

Fiskeridirektoratets Småskrifter

Nr. 11 – 1950

Melding fra Fiskeridirektoratets
driftsøkonomiske undersøkelser:

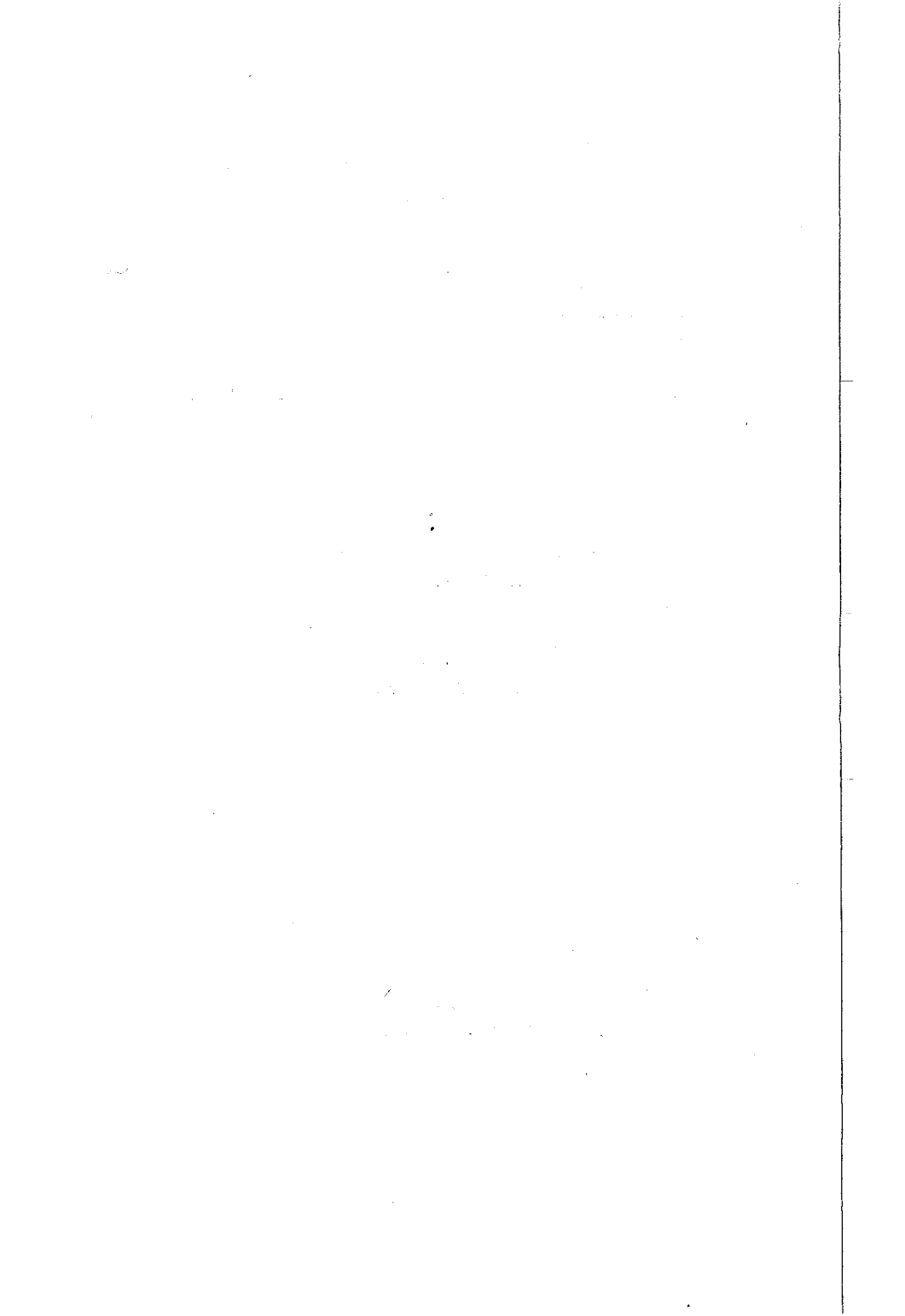
Vintersildfiskets lønnsomhet etter krigen

Ved sekretær Per L. Mietle

Særtrykk av »Fiskets Gang« nr. 21
for 25. mai 1950

Utgitt av
FISKERIDIREKTØREN

BERGEN
A/S JOHN GRIEGS BOKTRYKKERI
1 9 5 1



I 1945 utga Fiskeridirektoratet publikasjonen »Vintersildfiskets lønnsomhet 1940—1943« (Årsberetning vedkommende Norges Fiskerier 1943 — nr. 5). Publikasjonen framla resultatene av en driftsøkonomisk undersøkelse for vintersildfisket, omfattende årene 1940—43.

Undersøkelsene ble tatt opp igjen fra og med sesongen 1947, og driftsresultatene for årene 1947—49 er framlagt i en publikasjon som Fiskeridirektøren utga i februar 1950. (»Tabellariske oversikter over vintersildfiskets lønnsomhet 1947—1949 og tidligere undersøkelsesår« — Årsberetning vedkommende Norges Fiskerier 1949 — nr. 6). I den nye publikasjonen har en også tatt med hovedresultatene for årene 1940—43, slik at driftsresultatene for etterkrigsårene gjennom størsteparten av publikasjonen kan jamføres med resultatene for årene 1940—43.

Av ulike grunner forelå ikke regnskapsresultatene for årene 1947—49 i ferdig utarbeidet stand før i desember 1949. Da en anså det for betydningsfullt å publisere resultatene straks, fant en å måtte avstå fra å kommentere driftsresultatene tekstlig. I steden ble tabellene utstyr med til dels fyldige fotnoter. Utover dette ble det henvist til den forrige publikasjonen for dem som ville studere undersøkelsesresultatene nøyer, og derfor ønsket mer utførlige opplysninger om tabelloppstillingene og de betegnelser som er nyttet i tabellene. Men antakelig vil det ikke by på særlige vansker å lese tabellene uten hjelp av beskrivende tekst.

Den driftsøkonomiske undersøkelsen for vintersildfisket er basert på fiskernes frivillige innsending av regnskaper

til Fiskeridirektoratet. Regnskapene avgis på et spesielt oppgjørsskjema som er utarbeidet av Fiskeridirektoratet. Skjemaene blir sendt ut til et utvalg av farkoster gjennom Noregs Sildesalslag. I undersøkelsen legger en vekt på å få med flest mulig farkoster, og selvsagt både gode, dårlige og middels gode resultater, slik at undersøkelsesmaterialet blir mest mulig representativt.

Fra Noregs Sildesalslag har Fiskeridirektoratet hvert undersøkelsesår fått utlånt lister over alle som leverte fangst til laget i vedkommende år. Disse listene — som er av meget stor betydning for undersøkelsen — inneholder oppgave over samlet fangstmengde og fangstverdi for hver enkel farkost. Ved å jmføre de innhentede driftsoppgaver med Noregs Sildesalslags lister, er det mulig å regne ut representasjonens størrelse i hvert undersøkelsesår. Disse utregninger viste at i 1943 hadde en best representasjon. Det året fikk direktoratet inn regnskaper fra 22 pst. av snurperne og 21 pst. av garnfarkostene. 1949 var det dårligste året i så måte, idet representasjonen var helt nede i 8 pst. for snurperne og 5 pst. for garnfarkostene. Både fra Noregs Sildesalslags og fra Fiskeridirektoratets side er det rettet henstillinger til fiskerne om å slutte opp om undersøkelsen, og en tror bestemt det vil lykkes å øke representasjonen betraktelig fra og med 1950. — Det er forresten verd å merke at representasjonen for *antall farkoster* som regel er lavere enn for *fangstmengde* og *fangstverdi*, særlig gjelder dette snurperne. Dette kommer av at det i undersøkelsen er kommet med forholdsvis store farkoster.

Hensikten med den driftsøkonomiske undersøkelsen for vintersildfisket er — som med direktoratets øvrige sesongundersøkelser — å belyse inntekts- og utgiftsforhold for ulike redskapsklasser og ulike farkoststørrelser, og derved blant annet å finne fram til hvor meget som tilfaller de enkelte innsatsfaktorer som vederlag for deres innsats.

Den nye publikasjonen inneholder først en tallmessig oversikt over vintersildfiskets utvikling de senere år. Det gis således tabeller over fangstmengde, fangstverdi, priser

og deltakelse. Videre er det tatt inn tabeller som viser hvor sterkt representert de ulike redskapsklasser og kystdistrikter er i undersøkelsesmateriale.

Selve regnskapsresultatene fyller det meste av publikasjonen. Materialet er delt opp i en rekke farkostgrupper. For *garnfarkostene* er inndelingen slik: A. *Drivgarn* med følgende undergrupper: 1) under 45 fot, 2) 45—54,9 fot, 3) 55 fot og over, B. *Settegarn* med følgende undergrupper: 1) under 35 fot, 2) 35—39,9 fot, 3) 40—44,9 fot, 4) 45 fot og over. C. *Kombinert garnfiske* med undergruppene 1) under 45 fot, 2) 45 — 54,9 fot, 3) 55 fot og over. Dessuten er *alle garnfarkoster* til slutt behandlet under ett i én fellesgruppe.

Snurperne er inndelt slik: 1) *dampfarkoster*, 2) *motorfarkoster*, 3) *damp- og motorfarkoster under ett*. I årene 1942 og 1943 ble motorsnurperne dessuten delt i 2 størrelsesgrupper med skillet ved 70 fot, men da utviklingen er gått i retning av større snurpere, har en nå gått fra denne undergrupperingen.

I det følgende har en satt opp noen tabeller som gir et utdrag av noen få hovedposter i de publiserte regnskapsresultater.

Tabell 1 viser bruttoinntekt (fangstinntekt) og fellesutgifter i de enkelte farkostgrupper i gjennomsnitt pr. farkost. *Garnfarkostenes* viktigste fellesutgifter er som regel følgende: drivstoff (brenselolje, smøreolje, petroleum osv.). proviant, havnepenger, telefon, telegrammer, til dels garnskade og redskapstap. De viktigste fellesutgifter for *snurperne* er som regel stuerthyre, landslott, telefon, telegrammer, samt assurance av fangst. Det forekommer imidlertid for enkelte farkosters vedkomende at en eller flere av de nevnte utgifter *ikke* regnes som fellesutgift, men skal dekkes av fartøyets, redskapenes eller mannskapets part. På de farkoster hvor dette er praksis, blir fellesutgiftene forholdsvis små. Dette innvirker på gjennomsnittstallet, slik at summen av utgiftene spesielt nevnt ovenfor blir litt større enn fellesutgiftene i tabell 1.

Tabell 1. *Bruttoinntekt og fellesutgifter 1947—1949. — Gjennomsnitt pr. farkost.*

| | 1947 | | 1948 | | 1949 | |
|---|--------------------|---------------------|--------------------|---------------------|--------------------|---------------------|
| | Brutto- inntekt | Felles- utgifter | Brutto- inntekt | Felles- utgifter | Brutto- inntekt | Felles- utgifter |
| | kr. | kr. | kr. | kr. | kr. | kr. |
| <i>Drivgarn:</i> | | | | | | |
| Under 45,0 fot | 22 061 | 581 | 20 810 | 812 | 5 178 | 387 |
| 45,0—54,9 fot | 31 443 | 1 487 | 29 915 | 619 | 12 394 | 825 |
| 55,0 fot og over | 39 927 | 1 003 | 44 781 | 1 337 | 34 306 | 1 085 |
| Alle | 35 417 | 1 083 | 36 686 | 1 075 | 26 401 | 962 |
| <i>Settegarn:</i> | | | | | | |
| Under 35,0 fot | 4 642 | 400 | 13 389 | 254 | 7 693 | 170 |
| 35,0—39,9 fot | 10 760 | 268 | 19 728 | 344 | 11 399 | 254 |
| 40,0—44,9 fot | 14 022 | 462 | 28 116 | 628 | 13 213 | 646 |
| 45,0 fot og over | 17 805 | 646 | 31 205 | 610 | 20 964 | 1 022 |
| Alle | 13 064 | 448 | 24 042 | 482 | 14 697 | 637 |
| <i>Kombinert garnfiske:</i> | | | | | | |
| Under 45,0 fot | 25 695 | 829 | 34 788 | 913 | 22 535 | 1 629 |
| 45,0—54,9 fot | 37 667 | 1 395 | 54 522 | 1 384 | 25 305 | 1 353 |
| 55 fot og over | 41 849 | 1 525 | 66 563 | 1 993 | 39 941 | 2 104 |
| Alle | 34 872 | 1 252 | 52 443 | 1 421 | 28 447 | 1 653 |
| <i>Alle garnfarkoster under ett</i> | 26 542 | 872 | 35 558 | 935 | 21 889 | 960 |
| <i>Snurpenot:</i> | | | | | | |
| Dampfarkoster | 225 335 | 7 409 | 252 202 | 5 585 | 132 657 | 7 170 |
| Motorfarkoster | 172 472 | 5 058 | 188 859 | 4 689 | 134 708 | 8 634 |
| Damp- og motor under ett | 198 903 | 6 233 | 213 221 | 5 033 | 134 415 | 8 425 |

Av tabellen framgår det at *garnfarkostenes* bruttoinntekt øker raskt med farkoststørrelsen. Dette gjelder stort sett også for fellesutgiftene, men tendensen er ikke fullt så markert som for inntekten. Farkoster utrustet med både drivgarn og settegarn hadde jamt over høyere bruttoinntekt enn de rene drivere i undersøkelsesårene, mens farkoster med bare settegarn lå dårligst an. Det forholdsvis dårlige resultat for settegarnfarkostene i 1947 og 1949 skyldes i første rekke at silden ikke trakk inn på de vanlige settegarnfeltene. Settegarnfisket ble derfor litt av en skuffelse disse årene. Sammenlikner en de 3 årene, ser en at med unntak for de minste driverne, lå bruttoinntekten meget høyere i rekordåret 1948 enn i de andre etterkrigsårene.

Når det gjelder *snurperne*, har dampfarkostenes bruttoinntekt gjerne ligget en god del over motorfarkostenes, idet dampsnurperne gjennomsnittlig er større farkoster enn motorsnurperne. I 1949 var derimot motorsnurpernes gjennomsnittlige bruttoinntekt litt høyere enn dampsnurpernes, men da undersøkelsesmaterialet i 1949 var særlig tynt for dampfarkostenes vedkommende, kan det vanskelig trekkes bestemte slutninger på dette punkt.

Trekkes fellesutgiftene fra bruttoinntekten framkommer *delingsfangsten*. I tabell 2 er det vist hvor meget av delingsfangsten som faller på farkost, på redskap og på mannskap.

På garnbåtene har redskapene dels egen part, dels part sammen med mannskapet. For de garnbåter, der redskapene ikke har egen part, er redskapsparten beregnet, slik at en får fram fordelingen på hver av de 3 kategorier, farkost, redskap og mannskap. På snurperne får farkost og redskap i så å si alle tilfeller part sammen. Når det gjelder snurperne viser derfor tabellen rederiets part og mannskapsparten, mens det ikke oppgis noen særskilt redskapspart.

I 1949 utgjorde mannskapets andel av delingsfangsten 48 pst. på alle garnfarkoster under ett, mot 46 pst. i 1947 og 1948. I 1943 var prosentsatsen 44. På snurperne har

Tabell 2.

Fordelingen av delingsfangsten på farkost, redskap

| | 1947 | | | | Delingsfangst |
|---|---------------|----------------------------|---------|---------|---------------|
| | Delingsfangst | Av delingsfangsten tilfalt | | | |
| | | Farkost | Redskap | Mannsk. | |
| | kr. | kr. | kr. | kr. | kr. |
| <i>Drivgarn:</i> | | | | | |
| Under 45,0 fot . | 21 480 | 4 532 | 7 088 | 9 860 | 19 998 |
| 45,0—54,9 fot.. | 29 956 | 7 309 | 9 316 | 13 331 | 29 297 |
| 55,0 fot og over | 38 924 | 10 198 | 11 522 | 17 204 | 43 444 |
| Alle | 34 334 | 8 652 | 10 403 | 15 279 | 35 611 |
| <i>Settegarn:</i> | | | | | |
| Under 35,0 fot | 4 242 | 416 | 1 824 | 2 002 | 13 135 |
| 35,0—39,9 fot.. | 10 492 | 1 553 | 3 798 | 5 141 | 19 384 |
| 40,0—44,9 fot.. | 13 560 | 2 197 | 4 719 | 6 644 | 27 488 |
| 45,0 fot og over | 17 159 | 2 986 | 5 971 | 8 202 | 30 595 |
| Alle | 12 616 | 2 056 | 4 441 | 6 119 | 23 560 |
| <i>Komb. garnfiske:</i> | | | | | |
| Under 45,0 fot | 24 866 | 5 222 | 8 529 | 11 115 | 33 875 |
| 45,0—54,9 fot.. | 36 272 | 7 545 | 12 042 | 16 685 | 53 138 |
| 55,0 fot og over | 40 324 | 8 468 | 12 904 | 18 952 | 64 570 |
| Alle | 33 620 | 7 027 | 11 195 | 15 398 | 51 022 |
| <i>Alle garnfarkoster under ett</i> | 25 670 | 5 570 | 8 317 | 11 783 | 34 623 |
| <i>Snurpenot:</i> | | | | | |
| Dampfarkoster . | 217 926 | 148 026 | | 69 900 | 246 617 |
| Motorfarkoster . | 167 414 | 112 945 | | 54 469 | 184 170 |
| Damp- og motor under ett ... | 192 670 | 130 486 | | 62 184 | 208 188 |

og mannskap 1947—1948. Gjennomsnitt pr. farkost.

| 1948 | | | 1949 | | | |
|----------------------------|---------|---------|---------------|----------------------------|---------|---------|
| Av delingsfangsten tilfalt | | | Delingsfangst | Av delingsfangsten tilfalt | | |
| Farkost | Redskap | Mannsk. | | Farkost | Redskap | Mannsk. |
| kr. | kr. | kr. | kr. | kr. | kr. | kr. |
| 3 680 | 7 059 | 9 259 | 4 791 | 1 399 | 996 | 2 396 |
| 7 090 | 10 019 | 12 188 | 11 569 | 2 615 | 3 332 | 5 622 |
| 11 122 | 13 033 | 19 289 | 33 221 | 7 774 | 9 734 | 15 713 |
| 8 725 | 11 111 | 15 775 | 25 439 | 5 953 | 7 352 | 12 134 |
| 1 493 | 5 281 | 6 361 | 7 523 | 964 | 2 962 | 3 597 |
| 2 617 | 6 552 | 10 215 | 11 145 | 1 839 | 3 818 | 5 488 |
| 3 667 | 10 443 | 13 378 | 12 567 | 1 935 | 4 574 | 6 058 |
| 4 987 | 11 136 | 14 472 | 19 942 | 2 998 | 7 411 | 9 533 |
| 3 298 | 8 623 | 11 639 | 14 060 | 2 165 | 5 118 | 6 777 |
| 6 741 | 11 721 | 15 413 | 20 906 | 3 930 | 6 293 | 10 683 |
| 12 115 | 17 535 | 23 488 | 23 952 | 4 790 | 7 760 | 11 402 |
| 13 818 | 21 889 | 28 863 | 37 837 | 11 351 | 9 459 | 17 027 |
| 11 174 | 17 092 | 22 756 | 26 794 | 5 546 | 8 226 | 13 022 |
| 6 959 | 11 703 | 15 961 | 20 929 | 3 851 | 6 990 | 10 088 |
| 167 439 | | 79 178 | 125 487 | 85 660 | | 39 827 |
| 123 837 | | 60 333 | 126 074 | 85 492 | | 40 582 |
| 140 607 | | 67 582 | 125 990 | 85 516 | | 40 474 |

Tabell 3.

Mannsløtt 1941—43 og 1947—49. Gjennomsnitt pr. farkost.

| | 1941 | 1942 | 1943 | 1947 | 1948 | 1949 |
|---|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | kr. | kr. | kr. | kr. | kr. | kr. |
| <i>Drivgarn:</i> | | | | | | |
| Under 45,0 fot | 812 | 535 | 215 | 1 643 | 1 470 | 399 |
| 45,0—54,9 fot | 930 | 897 | 397 | 1 731 | 1 625 | 721 |
| 55,0 fot og over | 1 301 | 1 127 | 531 | 1 912 | 2 192 | 1 603 |
| Alle | 1 066 | 876 | 420 | 1 841 | 1 972 | 1 344 |
| <i>Settegarn:</i> | | | | | | |
| Under 35,0 fot | 404 | 670 | 558 | 477 | 1 551 | 799 |
| 35,0—39,9 fot | 506 | 943 | 790 | 1 028 | 2 043 | 1 098 |
| 40,0—44,9 fot | 741 | 1 375 | 1 118 | 1 230 | 2 477 | 1 101 |
| 45,0 fot og over | 995 | 1 751 | 1 224 | 1 414 | 2 334 | 1 565 |
| Alle | 679 | 1 144 | 896 | 1 155 | 2 238 | 1 232 |
| <i>Kombinert garnfiske:</i> | | | | | | |
| Under 45,0 fot | 744 | 1 375 | 689 | 1 853 | 2 704 | 1 751 |
| 45,0—54,9 fot | 973 | 1 373 | 712 | 2 454 | 3 218 | 1 754 |
| 55,0 fot og over | 1 362 | 1 455 | 631 | 2 561 | 3 563 | 1 935 |
| Alle | 1 021 | 1 385 | 692 | 2 298 | 3 205 | 1 847 |
| <i>Alle garnfarkoster under ett</i> | 917 | 1 072 | 687 | 1 759 | 3 247 | 1 407 |
| <i>Snurpenot¹⁾</i> | | | | | | |
| Dampfarkoster | 2 188 | 2 259 | 1 613 | 4 159 | 4 706 | 2 209 |
| Motorfarkoster | 1 636 | 1 270 | 1 583 | 3 190 | 3 560 | 2 295 |
| Damp- og motor under ett | 1 909 | 1 603 | 1 590 | 3 675 | 3 987 | 2 286 |

¹⁾ Etter fratrekk av mannskapets særutgifter til fellesproviant. (På garnfarkostene er proviantutgiftene som regel fellesutgifter, og den vesentligste del er derfor allerede trukket fra på forhånd før delingsfangsten og dermed mannskapsparten og mannsløtten ble regnet ut).

mannskapsparten holdt seg uforandret omkring 32 pst. av delingsfangsten.

Divideres mannskapsparten med antall lott-takere, framkommer *mannslotten*. Denne er satt opp i tabell 3. Til sammenlikning har en også tatt med årene 1941—43. Det viser seg at mannslottene i alle undersøkelsesårene gjennomgående ligger betraktelig høyere på snurperne enn på garnbåtene. Kun i 1942 hadde de kombinerte garnbåtene og settegarnbåtene mannslotter som noenlunde kunne måle seg med mannslottene på snurperne, og i 1948 viste det seg at de største farkostene som drev kombinert garnfiske hadde omtrent like store mannslotter som motor-snurperne.

En jamføring mellom garnbåtene viser at de kombinerte garnbåtene — som følge av lengre driftstid — har hatt høyere mannslotter enn de andre garnbåtene etter krigen, mens forholdene var mer uensartet i årene 1941—43. Settegarnfiskerne gjorde det dårligere enn de andre garnfiskerne i 1947 og 1949, som tidligere nevnt skyldes dette i første rekke spesielt vanskelige forhold for settegarnfiskerne i disse 2 årene.

Rekordåret 1948 var — når en ser bort fra smådrivene — klart det undersøkelsesåret som ga høyest mannslotter. I 1949 lå mannslottene meget lavere, i det store og hele til og med lavere enn i 1947.

Redskapsutgiftene utgjør garnfarkostenes største utgiftspost. Som redskapsutgift regnes her nyanskaffelser og vedlikehold. I tabell 4 er redskapsutgiftene og redskapsarten gjengitt. (Redskapsutgiftene i tabellen kan imidlertid ikke jamføres helt ut med tallene for redskapsparten, idet redskapsutgiftene i tabell 4 ikke utelukkende omfatter utgifter som dekkes av *redskapsparten*, men også noen redskapsutgifter som dekkes som *fellesutgift*. Disse siste er dog, relativt sett, av så liten betydning at tabellen likevel gir et godt bilde av hvor stor del av redskapsparten som brukes til redskapsutgifter før og under vintersildfisket).

Tabell 4. Garnfarkoster. Redskapspart og redskapsutgifter 1947—1949. — Gjennomsnitt pr. farkost.

| | 1947 | | 1948 | | 1949 | |
|---|--------------|-----------------|--------------|-----------------|--------------|-----------------|
| | Redskapspart | Redsk.-utgifter | Redskapspart | Redsk.-utgifter | Redskapspart | Redsk.-utgifter |
| | kr. | kr. | kr. | kr. | kr. | kr. |
| <i>Drivgarn:</i> | | | | | | |
| Under 45,0 fot | 7 088 | 2 323 | 7 059 | 1 686 | 996 | 1 612 |
| 45,0—54,9 fot | 9 316 | 4 000 | 10 019 | 2 994 | 3 332 | 3 256 |
| 55,0 fot over | 11 522 | 5 370 | 13 033 | 4 513 | 9 734 | 5 891 |
| Alle | 10 403 | 4 620 | 11 111 | 3 609 | 7 352 | 4 875 |
| <i>Settegarn:</i> | | | | | | |
| Under 45,0 fot | 1 824 | 674 | 5 281 | 945 | 2 962 | 1 595 |
| 35,0—39,9 fot | 3 798 | 1 500 | 6 552 | 2 136 | 3 818 | 1 948 |
| 40,0—44,9 fot | 4 719 | 2 100 | 10 443 | 2 660 | 4 574 | 2 668 |
| 45,0 fot og over | 5 971 | 2 570 | 11 136 | 3 039 | 7 411 | 2 980 |
| Alle | 4 441 | 1 900 | 8 623 | 2 338 | 5 118 | 2 535 |
| <i>Kombinert garnfiske:</i> | | | | | | |
| Under 45,0 fot | 8 529 | 3 055 | 11 721 | 3 353 | 6 293 | 3 905 |
| 45,0—54,9 fot | 12 042 | 4 945 | 17 535 | 5 300 | 7 760 | 5 783 |
| 55,0 fot og over | 12 904 | 5 125 | 21 889 | 4 912 | 9 459 | 5 221 |
| Alle | 11 195 | 4 420 | 17 092 | 4 670 | 8 226 | 5 001 |
| <i>Alle garnfarkoster under ett</i> | 8 317 | 3 510 | 11 703 | 3 380 | 6 990 | 3 918 |

Tabell 5. *Smørpene. Båtenes og redskapenes (rederiets) inntekter og spesielle sesongutgifter 1947—1949. Gjennomsnitt pr. farkost.*

| | Rederiets part av delings- fangsten | Spesielle sesongutgifter | | | | |
|----------------------------|--|------------------------------|--|--------------------------------------|---------|----------------------------|
| | | Driv- stoff ¹⁾ | Red- skaps- utgifter ²⁾ | Ekstra- lotter, hy- rer, lønn. | Diverse | Disse utgifter i alt |
| | kr. | kr. | kr. | kr. | kr. | kr. |
| 1947: Dampfarkoster | 148 026 | 14 377 | 13 594 | 34 352 | 546 | 62 869 |
| Motorfarkoster | 112 945 | 4 462 | 8 392 | 26 593 | 1 531 | 40 978 |
| Damp og motor under ett .. | 130 486 | 9 420 | 10 992 | 30 473 | 1 038 | 51 923 |
| 1948: Dampfarkoster | 167 439 | 16 656 | 15 444 | 40 716 | 2 196 | 75 012 |
| Motorfarkoster | 123 837 | 6 134 | 9 903 | 26 442 | 1 285 | 43 764 |
| Damp og motor under ett .. | 140 607 | 10 181 | 12 034 | 31 932 | 1 635 | 55 782 |
| 1949: Dampfarkoster | 85 660 | 15 808 | 22 191 | 21 972 | 1 740 | 61 711 |
| Motorfarkoster | 85 492 | 6 685 | 11 471 | 18 947 | 1 480 | 38 583 |
| Damp og motor under ett .. | 85 516 | 7 988 | 13 059 | 19 395 | 1 519 | 41 961 |

¹⁾ Brenselolje, smøreolje, kull og annet til maskinen. ²⁾ Tap, skade og vedlikehold.

Når det gjelder snurperne er det — som nevnt ovenfor — vanlig at farkost og redskap tar part sammen, idet redskapene gjerne tilhører farkosten. Tabell 5 viser rederiets part i delingsfangsten, jamført med de viktigste av rederiets spesielle sesongutgifter. Av tabellen framgår klart hvor store dampfarkostenes utgifter er i forhold til motorfarkostenes, dette gjelder i særdeleshet utgifter til drivstoffer.

Utgiftene til hyrer, lønninger samt ekstralotter viste størst svingninger fra år til år, idet disse utgifter varierer noenlunde i takt med bruttoinntekten og dermed rederiparten. De øvrige rederiutgifter holdt seg noenlunde uforandret fra år til år.

Tabell 5 gir selvsagt ikke *uttømmende* opplysninger om rederienes gjennomsnittlige fortjeneste ved å delta i vintersildfisket. Skal en få fullt kjennskap til denne, må en også ta hensyn til den del av rederiets *øvrige* årskostnader (vedlikehold av skrog og maskin, renter av gjeld, assurance, avskrivninger m. v.) som kan henregnes til vintersildsesongen. Dessverre er de innkomne driftsoppgaver så ufullstendige på dette punkt at direktoratet ikke har funnet en bearbeiding av disse opplysninger for hensiktsmessig.