONSFORRETNING

OLAF KNUDSEN A/S

BERGEN

Telefon sentral 30 018 - Telefon utenfor kontortid 97 817

Telegramadresse: «Tranknudsen»

Tørrfisk - Tran - Tranemballasje

Ferskfisk - Saltrogn - Saltsild

ANDREAS GILBERG & CO., LTD.

Telegrams: GILBERG, NORTH SHIELDS Telephone: 1366

Importører av fersk og frossen FISK, SILD, LAKS, REKER

Den nåværende fristempel gassgenerator og turbin vinner stadig sterkere feste som hovedmaskineri for drift av bulk-fraktere, tankere, lasteskip og ombygde cargo-linere. Det kan ikke være tvil om at sådant maskineri kommer til å bli tatt i anvendelse i en del trålere både her til lands og andre steder innen de par neste år.

Svaret? En velkjent fabrikant av trålermaskineri, hvis erfaringer har bygd seg opp omkring dampstempelmaskinen og skotske kjeler, er i besittelse av lisens for Pescara fristempel gassgenerator og gassturbin samt for en moderne direkte omkastbar, 4 takts, enkeltvirkende dieselmotor.

Er så svaret at det er behov for begge? Fristempel-systemet gir fleksibilitet i ytelse. Det foreligger ingen nærmere detaljer om den tyske tråleren på 180 fot × 31 fot × 23 fot, som skal utstyres med sådant kraftanlegg. Det ventes at betydelig fleksibilitet i maskinytelsen skal bli mulig, men innebærer dette i en vel gjennomtenkt plan at for eks. to av fire eller en av to gassgeneratorer vil være til rådighet for avgivning av alt eller en del av det de yter til en turbo-generator for strømlevering til trålvinsmaskineriet?

Fisk brakt i land i Møre og Romsdal fylke i tiden 1. januar — 14. desember 1957¹.

Fiskesort	Mengde	Anvendt til					Fiskemel og dyrefor
		Ising og frysing	Salting	Henging	Hermetik	Fiskemel	
	tonn	tonn	tonn	tonn	tonn	tonn	tonn
Skrei.....	4 287	2 467	1 325	20	475	—	—
Annen torsk...	43 514	2 226	41 116	59	113	—	—
Sei	11 090	4 505	1 458	4 682	405	40	—
Lyr	268	236	—	24	8	—	—
Lange	7 740	141	7 327	272	—	—	—
Blålange	224	—	221	3	—	—	—
Brosme	3 087	69	1 867	1 151	—	—	—
Hyse	3 386	3 075	—	2	309	—	—
Kveite.....	2 379	2 379	—	—	—	—	—
Rødspette	42	42	—	—	—	—	—
Mareflyndre ..	—	—	—	—	—	—	—
Ål	9	9	—	—	—	—	—
Uer	12	11	1	—	—	—	—
Steinbit	1	1	—	—	—	—	—
Skate og rokke	272	272	—	—	—	—	—
Håbrann	—	—	—	—	—	—	—
Pigghå	1 131	1 131	—	—	—	—	—
Makrellstørje ..	383	383	—	—	—	—	—
Annen fisk ..	504	503	—	1	—	—	—
Hummer	95	95	—	—	—	—	—
Reker	165	165	—	—	—	—	—
Krabbe	255	61	—	—	194	—	—
² I alt	78 844	17 771	53 315	6 214	1 504	40	—
Herav:							
Nordmøre	24 003	4 155	15 651	4 140	32	25	—
Sunnmøre og Romsdal	54 841	13 616	437 664	2 074	1 472	15	—

¹ 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. ²Leverkvantum 16992 hl. ³ Av dette brakt i land i form av saltfisk 8 539 tonn (o: 14687 tonn råfisk). ⁴ Av dette brakt i land i form av saltfisk 16009 tonn (o: 27535 tonn råfisk).

Når alt kommer til alt er det hjelpemaskineriet i en tråler som er så betydningsfullt. Nå for tiden omfatter det trålvinsjen, kjøling av isen i fiskerommet, og iblant også dypfrysing. Hjelpemaskineriet er påkrevd også til en rekke indre formål inklusive belysning og styring. Behovet for tøyelighet i ytelse ved maksimumsbelastning bevirker uten tvil at mange redere tenker i retning av diesel-elektrisk driftsmaskineri.

Tøyeligheten i behovet for plass er kanskje større ved diesel-elektrisk drift enn ved fristempel gassgenerator og turbin, fordi det bortsett fra skipets egne dimensjoner virkelig ikke er noen grense for lengden av den ledning som skiller dieselgeneratorene fra propellermotorene og andre motorer.

De samlede kraftkrav, som i en stimtråler sannsynligvis ville bli innskrenket til én kjel, kan i fristempel-systemet fordeles over to store eller fire små gassgeneratorer. Disse kan i maskinrommet høvelig plasseres på en flate over hovedturbinen, men dette arrangement ville ikke være brukbart hvis en dampstempelmaskin ble valgt. Gassgeneratorene er lette å starte. De kan brenne kjelolje, hvilket er et tiltalende trekk, som ikke gjelder for alle slags dieseldrift. For et veltrønet mannskap tar det mindre enn en halvtime å fjerne stempler.

Re-arrangering: Gassgeneratorer kan plasseres forut og akter på hver side av maskinrommet, og med fire gassgeneratorer, den ene oppå den andre (i par) kan turbinen eller stempelmaskinen gå i sentrum.

Hekkslipp-trålere gir uendelig mange flere muligheter for arrangementet innenfor skroget enn en konvensjonell tråler hvis planløsning er så spesialisert og utviklet at det er vanskelig å vite hvordan man skal forbedre den. Dessuten er lett vekt ikke nødvendigvis noen fordel i fremdriften av en tråler — et område hvorpå det nå foregår en utstrakt endringsprosess. Av denne grunn kan man hilse fristempel gassgeneratoren og gassturbinen i «Sagitta» velkommen som nok et tegn på, at man ennå ikke er kommet frem til tråleren i dens endelige skikkelse.

Landbrakt fisk i Troms i tiden 1. januar — 14. desember 1957

Fiskesort	Mengde	Anvendt til			
		Ising og frysing	Salting	Henging	Hermetik
	tonn	tonn	tonn	tonn	tonn
Skrei	7 086	872	4 615	1 599	—
Annen torsk	5 157	2057	755	2 345	—
Sei	6 052	646	—	5 406	—
Brosme	1 094	—	—	1 094	—
Hyse	2 143	1880	—	263	—
Kveite	221	221	—	—	—
Blåkveite ..	55	55	—	—	—
Flyndre ..	31	31	—	—	—
Uer	577	574	3	—	—
Steinbit ..	733	733	—	—	—
Størje.....	110	110	—	—	—
Annen	20	20	—	—	—
Reker	947	476	—	—	471
I alt ¹	24 226	7 675	5 373	10 707	471

Tran 2157 hl. Rogn ialt 3165 hl, hvorav iset 1533 hl, saltet 1532 hl.

THOS. MELROSE & SONS LTD.
FISH QUAY — NORTH SHIE DS
Importører av utenlandske produkter - Damptråler-rederi
Fisk- og sildimportører Telefon 428 - privat 494 & 2098

Melding fra Fiskeridirektoratets kontor for statistikk.

FISKET I SEPTEMBER 1957

Det norske fisket i september, medregnet fangster som ble brakt direkte i land i utlandet, ga et utbytte på 66 091 tonn til en førstehåndsverdi av 48,7 mill. kr. I samme måned foregående år var utbyttet 46 521 tonn til en verdi av 31,6 mill. kr. I alt i tida januar–september 1957 var fangstmengden 1 380 369 tonn, hvorav 6 980 tonn var brakt i land i Norge, men omsatt utenom fiskesalgsdagene og 3 395 tonn sild og annen fisk (beregnet fersk vekt) som var brakt direkte i land i utlandet.

Torskfisket ga et litt mindre utbytte enn i samme måned foregående år. Det samlede utbyttet av torsk utenom skrei og loddetorsk var likevel framleis større enn ved utgangen av september foregående år.

Fisket etter sei ga et godt utbytte i september, og også seifisket har gitt et bedre resultat enn til samme tid i 1956.

Feit- og småsildfisket var godt i Nordmøre, hvor det særlig ble tatt store fangster av småsild. Ellers på kysten var sildefisket smått.

Oppsynstjenesten under sildefisket ved Island ble avsluttet 20. september. Fisket var en del værhemmet. I september ble brakt i land 148 658 tnr. saltsild i løpet av 157 turer. Av dette skrev 143 454 tnr. seg fra 154 turer med drivgarn, mens resten av kvantumet var brakt i land av båter utstyrt både med drivgarn og snurpenot. I alt var det ved utgangen av september brakt i land 201 352 tnr. saltsild sammenliknet med 220 435 tnr. i tida juli–september 1956.

Størjefisket ga også i september et noe bedre utbytte enn i samme måned foregående år. Det beste fisket foregikk i Hordaland. Det ble også tatt bra størjefangster i Sogn og Fjordane og en del i Sunnmøre og Romsdal. Det samlede utbytte av størje ved utgangen av september var om lag 1 100 tonn større enn til samme tid i 1956.

Av trålsild ble det brakt i land 19 559 hl. Brislingfisket var smått og ga bare et utbytte på 13 075 skjegger.

Makrellfisket var litt mindre enn i foregående måned og ga et utbytte på 1 131 tonn. Kvantumet kom dermed opp i 10 936 tonn. Dette var om lag 1 000 tonn mindre enn til samme tid i 1956.

Krabbefisket som tok til i september, ga et fangstkvantum på omtrent halvparten av det som ble tatt i samme måned foregående år.

The fisheries in September 1957

The landings of fish, crustaceans etc. in September amounted to 66 091 metric tons with a value to the fishermen of 48,7 mill. kroner compared with 46 521 tons valued at 31,6 mill. kroner in September last year. The figures include 3 395 tons of herring and other fish (estimated fresh weight) which were landed in foreign ports.

The fishing for cod yielded somewhat smaller catches than in the same month in the preceding year while the saithe fishing gave better results than in September 1956.

The fat and small herring fisheries were good in Nordmøre, especially as regards small herring. The herring fishing on other parts of the coast was poor.

The Norwegian fishery protection ship during the Icelandic herring season returned to Norway on the 20th September. The fishing was partly hampered by the weather. In September 148 658 barrels of salted Icelandic herring were landed during 157 trips. At the end of September a total of 201 352 barrels of salted Icelandic herring had been landed compared with 220 435 barrels during July–September 1956.

The tuna fishing was somewhat better than in the same month during the preceding year. Most of the catches were taken in Hordaland. Some fishing also took place in Sogn and Fjordane and to a smaller extent in Sunnmøre and Romsdal.

The fishing for herring in the North Sea and Skagerak by trawlers yielded 19 559 hectoliters. The sprat fishing was poor and only 2 615 hectoliters of sprat were landed.

The mackerel fishing was a little less than in the preceding month.



EKTE BORNEO CATECHUE
impregnerer ypperlig og setter den rette farge på noter og garn
VESTLANDSKE DESTILLATIONSVERK A/S
BERGEN

Melding fra Fiskeridirektøren.

Lønnsomhetsundersøkelse for fiskefarkoster 1955

Årsregnskaper

Forts.

Ved sekretær A. Holm.

Driftsoverskott.

I tabell 10 er gjengitt tre overskottsbegrep som trenger nærmere forklaring:

Farkostens regnskapsmessige driftsoverskott (4) er det beløp som blir igjen av farkostparten (1 c) etter at såvel sesongkostnadene (2) som årskostnadene (3) er trukket fra. Størrelsen vil fremkomme i de rederiers regnskaper der farkosten under oppgjøret har fått sjølstendig part og der redskapsregnskapet blir holdt utenfor. Imidlertid vil i mange tilfeller redskaperen få part sammen med farkosten når både farkost og redskap er eid av samme person(er). I slike tilfeller kan farkostens driftsoverskott bare finnes ved at en beregner en sjølstendig part til farkosten. I en viss utstrekning er tallene under punkt 1 c (farkostpart) og dermed også under punkt 4 (farkostens driftsoverskott) påvirket av slike beregninger. Det gjelder spesielt de større farkostene. Når det gjelder de aller største farkostene, over 100 fot, har en ikke kunnet beregne farkostparten og dermed heller ikke farkostens driftsoverskott.

Anslagsvis var 30–40 pst. av redskaperen på farkostene under 75 fot eid av farkosteierne. Unntak var de minste nordnorske farkostene, der prosenten bare kom opp i 15. Eierene av farkostene i størrelsen 75–100 fot eide om lag 60 pst. av redskaperen, mens andelen på de aller største farkostene var enda større, nemlig hele 70 pst. Prosentsatsene refererer seg til verdien av redskaperen.

Netto redskapsinntekter som tilfalt rederiet (5) er redskapspart minus redskapskostnader på redskaper som inngår i regnskapsmaterialet. Det vil med andre ord si kapitalinntekten på de redskaper, og bare de, som var eid av rederiet og som var tatt

med i rederiets regnskap. Det kan kanskje være naturlig å spørre hvorfor en i tabell 10 har tatt med en redskapsinntekt som refererer seg til bare en større eller mindre del av redskaperne. Svaret er at denne størrelse (punkt 5) utgjør differensen mellom farkostens driftsoverskott (4) og rederiets driftsoverskott (6).

Rederiets regnskapsmessige driftsoverskott (6). Dette overskottsbegrep har den fordel at det ikke forutsetter utskilling av sjølstendige parter til redskap og farkost. Dermed kan det også regnes ut for de aller største farkostene, gr. IV. Tallene under punkt 6 i tabell 10 bygger direkte på *regnskapstall* innsendt av farkosteierne. Det samme gjelder for øvrig de andre størrelsene i tabell 10. En kan derfor si at denne hovedtabell er fri for anslag, eller beregninger foretatt på annet grunnlag enn de innsendte regnskaper. En ser i denne forbindelse bort fra de omregninger som er foretatt for å gjøre bearbeidingen ensartet.

Rederiets regnskapsmessige driftsoverskott utgjorde den forrentning som rederiet oppnådde i 1955 på den investerte kapital.

Overskottets størrelse er i første rekke bestemt av driftsinntekter og driftskostnader. Men også de eksisterende fordelingsregler og tariffen, som fastsetter vederlaget til henholdsvis arbeid og kapital, blir av avgjørende betydning for størrelsen på rederiets driftsoverskott.

Driftsoverskottet varierte fra gjennomsnittlig kr. 7–8 000 på de minste til kr. 22–23 000 på de største farkostene. Settes rederiets driftsoverskott i forhold til farkostens driftsinntekter (punkt 1), finner en tydelig positiv samvariasjon fra gruppe til gruppe av nordnorske og sørnorske farkoster

Tab. 4.

FARKOSTENS VERDI. Gjennomsnitt for 1955.

	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
	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.
Bokført verdi1955	86 000	156 000	232 000	348 000	93 000	149 000	284 000
Forsikringsverdi1954	76 000	140 000	304 000	498 000	85 000	149 000	269 000
Anslått salgsverdi1955	85 000	155 000	275 000	415 000	95 000	150 000	325 000

mindre enn 75 fot. Det samme gjaldt også de nordnorske farkostene i størrelse 75—99 fot. De sistnevnte hadde således driftsinntekter som lå tre ganger høyere enn driftsinntekten på de minste nordnorske farkostene (50—59 fot), og samtidig driftsoverskott til rederiet som lå godt og vel tre ganger så høyt. Tallene var henholdsvis kr. 374 500 — kr. 123 500 og kr. 22 200 og kr. 6 500. Derimot var situasjonen en helt annen for de sørnorske farkostene større enn 75 fot. På disse farkostene lå driftsinntekten gjennomgående 5 ganger høyere enn på de minste sørnorske farkostene, mens derimot rederiets driftsoverskott ikke var mer enn om lag 2,5 ganger høyere.

Det går fram av det ovennevnte at virksomheten på de større farkostene i 1955 ga relativt dårlige resultater sett fra redernes synspunkt. Dette forhold trer også fram dersom en ser på rederiets driftsoverskott i forhold til den investerte kapital i virksomheten d. v. s. forrentningsprosenten. Det skal straks bemerkes at det å finne et pålitelig tallmessig uttrykk for kapitalinvesteringen, byr på atskillige vansker. En skal imidlertid senere komme tilbake til hvordan beregninger og anslag over kapitalinnsatsen er gjort. Her skal en foreløpig gjengi *rederiets forrentningsprosjenter* som var 8—7—2—4 pst. for de sørnorske farkostene i henholdsvis gruppe I, II, III og IV, og 6—6—5 pst. for de nordnorske farkostene i henholdsvis gruppe I, II og III. Den betydelige skilnad i forrentningsprosentene for de sørnorske farkostene gir grunnlag for den slutning at lønnsomheten på de større sørnorske farkostene var lavere enn på de mindre sørnorske farkostene. Et lite avvik i forrentningsprosentene (som f. eks. for de nordnorske farkostene) ville, på grunn av visse usikre faktorer i beregningene, ikke gi tilstrekkelig grunnlag for en slik slutning.

En kan si det slik at størrelsen punkt 6 i tabell 10 uttrykker lønnsomheten sett fra den enkelte reders synspunkt. Dette er et viktig lønnsomhetsmål, men ikke det eneste som har interesse. For visse formål knytter det seg også stor interesse til et annet lønns-

somhetsmål, *lønnsevne*, definert slik: Driftsinntekter (A) ÷ driftskostnader (B) ÷ kalkulatoriske renter på kapitalen (C) = lønnsevne (E). Det skal her innskytes at driftskostnadene (B) ved denne definisjon også omfatter kostnadene (vedlikehold + avskrivning) på den totale redskapsmengde som har vært nyttet under fiske, uten omsyn til eiendomsforhold.

Dersom en gjør den forutsetning at arbeidet får like avlønning i de ulike farkostkategorier, f. eks. lik avlønning pr. utført mannsukeverk, og en kaller dette vederlaget til arbeidet for D, får en: $A \div B \div D = \text{forretning (F)}$. En ser straks at det forrentningsbegrep som en her har for seg har et annet innhold enn rederiets regnskapsmessige driftsoverskott, punkt 6 i tabell 10. Det sistnevnte begrep forutsatte nemlig ikke lik avlønning pr. tidsenhet til arbeidet, men faktisk utbetalt vederlag til arbeidet, hvilket igjen hovedsakelig var bestemt av driftsinntektenes størrelse. Som en skal se senere under avsnittet om mannskapets inntekter, fikk arbeidet i de ulike farkostkategorier langt fra lik avlønning pr. tidsenhet. I denne sammenheng skal det bare pekes på at ukelotten til mannskapet lå gjennomgående over 50 pst. høyere på de største farkostene enn på de minste farkostene.

Lønnsomhetsmålene *lønnsevne* (E) og forrentning (F) vil bli nærmere behandlet nedenfor ved omtale av tabell 8.

Statusoversikten.

Tabell 11 a viser størrelsen pr. 31. desember 1955 av hovedpostene på aktiva- og passivasiden. Tabell 11 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 driftsoverskott i 1955 (punkt 8).

Av tabell 11 a går det fram at farkostgjelden varierte fra kr. 40—50 000 på de minste, til kr. 240 000 på de største farkostene. Gjennomgående lå både den langsiktige gjeld (pantelån) og den kortsiktige gjeld noe høyere på de nordnorske farkostene enn

Tab. 5. GJELDSPROSENTER. Gjennomsnitt pr. farkost 1955.

	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 5—59,9 fot	Gr. II 60—74,9 fot	Gr. III 75—99,9 fot
Gjeldsprosent iflg. regnskapsverdi av farkosten	46	53	66	69	56	64	80
Gjeldsprosent iflg. anslått salgsverdi av farkosten	46	53	56	58	55	63	68

på de sørnorske. Egenkapitalen lå jevnt over lavest på de nordnorske farkostene.

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

I tabell 5 har en regnet ut gjeldsprosentene for farkostene i de ulike grupper. Øverste linje viser gjeldsprosentene basert på bokført verdi av farkosten. Gjeldsbegrepet i tabell 5 omfatter bare gjeld på selve farkosten.

Det går tydelig fram av tabellen at gjeldsprosenten lå høyere på de større farkoster enn på de mindre farkoster. Dessuten lå gjeldsprosentene gjennomgående høyere på de nordnorske farkostene enn på de sørnorske.

Nå kan en 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 så lett å tolke. Verdigrunnlaget kan variere fra farkost til farkost, avskrivningsprinsippene og -satsene kan være ulike. I enkelte høve er det ikke foretatt avskrivninger i det hele tatt. Gjennom Statens Fiskarbank har en innhentet oppgaver over farkostenes forsikringsverdier. I tabell 4 har en sammenholdt forsikringsverdi og bokført verdi, og dessuten har en gitt et anslag over antatt salgsverdi

Når det gjaldt de små og mellomstore farkostene, under 75 fot, fant en liten skilnad mellom bokført verdi og forsikringsverdi. Ved anslag av salgsverdi har en derfor holdt seg til dette nivå. For de sørnorske farkostene i størrelsen 75 fot og over, var

imidlertid skilnaden betydelig, idet forsikringsverdien lå betraktelig høyere enn den bokførte verdi. I disse tilfeller har en anslått salgsverdien til å ligge omkring gjennomsnittet av disse verdier. Når det derimot gjaldt de nordnorske farkostene større enn 75 fot, var situasjonen en helt annen, 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 kr. 50 000 i gjennomsnitt pr. farkost.

Som det vil gå fram av det som er sagt ovenfor, er størrelsen *anslått salgsverdi* influert av skjønn. Imidlertid mangler en regnskapsoppgaver som en kan bygge på direkte når en vil finne størrelsen *farkostens salgsverdi*.

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 5 har en derfor også gjengitt gjeldsprosentene regnet ut på grunnlag av den anslåtte salgsverdi av farkosten.

En ser da at for de minste og mellomstore farkostenes vedkommende falt de to prosenttrekkene stort sett sammen. Derimot ga den alternative beregning betydelig lavere gjeldsprosent for de større farkostene.

Av tabell 11 b gåre det fram at nedbetalingen av gjeld i året var større enn opptak av nye lån for samtlige gruppers vedkommende. De sørnorske farkostene i størrelsen 75—99 fot (gr. III) hadde relativt mindre nedbetaling enn de øvrige farkoster,

Tab. 6. MANNSKAPETS LOTT-INNTEKTER I 1955. Gjennomsnitt pr. farkost.

	Fiskerlott				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	7 400	142	6 480	159	10	67	21	2	—	100
Gr. II , 60—74 fot	8 600	165	8 390	199	1	45	44	10	—	100
Gr. III , 75—99 fot	8 200	158	8 200	184	3	44	46	7	—	100
Gr. IV , 100 fot og over	12 100	233	11 780	252	—	15	40	37	8	100
<i>Nord-Norge :</i>										
Gr. I , 50—59 fot	7 500	144	6 450	148	21	46	28	5	—	100
Gr. II , 60—74 fot	9 300	179	7 560	178	27	37	23	10	3	100
Gr. III , 75—99 fot	10 500	202	9 860	218	—	40	30	20	10	100

hvilket må ses i sammenheng med dårlig driftsresultat og relativt store nyanskaffelser. I prosent av den samlede gjeld utgjorde netto nedbetaling av gjeld 8–9 pst. for de nordnorske farkoster og 6–14 pst. for de sørnorske farkoster. De sørnorske farkoster i størrelsen 60–74 fot hadde høyest nedbetalingsprosent og farkostene i størrelsen 75–99 fot lavest prosent.

I tillegg til nedbetaling av gjeld og nyanskaffelsene, kunne samtlige farkostgrupper øke beholdningene i kasse, bank og debitorer, om enn med relativt beskjedne beløp. Dessuten var for samtlige gruppers vedkommende, unntatt gr. III Sør-Norge, uttak til privat forbruk større enn tilskottet av private midler. Denne posten *netto-uttak privat* (punkt 6) blir rett nok av noe fiktiv karakter, idet den i mange tilfeller under revisjonen er satt til for å balansere regnskapene.

Økning i egenkapitalen var om lag 7–8 pst. på de mindre farkostene, mot bare om lag det halve på de øvrige. Pr. 31. desember var den regnskapsmessige verdi av egenkapitalen fra om lag 50–60 000 kroner på de minste til om lag 160 000 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 om lag 40–50 pst. på de nordnorske farkostene i størrelsen 50–99 fot, mot om

lag 50–60 pst. på sørnorske farkoster i samme størrelse. På de største farkostene var, som nevnt foran, gjeldsprosenten størst, — og følgelig egenkapitalprosenten lavest. Således var egenkapitalprosenten på de største sørnorske farkostene om lag 40 pst. mot 60 pst. på de minste farkostene.

Mannskapets inntekter.

Ved omtale av tabell 10 ble det nevnt litt om den inntekt av virksomheten som tilfalt mannskapet (punkt 1 a i tabell 10). En skal nå se litt nærmere på spørsmålet om den enkelte fiskers årsinntekt av fisket. For å belyse dette spørsmål, har en regnet ut to inntektsstørrelser, nemlig *fiskerlott på helårsdrevne farkoster*, og *fiskerlott på samtlige farkoster* (se tabell 6). Den sistnevnte størrelsen svarer til det som i 1954-undersøkelsen ble kalt *maksimal årslott*. En fant det imidlertid uheldig å nytte dette begrepsord, idet det ledet tanken hen på den inntekt fiskerne oppnådde når de var sysselsatt på farkoster som var i virksomhet hele året, altså på helårsdrevne farkoster.

Fiskerlotten på helårsdrevne farkoster ble ikke regnet ut i de forgående undersøkelser. Imidlertid har en beregnet den for driftsåret 1955.

Under avsnittet «Sammenheng mellom driftstid og driftsinntekter» nedenfor, er det gjort nærmere rede for hvordan det er trukket skille mellom helårsdrevne og ikke-helårsdrevne farkoster.

Ikke alle undersøkelsesfarkostene i 1955 kunne karakteriseres som helårsdrevne. En del av farkostene hadde vært i drift bare en større eller mindre del av året, og den lott som ble oppnådd av fiskerne på disse farkoster, kunne passende kalles fiskerlott på *ikke-helårsdrevne farkoster*. Denne inntektsstørrelse er ikke gjengitt i tabell 6, men finnes i tabell 7, kolonne 5. Derimot har en i tabell 6, kolonne 3, tatt med *fiskerlott på samtlige farkoster*, som representerer gjennomsnittet av fiskerlotten på både helårsdrevne og ikke-helårsdrevne farkoster. Som nevnt, ble denne inntektsstørrelse tidligere kalt maksimal årslott.

Begge lottbegrep i tabell 6 refererer seg til farkostenes samlede virksomhet, enten de nå har vært helårsdrevet eller ei. Det vil med andre ord si at for å oppnå denne lott, må fiskeren ha fulgt med farkosten på samtlige virksomheter.

I tabell 6, er vist hvordan spredningen så ut på inntektsstørrelsen *fiskerlott på samtlige farkoster*. En ser f. eks. at 10 pst. av de sørnorske farkostene i størrelsen 50–59 fot ga årslotter mindre enn kr. 4 000, 67 pst. av farkostene ga årslotter på kr. 4 000

Tab. 7. EN DEL HOVEDTALL FOR HELÅRSDREVNE FARKOSTER (A) OG IKKE-HELÅRSDREVNE FARKOSTER (B)

	Antall			Drifts- inntekt pr. fark. 1000 kr.	Fisker- lott pr. år. 1000 kr.
	far- koster	må- neder ute av drift	dager i drift		
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
<i>Sør-Norge :</i>					
Gr. I ,50—59 fot ... A	39	1,9	246	106,0	7,4
B	59	4,9	164	94,0	5,9
Gr. II ,60—74 fot ... A	54	2,6	227	160,0	8,6
B	28	4,4	163	171,0	7,9
Gr. III ,75—99 fot ... A	23	1,4	246	225,0	8,2
B	18	4,9	164	307,0	8,2
Gr. IV ,100 fot ... A	28	2,2	246	563,0	12,1
B	12	5,5	169	446,0	10,7
<i>Nord-Norge :</i>					
Gr. I ,50—59 fot ... A	39	1,6	245	148,0	7,5
B	19	5,3	145	70,0	4,0
Gr. II ,60—74 fot ... A	9	2,0	222	206,0	9,3
B	11	5,7	145	122,0	4,6
Gr. III ,75—99 fot ... A	6	1,5	238	365,0	10,5
B	4	5,0	149	386,0	8,8

—7 999 o. s. v. På samtlige farkostgrupper var spredningen i lott-størrelsen ganske stor, hvilket igjen gjenspeiler de sterkt varierende inntektsforhold fra farkost til farkost selv innenfor én og samme størrelsesgruppe.

Sammenlikner en fiskerlotten (kol. 3) fra farkostgruppe til farkostgruppe, ser en at den viser jevn stigning fra de mindre til de større farkoster. Et unntak utgjorde årslotten på de sørnorske farkostene i størrelsen 75—99 fot.

I kolonne 4 i tabell 6 er fiskerlotten for samtlige farkoster regnet ut pr. ukeverk. Det skal her straks bemerkes at det gjennomsnittlige ukeverksantall som ligger til grunn for utregningen ikke korresponderer med den driftstid som er gjengitt i tabell 10. Driftstiden slik den er gjengitt i tabell 10, omfatter nemlig ikke for alle farkosters vedkommende den tid som har 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 fiskeren har tjent pr. uke når en tar med hele den tiden som må sies å ha medgått til virksomheten, d. v. s. den tid han ikke har kunnet ta annet lønnet arbeid, har en måttet korrigere det ukeverksantall som svarer til driftsoppgaven i tabell 10.

Som det går fram av tabell 7 kol. 3, hadde de helårsdrevne farkoster en gjennomsnittlig driftstid på 246 dager for de fleste gruppers vedkommende. Når det gjennomsnittlige antall driftsdøgn på de helårsdrevne farkostene ikke kom opp mot 365, skyldes det nettopp de forhold som er nevnt foran: oppgavene over farkostens driftstid omfatter ikke i alle tilfeller tid til utrustning, vedlikehold o. l. Dessuten kommer i tillegg for en helårsfisker en tid på året da det ikke er mulig eller ønskelig å drive fiske, dels som følge av naturforholdene og dels som følge av institusjonelle forhold. Imidlertid faller det naturlig å basere beregningene på 52 uker, når ukelotten skal regnes ut for en *helårsfisker*, idet han ikke er i stand til å oppebære inntekter fra annet enn fiske. Det betyr at det ukeverksantall som er regnet ut på grunnlag av de innsendte oppgaver, må multipliseres med kvotienten 365/246.

Forutsetter en at denne «registreringsfeilen» gjør seg gjeldende i samme utstrekning også for de ikke-helårsdrevne farkostenes vedkommende, kan en korrigere ukeverksantallet i overensstemmelse hermed. En får da at ukeverksantallet på både de helårsdrevne og ikke-helårsdrevne farkoster blir å multiplisere med 365/246. På dette viset kommer en fram til den ukelott som er gjengitt i tabell 6,

kol. 4, og som er lik fiskerlotten pr. år (kol. 3) dividert med det korrigerede antall ukeverk. Naturligvis må den usikkerhet som knytter seg til beregningen av «det riktige antall ukeverk» has i erindring når tallene i kolonne 4 vurderes.

Det går klart fram av tabell 6 at ukelotten pr. fisker gjennomgående lå betydelig høyere på de større farkoster enn på de mindre. De større farkoster ga altså ikke bare større lott pr. år, men også pr. ukeverk.

For å vurdere den absolutte høyde av ukelotten i kolonne 4, kan det være av interesse å sammenholde den med ukelotten på de helårsdrevne farkostene, kolonne 2.

På de helårsdrevne, sørnorske farkostene lå ukelotten (kol. 2) gjennomgående litt lavere enn på samtlige sørnorske farkoster (kol. 4). I første omgang kan dette synes eiendommelig. Men kaster en et blikk på kolonne 1, der fiskernes årslott på de helårsdrevne farkoster er gjengitt, ser en sammenhengen. Det viser seg nemlig at *årslotten* ikke lå vesentlig høyere på de helårsdrevne, sørnorske farkostene enn på samtlige sørnorske farkoster, altså inklusive ikke-helårsdrevne farkoster. Årsaken til dette skal en komme tilbake til nedenfor. Tar en omsyn til den lengre driftstid på de helårsdrevne farkoster, er det forklarlig at tallene i kolonne 2 ligger lavere enn tallene i kolonne 4, for de sørnorske farkosters vedkommende.

Når det gjaldt de nordnorske farkostene, var forholdet annerledes. Her hadde de helårsdrevne farkostene gjennomgående langt større årslott enn de ikke-helårsdrevne. Dermed fikk de om lag like store ukelotter til tross for den lengre driftstid.

Som konklusjon kan en si: På de nordnorske farkostene ga helårsdrift om lag like stor ukelott til fisker som ikke-helårsdrift. Årslotten til fisker var da også vesentlig høyere på de helårsdrevne enn på de ikke-helårsdrevne farkoster.

På de sørnorske farkostene ga derimot helårsdrift faktisk lavere ukelott til fisker enn ikke-helårsdrift. Årslotten til fisker var da også bare ubetydelig høyere på de helårsdrevne enn på de ikke-helårsdrevne farkostene.

Årsaken til denne skilnad mellom nord og sør, må søkes i ulikhet i driftsmåte, og kanskje særlig i den ulike rolle sildefiskeriene spiller for de ulike farkostkategorier.

Sammenhengen mellom driftstid og driftsinntekt.

Det reiser både teoretiske og praktiske problemer når det skal avgjøres hvorvidt en farkost kan sies å ha vært *helårsdrevet*. I stor utstrekning

er dette et spørsmål om skjønn, og om hvordan et konvensjonelt skille skal trekkes. Å gå fram strengt etter det antall driftsdøgn som er oppgitt i oppgaveskjemaene, og å 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 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*. På den annen side, dersom en farkost har vært ute av virksomhet alle dagene i minst 4 av av årets måneder, er den blitt betraktet som *ikke-helårsdrevet*.

I tabell 7 er vist hvilke resultater en kom til for visse hovedstørrelser, når en foretok en gruppering i helårsdrevne farkoster (A) og ikke-helårsdrevne farkoster (B). Ifølge denne tabellen måtte 60–70 pst. av de nordnorske farkostene betegnes som helårsdrevne etter ovennevnte grupperingsmetode. For de sørnorske farkostenes vedkommende fikk en om lag like stor andel, når unntas de aller minste farkostene (gr. I). For de sistnevnte utgjorde andelen helårsdrevne om lag 40 pst. (se kol. 1).

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 en må forutsette at enda om det absolutte nivå er for lavt, må *forholdet* mellom driftstiden for de ulike farkostgrupper være noenlunde riktig. Gjennomgående hadde de helårsdrevne, sørnorske farkostene 40–50 pst. lenger driftstid enn de ikke-helårsdrevne. Av de nordnorske farkostene hadde de helårsdrevne 50–60 pst. lenger driftstid enn de ikke helårsdrevne.

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 farkoster under 75 fot at en fant generelt at høye driftsinntekter var kombinert med lang driftstid og omvendt. Således oppnådde de sørnorske helårsdrevne farkostene i størrelsen 75–99 fot faktisk langt lavere driftsinntekter enn de ikke-helårsdrevne i samme gruppe (kol. 4). Samme forhold gjorde seg gjeldende, — om enn i mindre utpreget grad — for de

sørnorske farkostene i størrelsen 60–74 fot og for de nordnorske farkostene i størrelsen 75–99 fot.

Årsaken til disse «uregelmessigheter» må søkes i vintersildfiskets dominerende innflytelse og samtidig ujamne resultat fra farkost til farkost. Eksempelvis kan nevnes at for de sørnorske farkostene i størrelsen 75–99 fot — det mest utpregete tilfelle — gjorde følgende forhold seg gjeldende: Mens de helårsdrevne farkostene hadde en gjennomsnittlig fangstinntekt på vintersildfisket på bare om lag kr. 136 000 pr. farkost, var tilsvarende tall for de ikke-helårsdrevne om lag kr. 226 000.

Det ligger nær å dra den slutning at det i mange tilfeller kan være resultatet i første halvdel av året som blir avgjørende for hvorvidt farkosten skal bli det som en har betegnet som helårsdrevet eller ikke-helårsdrevet. Er f. eks. resultatet av vintersildfisket tilfredstillende, er det vanlig at farkosten har opphold til ut på sommeren, da ny utrustning foretas til f. eks. islandssildfiske, pigghåfiske, trålfiske m. v.

De aller fleste, vel 70 pst. av de sørnorske ikke-helårsdrevne farkostene i størrelsen 75–99 fot, hadde bare én tilleggsvirksomhet utenom vintersildfiske, fraktfart medregnet. I gjennomsnitt for denne farkostgruppe innbrakte denne virksomhet om lag kr. 80 000 i tillegg til de kr. 226 000 på vintersilda.

Hva angår de helårsdrevne, sørnorske farkostene i størrelsen 75–99 fot, så hadde de fleste av disse mer enn én tilleggsvirksomhet. Ca. 50 pst. hadde således 2, og ca. 10 pst. hadde 3 virksomheter i tillegg til vintersildfisket. Karakteristisk nok fortsatte en stor del av disse farkostene med fangst av forfangstsild, og feit- og småsild umiddelbart etter vintersildsesongen. Ellers fordelte de øvrige sesongene seg noenlunde jamnt på islandssildfiske, vårfiske i Finnmark, trålfiske, fiske på fjerne farvann o. l. utover året. I gjennomsnitt pr. farkost innbrakte disse virksomheter om lag kr. 119 000 i tillegg til vintersildfiskets kr. 136 000 pr. farkost.

Dette at gjennomsnittsinntekten på vintersildfisket var vesentlig mindre på helårsdrevne enn på ikke-helårsdrevne farkoster, gjorde seg også gjeldende for de sørnorske farkostene i størrelsen 60–99 fot og de nordnorske i størrelsen 75–99 fot. Som pekt på foran, var det for disse farkostgruppers vedkommende at årsinntekten på helårsdrevne farkoster lå lavere enn på ikke-helårsdrevne farkoster: Til tross for sterkt utvidet drift, greidde ikke de helårsdrevne farkostene å komme opp i like høy årsinntekt som de ikke-helårsdrevne.

Betrakter en derimot de nordnorske farkostene

under 75 fots størrelse, finner en ganske sterk, positiv samvariasjon mellom driftstid og driftsinntekter. Således hadde de helårsdrevne farkostene i størrelsen 50—59 fot 68 pst. lenger driftstid enn de ikke-helårsdrevne, og samtidig 110 pst. høyere driftsinntekter. Tilsvarende forholdstall for farkostene i størrelsen 60—74 fot var henholdsvis 53 pst. og 69 pst.

De nordnorske farkostene mindre enn 75 fot deltok ikke i vintersildfisket i like stor utstrekning som de sørnorske. Men for den delen som deltok i vintersildfisket, var forholdene noenlunde de samme som for de sørnorske: På de minste farkostene (gr. I) var gjennomsnittsinntekten av vintersildfisket om lag like stor på helårsdrevne og ikke-helårsdrevne farkoster. På farkostene i størrelsen 60—75 fot var derimot inntekten av vintersildfisket langt større på de ikke-helårsdrevne farkostene enn på de helårsdrevne. Det som imidlertid skilte de nordnorske fra de sørnorske farkostene i denne forbindelse, var at inntektene på tilleggs-

virksomheten mer enn kompenserte de lave vintersildinntekter. Dermed ble årsinntekten større på de helårsdrevne farkostene.

Lønnsevne og forrentning.

I tabell 8 er gjengitt tallene for lønnsevne i de ulike farkostgrupper (begrepet ble definert foran under «Driftsoverskott»).

Størrelsene under punkt 1 og 2 i tabellen gjenfinnes i hovedtabellen, tabell 10, og har vært behandlet foran.

Redskapens driftskostnader, punkt 3, trenger nærmere forklaring. Som nevnt tidligere savner en helt pålitelig grunnlag for å regne ut nøyaktig de samlede redskapskostnader. Imidlertid har en forsøkt å dra nytte av de begrensede redskapsoppgaver som er kommet inn. Med begrensede redskapsoppgaver menes de redskapskostnader som er oppgitt i oppgjørsskjemaene og årsregnskapsskjemaene og som gjelder bare en del av den samlede redskaps-

Tab. 8. LØNNSEVNE, gjennomsnitt pr. farkost 1955.

	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
1. Drifts inntekter kr.	99 100	164 400	278 800	529 100	123 500	175 500	374 500
2. Farkostens drifts- kostnader kr.	25 100	44 400	89 100	191 200	39 900	58 100	122 400
3. Redskapens drifts- kostnader kr.	18 100	26 000	55 000	72 000	22 000	28 000	62 000
4. Rente, 4 pst. kr.	4 800	8 400	15 300	22 800	5 500	8 300	18 100
5. Total lønnsevne kr.	51 100	85 600	119 400	243,100	56 100	81 100	172 000
6. Total antall mannsukeverk	280	362	596	776	366	418	709
7. Lønnsevne pr. ukeverk . kr.	182	228	200	313	153	194	243
8. Faktisk utbet. arb.inntekt. pr. ukeverk kr.	163	205	217	312	151	191	245

Tab. 9. KAPITALINNSATS OG FORRENTNINGSPROSENTER. Gjennomsnitt pr. farkost 1955.

	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
1. Farkost, anslått salgsverdi 1000 kr.	85	155	275	415	95	150	325
2. Redskap, anslått salgsverdi 1000 kr.	30	42	85	113	34	45	95
3. Diverse aktiva, regnskap 1000 kr.	6	12	23	43	9	12	33
4. Sum kapital. 1000 kr.	121	209	383	571	138	207	453
5. Forrentning ¹ 1000 kr.	9	33	35	136	—	19	71
6. Forrentningsprosent ¹ pst.	7	16	9	24	—	9	16

¹Når avlønning til arbeidet settes lik kr. 168 pr. ukeverk for samtlige grupper.

innsats. Forutsetter en imidlertid at det hersker noenlunde samme forhold mellom de oppgitte redskapskostnader og de totale redskapskostnader, som mellom verdien av de redskaper som undersøkesfarkostene eier (kjent) og verdien av den totale redskapsinnsats (også kjent), kan en på dette grunn-

lag gjøre overslag over de totale redskapskostnader. Det er tallene fra slike overslag som er gjengitt i punkt 3, tabell 8.

Ovennevnte metode blir temmelig skjematisk og kan lett føre til feil. Det blir derfor ønskelig å sammenholde den med en alternativ beregningsmetode.

Tab. 10. DRIFTSRESULTATER 1955. Gjennomsnitt for 359 farkoster.

	Sør-Norge				Nord-Norge			Kysten i alt			
	Gr. I	Gr. II	Gr. III	Gr. IV	Gr. I	Gr. II	Gr. III	Gr. I	Gr. II	Gr. III	Gr. IV
	50— 59,9 fot	60— 74,9 fot	75— 99,9 fot	Over 100 fot	50— 59,9 fot	60— 74,9 fot	75— 99,9 fot	50— 59,9 fot	60— 74,9 fot	75— 99,9 fot	Over 100 fot
	tonn	tonn	tonn	tonn	tonn	tonn	tonn	tonn	tonn	tonn	tonn
Fangstmengde i alt	294	444	1 112	1 653	264	392	1 294	282	428	1 165	1 653
Herav: Fisk	39	99	78	148	134	128	134	77	108	94	148
Sild	255	341	1 032	1 503	127	263	1 160	204	317	1 069	1 503
Annet	—	4	2	2	3	1	—	1	3	2	2
	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.
1. Driftsinntekter i alt	99 100	164 400	278 800	529 100	123 500	175 500	374 500	109 100	167 900	306 700	529 100
fordelt til:											
a. Mannskap	45 600	73 900	129 600	242 200	55 100	80 200	173 400	49 500	75 800	142 300	242 200
b. Redskap	21 600	33 000	56 500	268 900	21 800	28 800	67 500	21 700	31 700	59 700	286 900
c. Farkost	31 900	57 500	92 700	46 600	66 500	133 600	37 900	60 400	104 700	104 700	46 600
2. Farkostens sesongkostn. ialt	8 800	17 400	31 800	77 900	20 100	27 200	42 200	13 400	20 400	34 800	77 900
herav:											
Drivstoffer	7 000	11 100	20 300	37 200	9 400	14 400	30 600	7 900	12 100	23 300	37 200
Agn	600	2 700	3 300	7 800	5 900	8 100	3 700	2 800	4 400	3 400	7 800
Is, salt emballasje	200	1 300	3 800	18 200	400	1 400	1 000	300	1 300	3 000	18 200
Leid arbeidshjelp	200	1 100	700	2 300	3400	1 900	2 000	1 500	1 300	1 100	2 300
Telefon, havneavgift etc. . . .	300	700	1 600	3 700	700	1 000	3 000	500	800	2 000	3 700
Meglergebyr, salgsutgift . . .	100	0	500	3 000	0	0	0	100	0	400	3 000
Assuransse, fangst og effekt .	100	400	1 300	4 200	200	300	1 800	100	400	1 400	4 200
Annet uspesifisert	300	100	300	1 500	100	100	100	200	100	200	1500
3. Farkostens årskostnader ialt	16 300	27 100	57 300	113 200	19 700	30 900	80 200	17 700	28 300	63 900	113 200
herav:											
Assuransse	2 300	4 000	9 300	16 900	3 000	5 300	16 000	2 600	4 400	11 200	16 900
Vedlikehold	6 300	10 400	20 300	53 300	7 500	11 700	31 500	6 800	10,800	23 600	53 300
Avskrivninger, bokførte . . .	7 600	11 800	25 900	38 900	8 700	12 800	30 800	8 000	12 100	27 300	38 900
Annet, uspesifisert	100	900	1 800	4 100	500	1 100	1 900	300	1 000	1 800	4 100
4. Farkostens regnskapsmessige	6 800	13 000	3 600	. .	6 800	8 400	11 200	6 800	11 700	6 000	. .
driftsoverskott (1c ÷ 2 ÷ 3) . . .											
5. Netto redskapsinntekter	1 700	600	4 900	. .	÷ 300	2 300	11 000	900	1 100	6 700	. .
som tilfalt rederiet											
6. Rederiets regnskapsmessige	8 500	13 600	8 500	22 700	6 500	10 700	22 200	7 700	12 800	12 700	22 700
driftsoverskott (4 + 5)											
Farkostens driftstid ialt dgr.	199	205	210	223	211	192	202	204	201	208	223
herav i fraktfart	9	9	22	31	13	16	0	11	11	16	31
Farkostens størrelse fot	54	64	87	117	54	64	86	54	64	87	117
Farkostens størrelse br.t.	34	55	105	221	35	55	117	34	55	108	221
Maskinstyrke H.K.	57	97	185	362	69	104	209	62	99	192	362
Fark.alder fra oppr. byggeår	22	16	15	32	20	12	7	21	15	25	32
Fark.alder fra siste omb.år . . .	8	8	6	4	6	8	6	7	8	6	4
Antall farkoster som er med	98	82	41	40	58	30	10	156	112	51	40
i undersøkelsen											

I den anledning har en forsøkt å gå en mer direkte veg, ved å nytte redskapstallene 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 redskapstallene på denne måte blir sikrere. Imidlertid hadde 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 feilmargin, uten at gjennomsnittsberegningene for samtlige fiskerier under ett dermed forringes for mye.

Når en sammenholder de to alternative beregningsmetoder med hverandre finner en god over-

ensstemmelse, og alt i alt er det grunn til å tro at kostnadstallene for redskapen i tabell 8 gir et tilnærmet riktig uttrykk for det nivå de totale redskapskostnader lå på i 1955.

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 den er renteberegnet med 4 pst. p.å. Etter dette kommer en til at lønnsevnen varierte fra om lag kr. 51 000 på de minste til om lag kr. 119 000 på de største sørnorske farkostene. De nordnorske farkostene i størrelsen 75—99 fot hadde vesentlig større lønnsevne enn de sørnorske i samme fotgruppe. For de øvrige farkostene var forholdene nok så like mellom sør og nord.

Satt i forhold til driftsinntektene utgjorde

Tab. 11 a. STATUSOVERSIKT 1955. Gjennomsnitt for 359 farkoster.

	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
<i>Aktiva pr. 31/12—55:</i>	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.
Farkost	85 800	156 400	231 700	347 800	93 200	148 500	284 100
Redskap	13 200	23 600	47 300	66 200	5 100	16 600	47 100
Kassa, bank, debitorer	6 300	11 500	22 600	37 200	8 400	11 800	30 200
Annet	100	500	400	5 500	100	100	2 900
Sum aktiva	105 400	192 000	302 000	456 700	106 800	177 000	364 300
<i>Passiva pr. 31/12—55:</i>							
Farkostgjeld i S. F.	34 300	74 900	130 200	198 000	45 300	88 500	204 300
Annen farkostgjeld	5 100	7 300	23 600	43 500	7 000	6 600	17 700
Redskapsgjeld	1 200	1 000	5 000	1 500	1 400	3 800	10 400
Kreditorer	800	2 800	18 000	56 800	2 100	1 700	24 500
Egenkapital	64 000	106 000	125 200	156 900	51 000	76 400	107 400
Sum passiva	105 400	192 000	302 000	456 700	106 800	177 000	364 300

Tab. 11 b.

	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.
1. Netto nedbetalt gjeld	4 100	12 000	11 100	27 100	4 300	9 000	20 600
2. Betalte gjeldsrenter	1 300	2 500	5 200	8 800	1 700	2 800	8 000
3. Nyanskaffelser, farkost ...	4 500	4 300	13 100	11 400	6 700	5 600	6 400
4. Nyanskaffelser, redskap ..	2 300	2 800	15 600	21 000	800	5 600	9 800
5. Netto-øking i kasse, bank, debitorer	2 900	4 300	2 400	3 900	2 400	400	5 000
6. Netto-uttak privat	2 900	2 800	—3 300	8 100	300	2 700	12 300
7. Sum (1—6)	18 000	28 700	44 100	81 300	16 200	26 100	62 100
8. Rederiets driftsoverskudd .	8 500	13 600	8 500	22 700	6 500	10 700	22 200
9. Totale avskrivninger	9 500	15 100	35 600	58 600	9 700	15 400	39 900
10. Sum (8 + 9)	18 000	28 700	44 100	81 300	16 200	26 100	62 100
11. Netto-øking i egenkapi- talen (8 ÷ 2 ÷ 6)	4 300	8 300	6 600	4 800	4 500	5 200	1 900

lønnsevnen bemerkelsesverdig konstant andel fra farkostgruppe til farkostgruppe i Nord-Norge, nemlig 45–46 pst. Nå hadde imidlertid ingen av de tre farkostgruppene hverken spesielt gode eller spesielt dårlige fangstforhold i 1955. Det hadde derimot de sørnorske farkostene i størrelsen 75–99 fot. Fangstforholdene var særlig dårlig for disse farkoster og lønnsevnen utgjorde bare 43 pst. av driftsinntektene. Selv om en ser bort fra dette ekstraordinære forhold, utgjorde ikke lønnsevnen en så konstant andel av driftsinntektene på de sørnorske farkoster, som tilfellet var med de nordnorske. De største sørnorske farkostene hadde en lønnsevne som utgjorde 46 pst. av driftsinntektene. I fotgruppene 50–59 fot og 60–75 fot var andelen om lag 52 pst.

Det går videre fram av tabell 8, punkt 7 og 8, at det var fullstendig overensstemmelse mellom lønnsevne pr. mannsukeverk og faktisk utbetalt arbeidsinntekt pr. mannsukeverk, for fire av de sju farkostgruppers vedkommende. For de øvrige tre var avvikende ubetydelige, tallmessig sett.

I noten til punkt 6, er det anmerket at tallet på mannsukeverk er korrigerert, hvilket betyr at summen av mannsukeverk ifølge de innsendte oppgaver er multiplisert med faktoren 365/246 (jfr. avsnittet «Mannskapets inntekter» foran). Når det gjelder størrelsen faktisk utbetalt arbeidsinntekt pr. ukeverk (punkt 8) skal det bemerkes at den har et annet innhold enn fiskerlott pr. uke (punkt 4, tabell 6). Arbeidsinntekten omfatter pr. definisjon nemlig både faste hyrer og ekstralotter, og vil derfor ligge over fiskerlotten i mer eller mindre grad. Jo større farkostene er, jo større rolle spiller faste hyrer og ekstralotter. Derfor blir skilnaden mellom de to inntektsbegrep størst på de største farkostene.

Den betydelige større lønnsevne pr. mannsukeverk på de større farkostene i forhold til de mindre farkostene, er viktig å merke seg. Rett nok var ikke lønnsevnen pr. mannsukeverk 5 ganger høyere på de største farkostene enn på de minste, slik tilfellet var med driftsinntektene. Det var heller ikke å vente, bl. a. av den grunn at det var utført nesten 3 ganger flere mannsukeverk på de førstnevnte enn på de sistnevnte. Men skilnaden var likevel vesentlig, og ga grunnlag for langt høyere inntekter til mannskapet på de større farkoster enn de mindre farkoster.

Til slutt skal en se litt på den forrentning en får av kapitalen, når det forutsettes at vederlaget til arbeidet pr. ukeverk er lik for samtlige farkostgrupper. I denne forbindelse skal det understrekes at en hermed ikke har tatt standpunkt til hvor stort vederlag arbeidet bør ha i de ulike farkostgrupper.

I tabell 9 er under punktene 1–4 gitt en oversikt over kapitalinnsatsen. Farkostens anslåtte salgsværdi er hentet fra tabell 4. Salgsværdien av den totale redskapsinnsats er anslått ved at alle redskaper først er verdsatt til anskaffelsespris i 1955, og siden redusert med 50 pst. for slit og annen verdiforringelse. Verdien av andre aktiver, er hentet fra status.

Dersom en eksempelvis setter avlønningen til arbeidet lik kr. 168 pr. ukeverk, kommer en fram til de forrentningsbeløp som er gjengitt i tabell 9, punkt 5. Som en ser, ga avlønningen på kr. 168 pr. ukeverk en forrentning lik null på de nordnorske farkostene i gruppen 50–59 fot, — gruppen som hadde lavest lønnsevne pr. ukeverk.

En må i denne sammenheng være merksam på at forrentningsbeløpene og forrentningsprosentene i tabell 9, punkt 5 og 6, er teoretiske størrelser. De er fremkommet under visse teoretiske forutsetninger, nemlig at avlønningen pr. ukeverk er lik i alle grupper, og beløpe seg til kr. 168 pr. ukeverk. Hadde en regnet med lik avlønning i hver gruppe, men større eller mindre enn kr. 168 pr. ukeverk, ville ikke bare det nivå forrentningsprosentene ligger på forandret seg, men også forholdet mellom prosentene. Men likevel ville forrentningsprosentene ligge høyest på de største farkostene.

Fortsettes i nr. 1, 1958.

Fisk brakt i land i Finnmark i tiden 1. januar – 14. desember 1957

Fiskesort	Mengde	Anvendt til			
		Ising og frysing	Salting	Henging	Hermetikk
	tonn	tonn	tonn	tonn	tonn
Skrei	8 858	1 586	4 978	¹⁾ 2 294	—
Lodde torsk	52 437	3 119	10 161	³⁾ 39 157	—
Annen torsk	15 170	4 438	3 368	⁴⁾ 7 364	—
Hyse	25 552	17 000	51	8 501	—
Sei	17 351	1 964	982	14 405	—
Brosme	521	—	1	520	—
Kveite	478	478	—	—	—
Blåkveite . .	634	634	—	—	—
Flyndre	398	398	—	—	—
Uer	1 892	1 892	—	—	—
Steinbit . . .	1 020	1 020	—	—	—
² I alt	124 311	32 529	19 541	72 241	—
I alt pr. 15/12-56	146 697	42 430	31 513	72 743	11

¹ Rotskjær 94 tonn. ² Lever 92029 hl. Utvunnet damptran: 37885 hl. Rogn 3966 hl hvorav 349 iset. 3617 saltet. ³ Rotskjær 1565 tonn ⁴ 532 tonn rotskjær.

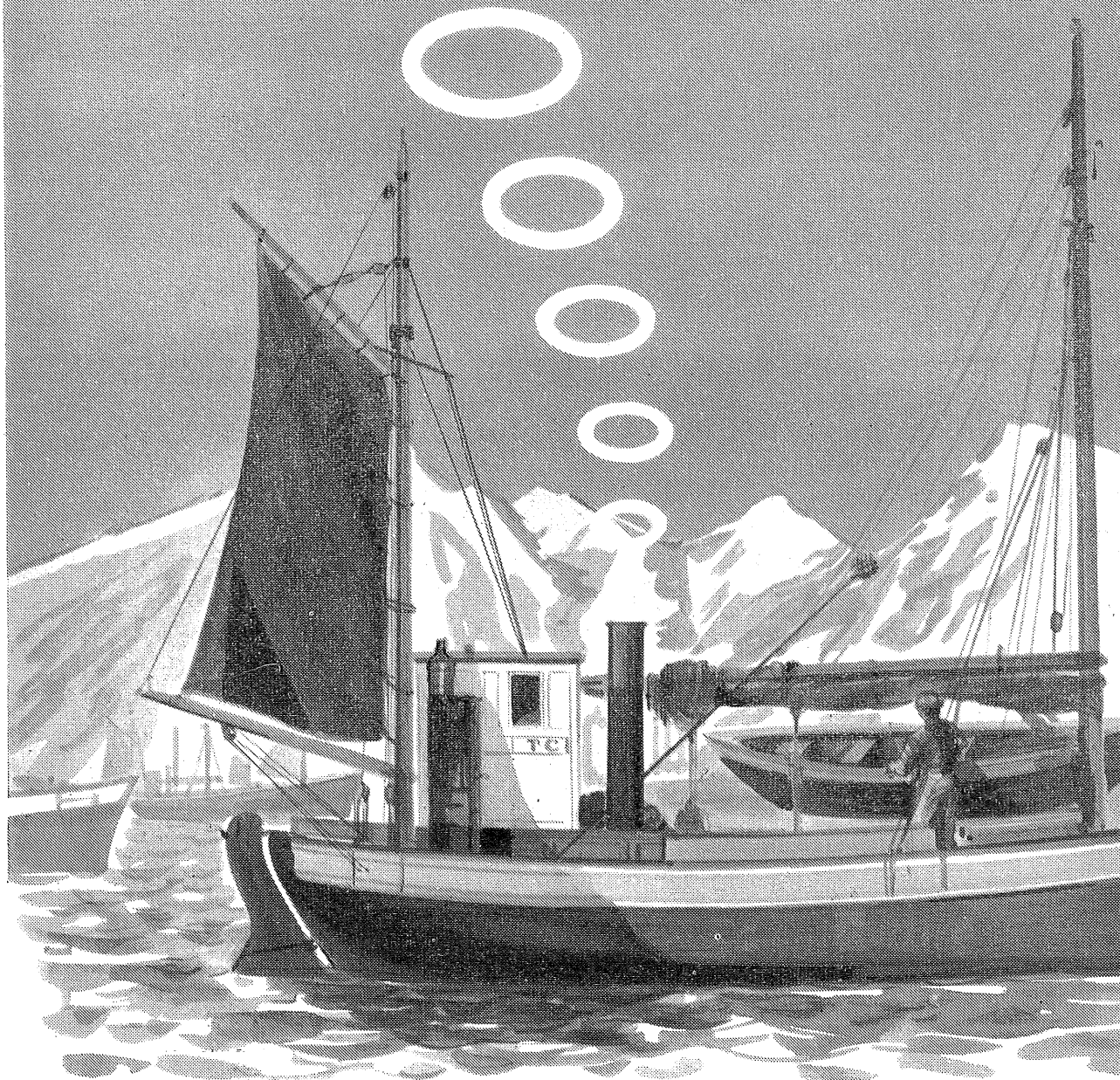
g Jglo - Haugesund

Til tjeneste!

det minner om

ESSO

symbolet på service!
tegnet på kvalitet!



Rund og sikker stiger den taktfaste motorrytmen opp i snetung sjøluft langs den harde kysten vår. Det minner om Esso, - om motoroljer som holder kostbart redskap i topptrim, - en garanti for sikker drift og dermed sikkert utbytte.

MOTORLUB HD

- Løser opp forbrenningsrester
- Beskytter lagrene mot tæring (korrosjon)
- Holder motoren ren
- Sparer stempelsjau

EN OLJE AV HØY KVALITET OG LAV PRIS