

Fiskets Gang

Utgitt av Fiskeridirektøren

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

41. årg.

Bergen, Torsdag 6. januar 1955

Nr. 1

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 tiden 27.—31. desember 1954

Fisket i uken mellom jul og nyttår ble av heller ringe omfang. Silde- og brislingfiske av betydning foregikk det således ikke. I Finnmark var driften innskrenket og været noe urolig. I Vesterålen var fangstene på seigarn tildels små. Av rusetorsk fandtes det forsyninger, som ikke var blitt benyttet før jul. Møre og Romsdal hadde endel snurrevadfiske og endel fangster av snøresei mellom jul og nyttår. For Måløy var det et par utseilingsdager med tildels bra håfangster. Ellers hadde distriktene sørover til Skagerakkysten omtrent sitt vanlige fiske, også med tilgang på endel reke og hummer. Det ble også tatt et par bra håbrannfangster.

Fet- og småsildfisket:

Det eneste distrikt, hvorfra det er meldt om sildefiske mellom jul og nyttår, var Troms. Der ble det i uken på Jøkelfjord, Kvenangen fisket 500 hl og på Kåfjord i Lyngen 700 hl — tilsammen 1200 hl.

Brislingfisket:

Det var ingen utseiling for brislingtrålerne mellom jul og nyttår. Den 3. og 4. januar ble driften gjenopptatt med fangst den 3. på 101 skjeeper og den 4. på 371 skj. (300 + 71 skj.). Ca. 25 lag er i sving med fisket. Det regnes med at avsetning skal være sikret den første tid fremover, idet en del av de større ansjosfabrikkene vil pakke ytterligere et par ukers tid. Likeledes skal det prøvepakkes et parti såkalt «vinterbrisling» som sardiner.

Storsildfisket:

Utrustningen til årets storsildfiske pågår nå. Nordfra stikker de første brukene sørover i disse dager.

Fisket i Finnmark:

I årets to siste uker ble det i Finnmark ilandbrakt 1452 tonn fisk. Deltakelsen var skrumpet betraktelig inn i anledning helgedagene og været var periodevis mindre bra. Av fisken nevnes 1076 tonn torsk, 311 tonn hyse, 6,2 tonn sei, 28,8 tonn brosme, 23,1 tonn kveite, 0,4 tonn flyndre, 0,6 tonn steinbit, 4,6 tonn uer og 0,7 tonn blåkveite. Det er i 1954 i Finnmark blitt ilandbrakt 97,013 tonn fisk mot 115 922 tonn i 1953. Sammensetningen av fangsten var følgende: Torsk 50 820 tonn (66 154), hyse 24 416 tonn (24 483), sei 12 692 tonn (17 091), brosme 759 tonn (803), kveite 954 tonn (952), blåkveite 1598 tonn (606), flyndre 421 tonn (357), uer 3079 tonn (2669), steinbit 2273 tonn (2807).

Seifisket i Vesterålen:

Fra Andenes meldes det at seifangstene på garn i uken til nyttår heller var små. Det regnes med et kvantum de to siste ukene av året på ca. 100 tonn

sei og 8—10 tonn torsk (skrei). Fra Bø meldes det om en del seifangster i uken, men at været var mindre bra. Partiet var på 31 000 kg og usiktene anses som bra.

Levendefisk:

På grunn av uværet og de herav følgende transportvansker ble ikke alle beholdninger av ruse-torsk uttømt før høytiden. I uken er det delvis av sådan overliggende fisk blitt transportert til Trondheim 21 000 kg lev. torsk. Bergen mottok ingen fisk fra Levendefisklagetets distrikt, men fra Sogn og Fjordane 11 000 kg lev. småsei og 4 tonn sløyd storsei (snøresei). Fra Hordaland mottok Bergen 0,5 tonn lev. torsk og 3,5 tonn lev. småsei.

Bankfisket, kystfisket:

Møre og Romsdal: På kysten foregikk det en del snurrevadfiske og dessuten en del seifiske med snøre. Ukefangsten utgjør 116,5 tonn fisk, hvorav nevnes 34 tonn torsk, 29 tonn sei, 6 tonn brosme, 4 tonn lange, 38 tonn hyse.

Sogn og Fjordane:

Etter et par ukers landligge hadde Måløy og omegn tilførsler på 57 tonn fisk i uken til nyttår. Av denne nevnes 2 tonn torsk, 1 tonn lange, 3 tonn brosme, 3 tonn hyse og 48 tonn hå.

Hordaland:

Ukefangsten ble 9500 kg, hvorav 0,5 tonn lev. torsk, 3,5 tonn lev. småsei, 5,1 tonn sløyd sei (snørefisk) og 0,5 tonn torsk.

Rogaland:

Det ble i ukens løp ilandbrakt ca. 35 tonn fisk.

Skagerakkysten:

Her ble ukefangsten ca. 40 tonn mest hyse, torsk og noe sei og lyr.

Oslofjorden:

Det meldes om 500 kg fisk og 300 kg fjordsild.

Håbrann:

Tre båter var ute i uken mellom jul og nyttår og fikk hurtig bra med fisk — tils. 13 000 kg. Over nyttår gikk 6—8 båter ut.

Skalldyr:

Av *reker* hadde Oslofjorden 200 kg kokte og 100 kg rå, Skagerakkysten 6000 og 1000 kg, Rogaland 8000 og 1000 kg. Av *hummer* mottok Skagerakkysten 5000 kg og Rogaland likeledes 5000 kg.



A/s Hammerfest Fiskeindustri og Filetfabrikk

Hammerfest

Telegramadresse: «HEIDEXPORT»

*Eneprodusent av FINDUS
dypfryste fiskefileter*

FILETFABRIKK

FLAKISANLEGG

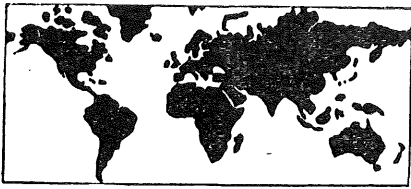
EGET FRYSESKIP

FISKEMELFABRIKK

TITANANLEGG

TRÅLERREDERI

Gjennomført kvalitetskontroll



Ut-landet.

1940	— 22 276	tonn	— 55	fartøyer
1941	— 23 779	»	— 48	»
1942	— 24 661	»	— 51	»
1943	— 26 269	»	— 51	»
1944	— 27 885	»	— 51	»
1945	— 28 741	»	— 53	»
1946	— 37 270	»	— 74	»
1947	— 34 883	»	— 87	»
1948	— 42 670	»	— 97	»
1949	— 41 700	»	— 100	»
1950	— 40 593	»	— 97	»
1951	— 39 351	»	— 102	»
1952	— 41 031	»	— 88	»
1953	— 41 715	»	— 84	»

Det portugisiske trålfiske.

Den nylig utkomne årsberetning for 1953 fra Portugals Industriforbund inneholder en oversikt over det portugisiske trålfiske, hvorav fremgår at den fornyede trålerflåte, som består av 95 enheter med en samlet bruttotonnasje på 19 774 tonn, nærmer seg den produksjonskapasitet på 50 000 tonn som berregnes tilstrekkelig til å dekke det årlige behov for tiden.

Tråler-rederne har imidlertid sine vanskeligheter å kjempe med, i første rekke driftens lønnsomhet på grunn av det prisfall som har gjort seg gjeldende i de senere år. I 1949 var fangstens gjennomsnittspris Esc. 5,80 pr. kg og gikk i 1950 ned til Esc. 4,68 tiltross for de finansielle byrder som trålerflåtens fornyelse påla næringen. I 1951 fulgte en bedring til Esc. 4,87, men gjennomsnittsprisen har siden falt til Esc. 4,81 pr. kg. I 1952 og Esc. 4,72 i 1953. Selv om den samlede fangstmengde er øket, er den mulige fortjenestemargin på den derved økede virksomhet blitt redusert.

Trålfiskets driftsomkostninger er derimot ikke gått ned, tvertimot er en mengde driftsmaterialer dyrere nå enn for 2 og 3 år siden, og intet tyder på noen reduksjon av de meget store sosiale og fiskale byrder i fremtiden. Redernes stilling til arbeidskraften er fortsatt preget av de generøse prinsipper som de lenge har vært kjent for. En sunn likevekt for næringens drift kan kun opprettholdes hvis materialomkostningene og skattebyrdene går ned, men da dette neppe er tenkelig, må det forutsettes at stillingen for denne betydelige gren av portugisisk næringsliv vil bli vanskelig.

Stillingen forverres ytterligere ved den tendens som har vist seg til overbeskatning eller delvis overbeskatning av fiskefeltene ved kysten. Trålerne må med derav følgende større omkostninger søke fiskestimene stadig lengre ute og letingen etter de ønskede fiskesorter er av biologiske eller meteorologiske grunner blitt stadig vanskeligere. I mange tilfeller kan fangstmengden kun opprettholdes ved anskaffelse av stadig mer moderne og kostbare redskaper og andre driftsmidler, til fordel for et relativt stabilt avsetningsmarked, men til følelig økonomisk påkjenning for driftens lønnsomhet.

Disse forhold har nylig gitt seg utslag i at enkelte fartøyer har måttet gå i opplag som følge av driftstap, mens andre redere kun holder driften vedlike i håp om bedre tider. Hvis disse ikke melder seg kan trålfisket ikke opprettholdes i den utstrekning som det takket være flåtens modernisering og utvikling har nådd, og såvel det økende behov for ferskfisk som nasjonaløkonomien i sin helhet vil bli alvorlig berørt.

Ikke desto mindre viste produksjonen i 1953 en fortsatt omenn bergenset fremgang. Unntatt 1948 var fangsten i dette år den største som hittil er oppnådd, og da den fordeler seg på 2828 fisketurer viser tallene klart at redernes anstrengelser i de senere år for å øke produktiviteten har båret frukt. Utviklingen av trålerflåtens produksjon i de senere år vil sees av følgende tabell:

Det bør fremheves at økningen i de siste år er oppnådd med et minsket antall båter, men dette betyr bare at trålerflåtens virkelige kapasitet ikke blir fullt utnyttet, hvilket igjen skyldes utilfredsstillende økonomiske betingelser for fiskens avsetning.

Den portugisiske trålerflåte for *ferskfisk*produksjon består som foran nevnt av 95 enheter, hvorav 48 for havfiske og 47 for kystfiske. Havfisket foregår vesentlig utenfor Afrikakysten ved Cabo Branco på omkr. 21. breddegrad. Siden 1942 er trålerflåten blitt tilført 40 nye enheter. Utstyrt med «diesel»-motorer og annet moderne utstyr byr disse båter betingelser for et større utbytte. Tråleren «Ilha de S. Vicente» som vil bli satt i drift i 1954 blir den fornyede trålerflåtes mest komplett utstyrte enhet med førsteklasses kjøleanlegg og ellers moderne utstyr som kan måle seg med det beste utenlandske, stor fart og utmerkede innredninger for mannskapet etc.

Det er planlagt ytterligere økning og modernisering av ferskfisk-trålerflåten, men med sikte på å unngå at flåten blir utbygget i en større målestokk enn hva det beregnede ferskfiskbehov tilsier, vil det inntil 1957 kun bli gitt lisens for bygging av inntil 8 nye enheter.

Den nevnte tråler «Ilha de São Vicente» har en største lengde på 51,25 meter, 45,2 meter mellom perpendikulærene, største bredde 8,4 meter, måler 774 tonn brutto og gjør 12 mils fart.

Lasterommene for fisken måler 370 kubikkmeter, tankene for brenselolje tar 120 tonn, smørølje 6 tonn og ferskvannstankene 30 tonn. Dessuten er den dobbelte bunn inndelt i tanker for ferskvann og ballast.

Driftsmaskinen er en MAK-motor på 1000 HK med 300 omdreininger pr. minutt, 8 sylindret. Tråler vinsjen er bygget av M. Achelis-Sohne og drives av en MAK-motor på 160 HK og båten er dessuten utstyrt med 3 hjelpemotorer på henholdsvis 36, 20 og 72 HK og med ekkolodd av typenc Atlas-Werke og Bendix.

Kjøleanlegget består av 2 kompressorer på 15 HK, 110 volts, hver, og har følgende anvendelsesmuligheter:

- 1) 1 kompressor kan holde en temperatur av minus 10 grader C i de 4 kjølerom,
- 2) 1 kompressor kan nedkjøle 1,5 tonn fisk fra 20 til 0 grader C pr. time,
- 3) 1 kompressor kan holde en temperatur av minus 15 grader C i de midtre kjølerom,
- 4) 2 kompressorer kan holde en temperatur av minus 15 grader C i 2 av rommene og minus 2 grader C i de 2 andre.

Det bemerkes at disse muligheter sjelden utnyttes, idet det normalt ikke er behov for lavere temperatur enn omkring minus 2 grader C.

Verdien av utførselen av fisk- og fiskeprodukter, hvalfangst og andre produkter av fangst i okt. 1954 og januar/oktober 1954.

	Verdi kr. 1000 Oktober	Verdi kr. 1000 I alt 1954.
Fisk og fiskeprodukter:		
Sild og fisk	46 166	427 528
Hermetikk	12 487	123 497
Dyriske førstoffer, unntatt hvalkjøttmel	10 856	171 096
Sjødyrlever, unntatt hval..	21	51
Rå sildolje	131	8 642
Tran i alt ..	4 879	36 080
Polymisert og raffinert sjø- dyrolje til matbruk (også hval og sel)	1 213	9 572
Sjødyrolje, annen	155	2 484
Malerolje av sjødyrolje	—	—
Sulfonert sjødyrolje	37	402
Fiskelim	39	355
Rogn, saltet	17	3 950
Melke, silderisp o. a. prod.	687	3 801
I alt	76 688	787 458
Hvalfangst:		
Hval- og kobbekjøtt.....	375	1 975
Hvalkjøttmel	272	950
Hvallever	16	53
Hval, sperm. og bottlenose- olje, rå	710	51 886
Produkter av sperm- og bottlenoseolje	843	8 847
Herdet fett	11 941	117 758
Degras	4	35
Hvalbarder	—	37
I alt	14 161	181 541
Andre prod. av fangst:		
Selolje, rå	832	8 160
Skin av sel, kobbe og klapp- myss	393	6 227
Huder av hvalross og hvitfisk	2	6
Hvalrosstenner	—	26
I alt	1 227	14 419

Islands torskefiskerier.

Ifølge underretning fra Fiskifjelag Islands utgjorde totalproduksjonen under Islands torskefiskerier i tiden 1. januar—30. november tils. 322 586 tonn sløyd fisk med hode, hvorav eksportert iset 7610 tonn, filetert 173 420 tonn, anvendt til tørrfisk 49 372 tonn, til salting 83 863 tonn, til melfabrikker 5277 tonn og til andre anvendelser 3044 tonn.

Hollands sildefiskerier.

Pr. 18. desember var det i hollandske havner i sesongen ilandbrakt 1 027 132 tønner fiskepakket saltsild, hvorav 327 266

tnr. matjes, 124 184 tnr. fullsild, 548 610 tnr. rundsaltet og 26 072 tnr. tomsild. I fjor på samme tidspunkt var det i alt innbrakt 1 093 222 tnr. Det opplyses at det i år er eksportert 386 649 tnr. saltsild mot 391 627 tnr. i fjor.

Dansk fiske i november måned.

Av «Fiskeribladet»s desemberutgave fremgår det, at værforholdene under november måneds fiskerier var dårlige. I danske havner ble det i månedens løp levert 19 600 tonn fisk, hvorav 2300 tonn av svenske fartøyer. Utbyttet ligger 2900 tonn tilbake for oktober, men er 4700 tonn større enn gjennomsnittlig i november i årene 1944—53.

Eksporten av ferskfisk og skalldyr utgjorde 5000 tonn og av muslinger 1200 tonn. Deri er ikke medregnet fisk levert direkte fra fiskefartøy til utenlandsk havn.

Av torsk ble det fisket 2900 tonn, som er 600 tonn mindre enn gjennomsnittlig i november i årene 1944—53. Av fangsten ble 1000 tonn fisket i Nordsjøen.

Av flatfisk ble det innbrakt 2900 tonn, hvorav 1900 tonn rødspette. Fangsten viser ikke nevneverdig forskjell fra gjennomsnittsutbyttet i sammenligningsperioden, men det var en nedgang på 300 tonn i forhold til oktober måned. Av fangsten ble 1400 tonn innbrakt fra Nordsjøen.

Sildefisket ga 2500 tonn eller 500 tonn mer enn i oktober, og om lag dobbelt så meget som i november gjennomsnittlig i årene 1944—53. Det meste av fangsten — ca. 2000 tonn ble tatt med flytetral i Skagerak og den nordlige del av Kattegat. Brislingfisket ga 800 tonn eller omtrent som gjennomsnittlig i november 1944—53. Det ble fisket mest i Skagerak og Kattegat.

Av ål ble det fisket 600 tonn — noe mindre enn normalt.

Laksefisket i Østersjøen ble drevet over store områder, men mest syd og øst for Gotland. I fisket, som ble utøvst med drivliner, ble utbyttet forholdsvis godt, men som i foregående måned var en stor prosent av den ilandbrakte laks småfallen. I alt ble det ilandbrakt 245 000 kg mot 85 000 kg i november 1953. Av fangsten ble 45 tonn levert direkte i Kjøbenhavn.

Utbyttet av industrifisk ble 9000 tonn, som er 2500 tonn mindre enn i forrige måned. I Esbjerg ble det levert 2500 tonn fra fangstplasser 90 à 105 sjømil nordvest for Vyl fyrskip.

Håbrannfisket, som hovedsakelig foregikk i Skagerak og Nordsjøen, ga 30 tonn mot 50 tonn i november i fjor. Fangsten av skalldyr utgjorde ca. 95 tonn for det meste dypvannshummer.

Lite lutefisk i Sverige.

«Svensk Fiskhandel» skriver i nr. 12, at det var ingen råd med det, men det ble smått med lutefisk i år. Våre egne fangster av lange for spilning ble utilstrekkelige, og fra Norge lykkes det heller ikke til rimelige priser å komme over tilstrekkelig med råvarer til å kunne dekke mangelen.

Underskuddet har fra visse hold vært anslått til 40 pst., og det er selvsagt beklagelig, særskilt fordi lutefisken synes å vinne terreng blant annet i Norrland, hvor folk tidligere i vesentlig utstrekning holdt seg til annen tørrfisk, fremfor alt norsk sei, men nå for alvor synes å ha fått smaken for den i kvalitets- og smakhenseende vidt overlegne svenske spillangen. Nå må man så godt som mulig forsøke å utfylle spillangemangelen med for eks. tørket sei. Mange handlende betrakter med full rett forhandling av lutefisk, som en ren servishandling til kundenes fordel. Marginalen på bare 10 pst. motsvarer nemlig ikke de omkostninger og den risiko, som er forenet med anstrengelsene med å fremlegge for kundene en virkelig førsteklasses kvalitet.

£ 4 250 000 i offentlige bidrag og lån til nybygning av fiskefartøyer i Storbritannia.

I henhold til «The Fishing News» av 17. desember har White Fish Authority nå gitt bidrag til nybygging av 55 trålere for fiske i nære- og middelsferne farvann. Dessuten er det gitt bidrag til bygging av 110 nye kystfiskefartøyer og til anskaffelse av 86 nye maskiner til sådanne fartøyer. De innrømmede bidrag beløper seg til i alt £ 1 262 679. Dessuten er det i samme anledning blitt lånt ut £ 2 985 862.

Snurrevadfartøyer spiller økende rolle i britisk fiskeriøkonomi.

«The Fishing News» skriver 17. desember følgende:

En ordre fra Grimsby til et skipsbyggeri i Whitby på to nye snurrevadfartøyer bringer den stødige utviklingen, som foregår med snurrevadfisket, frem i dagen. Dette fiske spiller nå en økende betydningsfull rolle for britisk fiskerinæring.

Med unntakelse av snurrevadfisket fra Skottland er Grimsby den eneste havn i United Kingdom, hvorfra snurrevadfisket drives i større stil.

Sekstifem snurrevadfartøyer drives nå regelmessig av medlemmer av Grimsby Seiners' Association. Et bilde av hvor omfattende utviklingen har vært vil fremkomme, når det opplyses at det ved krigens slutt bare var 6 fartøyer som drev denne slags fiske. Dette er det samme som at Grimsbys snurrevadflåte har multiplisert seg med ti i løpet av 9 år. I samme tidsrom har antallet av Nordsjøtrålere vist tilbakegang. Før krigen besto byens flåte av 400 fartøyer for fiske i nære farvann. Nå er bare om lag 100 nordsjøtrålere i drift.

Hvis ikke snurrevadfartøylene hadde dukket opp ville denne nedgang i fangstkapasitet fått en meget kjedelig virkning for Grimsbys rykte som stedet for prima-fisk. Det er nemlig fisk av førsteklasses kvalitet snurrevadfiskerne er interessert i.

Riktignok er der noen få uker hvert år, hvori snurrevadflåten utelukkende fisker torsk, men stort sett består mesteparten av snurrevadfangstene, selv om det ikke foreligger noen stafistikk, av flyndre.

I snurrevadfisket legges all vekten på kvalitet. Fiskerne påstår nok ikke at deres fisk er ferskere enn trålfisk, men de tror at deres fangstmetode er meget mer effektiv.

Grimsbys snurrevadflåte har en stor fordel fremfor trålerflåten. Fartøylene er nemlig alle relativt nye motorbåter, som driver året rundt, mens trålerflåten også teller mange gamle ulønnsomme skip innen sin midte.

Vanligvis tar et snurrevadfartøy 15 til 20 turer om året sammenlignet med 30 for trålerne, og fangstene er praktisk talt sikret et godt marked fordi de utgjør en vesentlig del av havnens primafisk.

I tillegg til de 65 skip som medlemmer av Grimsby Seiners' Association eier, bruker også andre fartøyer havnen som basis under årets beste fiskeperioder. De fleste av disse er av dansk opprinnelse og eies ofte av skipperen.

Mannskapsproblem: Hittil er snurrevadflåtens største problem mannskapsmangelen, som de deler med nordsjøtrålerne. Dette overvinnes til en viss grad av de meget gode penger en dyktig fisker kan tjene.

Det foreligger ikke offisielle oppgaver for snurrevadfisket like etter krigen, men i løpet av de 10 første månedene i 1954 ble det av disse små skip ilandbrakt over 110 000 cwts. til en verdi av over £ 480 000. Utbyttet for 1953 på 100 000 cwts. til

£ 470 000 vil således bli betydelig overskredet i 1954. Når det tas i betraktning at størrelsen av snurrevadfangsten i 1950 var 72 000 cwts. og verdien £ 308 000 og at tallene for mengden bare øket til 73 000 cwts. og verdien til £ 342 000 i 1952, er det lett å få øye på, hvor hurtig bedringen i fangstmengde har vært de to siste årene.

Snurrevadfartøylene er rimeligere å bygge og å drive enn gjennomsnittstråleren, og det synes derfor å være ennå større behov for dem i fremtiden ikke bare for Grimsby men også for andre havner.

Det bør bemerkes at en betydelig del av den danske fiskefangst, hvorav meget importeres til Storbritannia over Grimsby og London, tas av danske snurrevadfartøyer. Noe annet er ikke å vente av landet, som ga verden snurrevadfisket. Her i landet ble metoden ikke innført før i 1920-årene. Det er ikke tvil om at snurrevadfartøylene nå spiller en økende betydningsfull rolle i fiskerinæringen, og at i særdeleshet Grimsby-markedet ville tape meget uten dem.

Offisielt oversyn over den nyfundlandske klippfisksituasjon.

Fra desemberutgaven av «Canadian Fisherman» gjengis følgende:

Representanter for handels- og fiskerorganisasjonene og embetsmenn fra Forbundsregjeringen har avsluttet en del møter, som har vært holdt i St. John's for å gjennomgå ordningen vedkommende fordeling av det markedene har gitt for klippfisk.

Med hensyn til 1954-produksjonen ble det på mai-møtene i komiteen besluttet å anbefale en forskuttering av minimum \$ 10 pr. quintal for Small Madeira, basis eksportsted. Denne sats skulle opptas til nærmere vurdering ettersom salgssesongen skred frem.

Denne vurdering er nå blitt foretatt. En viktig faktor, som måtte tas med i betraktning, var at saltesesongen i 1954 var fire til seks uker senere enn vanlig. Visse markedsforhold var dessuten vanskelig å bedømme. Beslutningen ble derfor, at bestemmelsene fra mai måned fremdeles skulle stå ved makt inntil situasjonen avklart seg. Ordningen for deling av det markedet gir for 1954-produksjonen vil bli revidert.

En melding fra Ottawa via Canadian Press opplyser at Forbundsregjeringen skal utrede ca. \$ 560 000 av den samlede kostnad på \$ 750 000 i prisstøtte til nyfundlandsk klippfisk i 1953-sesongen.

Forbundsregjeringens utbetalinger vil skje på basis av en grunnpris av \$ 10,28 pr. quintal à 112 pounds. Den gjennomsnittlige salgspris for fangsten på vel 500 000 quintaler var \$ 9,16.

Statsstøtten utover salgsprisen vil i henhold til denne nyhetsmelding utgjøre \$ 1,12 pr. quintal. Newfoundland's regjering har allerede latt \$ 1,50 utbetales til fiskerne, hvorfor Federal Treasury's \$ 1,12 vil bli betalt til den provinsielle regjering.

Det går bra med sildesesongen i British Columbia.

Både desemberutgaven av «Canadian Fisherman» og novemberutgaven av «Commercial Fisherman» opplyser at det går bra med ovennevnte fiske. I midten av november var fangsten kommet opp i 60 000 tonn, som er mer enn i noe annet av de senere

Fortsettes side 12.

Melding fra Fiskeridirektoratets driftsøkonomiske undersøkelser.

Lønnsomhetsundersøkelser basert på fiskefarkosters årsdrift.

Noen hovedresultater fra årene 1952—53.

Ved sekretær Arthur Holm.

I denne melding skal en legge fram noen hovedresultater fra den lønnsomhetsundersøkelse som ved Fiskeridirektoratet foretas for å belyse fiskefarkosters årsdrift. Det statistiske materiale er innhentet av Statens Fiskarbank fra bankens debitorer, og er bearbeidet ved direktoratet.

Denne lønnsomhetsundersøkelse har vært drevet siden 1950. Når det gjelder undersøkelsesresultatene for årene 1950—52, vises til melding i «Fiskets Gang» nr. 52, 1953. Der er også beskrevet hvilke skjemaer som har vært nytted ved innhentingen av det statistiske materiale.

Regnskapsmaterialet for 1953 er bearbeidet på en noe annen måte enn for årene 1950—52. Ved bearbeidingen av regnskapsmaterialet for årene 1950—52 fulgte en stort sett gangen i oppgjørene slik den var i praksis for de enkelte fiskerier. En opererte derfor med to hovedtabeller, nemlig en tabell for båtlagets regnskap og en tabell for farkostens regnskap. Ved bearbeidingen av 1953-regnskapene har en betraktet hele den virksomhet som farkosten har vært engasjert i under ett, uten å gjøre skille mellom båtlagets regnskap og farkostens regnskap. Alle inntekter og alle kostnader er samlet i én oppstilling, (se tab. 3). Dette opplegget har betinget en del omregninger og beregninger for å komme fram til en standardform. Disse omregninger og beregninger har en også gjort for 1952-regnskapene, slik at en har fått et ensartet sammenligningsgrunnlag for årene 1952 og 1953.

Ved det nye opplegget har en kommet fram til farkostens driftsoverskott. Dessuten er mannskapets inntektsforhold belyst. Når det gjelder redskapene, har en bare kunnet gi inntekts-tall. En mangler dessverre statistiske oppgaver over redskapens kostnadsforhold.

Om undersøkelsesmaterialet.

Av tabell 1 går det fram hvor stort undersøkelsesmaterialet var i hvert av årene 1952 og 1953. I 1952 omfattet undersøkelsen regnskaper fra 332 farkoster i størrelsen 50 fot og over, året etter var tallet 509. Dette utgjør h.h.v. 14 og 13 prosent av alle farkoster i størrelsen 50 fot og over som var registrert pr. 1. juli 1952 i «Register over merkepliktige norske fiskefarkoster». Tabell 1 viser også fordelingen av farkostene på de ulike størrelsesgrupper, 50—59,9 fot, 60—74,9 fot, 75—99,9 fot og 100 fot og over, og etter farkostens hjemsted. Nord-Norge omfatter Finnmark, Troms og Nordland fylker, Sør-Norge resten av kysten. I de etterfølgende tabeller er bare oppgitt romertall for de respektive størrelsesgrupper.

Fra tabell 2 ser en at utvalget av farkoster gir et ganske godt tversnitt av denne del av hele fiskeflåten — massen — med omsyn til farkostenes størrelsesfordeling i 1952. Det samme kan en si om 1953-utvalget. I 1952-utvalget var de største nordnorske farkostene rett nok noe svakt representert i forhold til massen, men i 1953-utvalget bedret dette seg.

Om undersøkelsesutvalget er like bra representativt m. o. t. driftstid, fiskerikombinasjoner og andre faktorer, har en ikke

Tab. 1. Antall farkoster i undersøkelsen 1952 og 1953.

Farkoster hjemme horende i	År	Farkoster i størrelsesgruppe				Alle farkoster
		I 50- 59.9'	II 60- 74.9'	III 75- 99.9'	IV 100'-	
Nord-Norge ..	1952	74	28	7	—	109
	1953	51	31	12	—	94
Sør-Norge	1952	78	70	35	40	223
	1953	76	62	42	35	215
Riket	1952	152	98	42	40	332
	1953	127	93	54	35	309

hatt noen mulighet for å kontrollere. Når det gjelder det førstnevnte skal en merke seg, at selv om det enkelte farkostregnskap omfatter all virksomhet som er drevet med farkosten i løpet av et år, betyr det ikke at alle undersøkelsesfarkostene har hatt sammenhengende drift gjennom hele året. Den totale driftstiden i året avvek til dels sterkt fra farkost til farkost. Gjennomsnittet for alle farkostene i utvalget lå på om lag 30 uker. Driftstiden er her definert som summen av den tid som har vært anvendt på de ulike fiskerier (sesonger) samt på fraktfart og bortleie.

Alle forhold tatt i betraktning er det imidlertid grunn til å tro at dersom regnskapstallene vurderes med forsiktighet, — dette gjelder særlig tall som referer seg til de undergrupper som materialet er splittet opp i —, beskriver de også forholdene slik de har vært generelt for fiske med farkoster av denne størrelse og type.

Tab. 2. Farkostenes størrelsesfordeling 1952. Utvalg og masse

Størr. i fot	50- 54	55- 59	60- 69	70- 79	80- 89	90- 99	100- 109	110- 119	120- 129	130- 139	Alle
<i>Nord-Norge:</i>											
Utvalg%	46	22	24	3	2	4	—	—	—	—	100
Masse %	40	19	22	8	5	4	—	1	—	1	100
<i>Sør-Norge</i>											
Utvalg%	19	17	23	10	6	8	7	6	2	2	100
Masse %	26	17	24	9	6	5	4	5	2	2	100

Farkostens inntekter og kostnader.

En skal først se litt på farkostens driftsregnskap slik det kommer til uttrykk i tabell 3. Tabellen inneholder regnskaps-tall for driftsåret 1953 for hver av størrelsesgruppene I—IV, nord-norske og sør-norske farkoster behandlet under ett. Når samlegruppen bare omfatter farkoster under 100 fot, gruppene

Tab. 3. Driftsresultater 1953. Gjennomsnitt pr. farkost.

	Farkoster i størrelsesgruppe				
	I	II	III	I—III	IV
	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.
Driftsinntekter	79.382	122.442	239.621	125.577	413.219
Herav til:					
Arbeidet (mannskapet).....	35.603	54.347	108.414	56.315	187.801
Redskaper	16.040	22.659	50.276	25.033	} 225.418
Farkosten	27.739	45.436	80.931	44.229	
Farkostens kostnader	26.891	42.278	84.380	43.444	161.085
a. Drivstoffer	6.982	11.181	18.548	10.687	33.068
b. Agn	2.246	3.739	2.005	2.705	7.637
c. Is, salt, emballasje	195	804	4.975	1.344	16.634
d. Leid arbeidshjelp	1.345	1.562	963	1.343	1.871
e. Assuranse fangst, eff.	234	407	2.005	642	3.275
f. Telefon, film o.l.	290	411	822	436	1.421
g. Havnepenger, salgsutg.	61	93	945	246	3.478
h. Sosiale utgifter	—	62	756	170	1.733
i. Assuranse farkost	2.117	3.984	9.498	4.205	14.791
j. Rekvisita	177	312	1.677	519	3.902
k. Vedlikehold farkost	5.619	8.035	17.468	8.774	33.993
l. Diverse uspesifisert	625	788	1.518	856	6.782
m. Avskrivning på farkost	7.000	10.900	23.200	11.517	...
Farkostens driftsoverskott	848	3.158	÷ 3.449	785	...
Gjeldsrenter	1.227	2.546	5.937	2.603	8.165
Farkostens lengde, fot	53.5	65.7	88.9	64.6	113.7
Farkostens driftstid, dager	205	217	221	212	223

I—III, er det fordi et par størrelser er ukjent for gr. IV. Det gjelder redskapsinntektene og avskrivning på farkosten, størrelser som en ikke har funnet grunnlag for å beregne. Dermed har en heller ikke kunnet beregne driftsoverskottet til farkostene i denne gruppe. Som en ser opptrer redskaps- og farkostinntektene i én sum for farkostene i gruppe IV.

Driftsinntektene varierte som rimelig er sterkt fra farkostgruppe til farkostgruppe. Forholdet mellom driftsinntektene for de ulike grupper fra I til IV kan uttrykkes ved tallene 2: 3: 6: 10. Disse forholdstall er bemerkelsesverdig konstant over en rekke år. Således gjelder de også for de gjennomsnittlige driftsinntekter i perioden 1950—52. (Se tab. 4). Driftsinntektene omfatter verdi av fangst, — etter fradrag av avgift til omsetningslag —, fra de enkelte fiskerier som farkosten deltok i i løpet av driftsåret, samt fraktinntekter og eventuelle leieinntekter.

Av driftsinntektene tilfaller farkosten gjennomgående 35 pst. Det er da en forutsetning at farkosten bærer alle driftsutgifter, unntatt utgifter på redskaper. I praksis er det ikke alltid slik at det ved de enkelte oppgjør gis egen part til mannskap, redskap og farkost hver for seg. For de mindre farkostene er

hyppig nyttet oppgjørsmetoden mannskap med redskap d. v. s. mannskapet eier redskaper og får arbeidsinntekt og redskapsinntekt under ett. På de større farkostene opptrer gjerne oppgjørsmetoden: farkost med redskap. I tillegg til dette kommer så oppgjørene hvor mannskap, redskap og farkost får selvstendige parter av delingsfangst. Oppgjørsmetoden avhenger ikke bare av farkoststørrelsen, men også av hvilket fiske som drives. Dessuten varierer oppgjørsmetodene fra kyststrøk til kyststrøk. Med oppgjørsmetode tenker en her ikke bare på selve fordelingen av inntektene, men også på hvordan driftsutgiftene på det enkelte fiske skal bæres. Driftsutgiftene kan dekkes som fellesutgifter, d. v. s. de kommer til fradrag av bruttofngst før deling, eller de kan bæres som særutgifter på farkost eller redskap. Det er sjølsagt nøye sammenheng mellom deling av inntektene og dekningsmåten av driftsutgiftene.

Som det går fram av tabell 3, og de følgende tabeller, har en bearbeidet regnskapsmaterialet etter en standardform. En skal ikke her i detalj komme inn på hvorledes dette er gjort, men skal bare nevne at det har vært nødvendig å beregne et vederlag til redskaper i de tilfeller redskaper ved oppgjøret ikke har fått selvstendig part. Dessuten er alle hyrer og ekstralotter samt de proviantutgifter som har vært dekket som fellesutgift, slått sammen med lottinntektene under posten «arbeid». Endelig er alle kostnader, med unntak av redskapskostnader, samlet i farkostregnskapet, selv om de ved oppgjøret har vært dekket som fellesutgift eller særutgift på redskaper.

I de tilfeller en har måttet beregne redskapsinntektene, har en basert beregningene på andre oppgjør for samme eller liknende fiskeri der redskapspart har vært utskilt. Likevel kan jo ikke en slik beregning bli helt sikker. En må her være merk-

Tab. 4. Driftsinntekter 1950—1953. Gj.snitt pr. farkost.

	Farkoster i størrelsesgruppe				Alle farkoster kr.
	I kr.	II kr.	III kr.	IV kr.	
1950/1952	88.753	138.105	262.220	448.520	168.070
1953	79.382	122.442	239.621	413.219	158.158
1950/1953	86.464	134.221	255.083	439.501	165.512

sam på at dersom redskapsinntekten er ansatt for høyt, vil det medføre for lav farkostinntekt eller eventuelt for lav mannskapsinntekt, og omvendt når redskapsinntekten ansettes for lavt. Imidlertid er det ikke grunn til å tro at denne feilen kan være stor. Det kan se ut som at redskapsinntektene for farkostene i gr. III i 1953-regnskapet lå noe høyt i forhold til farkostinntekten. Når derfor farkostens driftsoverskott ble negativt for denne gruppe bør en kanskje ta dette tall med forbehold. Samme reservasjon bør gjøres for 1952-regnskapet (se tab. 5). I dette tilfelle var ikke driftsoverskottet negativt for farkostene i gruppe III, men dog mindre enn driftsoverskottet for farkostene i gr. II.

Når det gjelder farkostene i gr. I er redskapsinntekten i de fleste tilfeller utskilt fra mannskapsparten, for farkostene i gr. II såvel fra mannskapsparten som fra farkostparten. For farkostene i disse grupper mener en imidlertid at eventuelle feil ved beregningen av redskapsinntektene er relativt små.

Farkostens kostnader i alt varierer noenlunde i takt med driftsinntektene fra farkostgruppe for farkostgruppe til farkostgruppe. Således kan også forholdet mellom kostnadene for farkostene i gr. I—III tilnærmedesvis uttrykkes ved forholdstallene 2, 3, 6.

Av de enkelte kostnadsarter er det som ventelig drivstoff, vedlikehold og avskrivning på farkosten som var de dominerende. Drivstoffene utgjorde om lag fjerdeparten av alle kostnader for farkostene i gr. I og II, og om lag femteparten for farkostene i gr. III.

Vedlikehold og avskrivninger på farkost utgjorde tilsammen nærmere hele 50 pst. av farkostens kostnader i alt. Til disse størrelser skal en gjøre følgende kommentarer: Vedlikeholdstallene i tabellen bygger direkte på de innhentete regnskapsoppgaver. Sjølsagt kan det i mange tilfeller bero på skjønn hva som skal betraktes som vedlikehold og hva som skal betraktes som nyanskaffelser som skal aktiveres og gjøres til gjenstand for avskrivninger. Sammenholdt med de avskrivningsbeløp som en har beregnet for de ulike farkostgrupper, syns imidlertid vedlikeholdsbeløpene rimelige. Beregningen av avskrivningene er gjort ut fra et kostnadssynspunkt og avskrivningene er basert på nåpriser. De avskrivningsbeløp en på denne måten kommer fram til, ligger noe over de faktisk bokførte avskrivninger, gjennomgående om lag 2000 kroner. Men dette er naturlig, da de bokførte avskrivninger vesentlig bygger på opprinnelig anskaffelsesverdi. Dessuten avviker de avskrivningssatsene som er nyttet ved de bokførte avskrivninger, til dels sterkt fra den en har nyttet ved den nevnte beregning på basis av nåpriser. En har nyttet de samme avskrivningsbeløp i 1953-regnskapene som i 1952-regnskapene.

Farkostens driftsoverskott i 1953 var ikke stort hverken for farkostene i gruppe I eller II. For gruppe III viser tabellen enda til underskott. Som nevnt ovenfor bør særlig dette tall taes med forbehold, men heller ikke netto-tallene for de to øvrige grupper bør vurderes innenfor for snevre grenser. Dette på grunn av de usikkerhetsmomenter som ligger i enkelte beregninger. Tallene syns imidlertid å styrke det generelle inntrykk at 1953 ikke var et godt år slik som driftsforholdene da var i fisket. Og dersom feilmarginen i de foreliggende regnskapstall ikke er for stor, syns det rimelig å dra den konklusjon at farkostens driftsoverskott det året gjennomgående ikke var tilstrekkelig til å forrente den investerte kapital.

I året før, 1952, var derimot forholdene atskillig bedre. Betrakter en tabell 5, ser en at de gjennomsnittlige driftsinntekter for alle farkoster i undersøkelsesmateriale i 1952, lå på 187.000

Tab. 5. Driftsinntektene 1950—1953.

	1950	1951	1952	1953
<i>Totalutvalg.</i>				
Kr. i gj.snitt pr. fark.	124.098	188.554	187.561	158.158
Indekstall	100	152	151	127
<i>138-utvalget.</i>				
Kr. i gj.snitt pr. fark.	121.945	179.829	178.357	..
Indekstall	100	147	146	..
Førstehåndsverdi av all fangst i riket, indeks	100	142	151	140

kroner, d. v. s. om lag som i 1951, men 50 pst. høyere enn i 1950 og 18 pst. høyere enn i 1953. Nå er ikke farkostutvalget det samme fra år til år, slik at en ikke uten videre kan sammenlikne direkte inntektstallene fra år til år. Imidlertid viser 138-utvalget, — som er et utvalg som omfatter de samme 138 farkoster i hvert av årene 1950—52 —, om lag den samme bevegelse i inntektstallene som de totale utvalg av farkoster. Rekken over indekstall for verdien av all ilandbrakt fisk i hele riket, viser også de høyeste tall for 1951 og 1952. Full korrespondanse mellom denne rekken og rekken for de gjennomsnittlige driftsinntekter i undersøkelsesmateriale er ikke til stede, noe en heller ikke kan vente, da undersøkelsesmateriale bare omfattet farkoster over 50 fot, mens den ilandbrakte fangst skriver seg fra alle farkoster såvel over som under 50 fot.

I tabell 6 er stillet sammen noen hovedresultater fra driftsregnskapene i 1952 og 1953. Som en ser, lå driftsinntektene på de enkelte grupper vesentlig høyere i 1952 enn i 1953, mens kostnadene derimot viste liten forskjell i de to årene. At gjennomsnittskostnadene for samlegruppen I—III var høyere i 1953 enn i 1952, mens det motsatte var tilfelle for de enkelte undergrupper, kommer av at farkostutvalget i de to år har noe ulike representasjon på de enkelte størrelsesgrupper.

Tabellen viser at i 1952 ble det igjen til forrentning av farkostkapitalen (driftsoverskottet) om lag kr. 7.000 på farkostene i gr. I, om lag kr. 11.000 i gr. II og kr. 9—10.000 på farkostene i gr. III. Som nevnt tidligere knyttet det seg en viss usikkerhet til dette sistnevnte nettotallet. Det er mulig at driftsoverskottet for farkostene i gr. III lå heller noe over driftsoverskottet for farkostene i gr. II. På det gjennomsnittlige driftsoverskott for alle farkoster under 100 fot, gr. I—III, vil imidlertid denne usikkerhet i driftsoverskottet for gr. III alene, få liten innflytelse.

Tab. 6. Driftsresultater 1952 og 1953. Gj.snitt pr. farkost.

	Farkoster i størrelsesgruppe				
	I kr.	II kr.	III kr.	I—III kr.	IV kr.
Driftsinntekter	1952 105.070	155.719	297.666	149.771	463.431
	1953 79.383	122.442	239.621	125.577	413.219
Herav til farkost	1952 34.943	55.552	99.261	51.111	...
	1953 27.739	45.436	80.931	44.229	...
Fark. kostn.	1952 27.845	44.286	89.579	42.242	...
	1953 26.891	42.278	84.380	43.444	...
Driftsover-skott	1952 7.098	11.266	9.682	8.869	...
	1953 848	3.158	3.449	785	...

Nøyaktige kalkyler over hvilke forretningsprosent disse driftsoverskott gir, er svært vanskelig å stille opp. Etter visse overslag en har gjort, skulle det imidlertid være grunn til å anta at forretningsprosenten på farkostkapitalen for alle farkoster under 100 fot betraktet under ett (gr. I—III), ligger et sted mellom 5 og 10 prosent i 1953. Hvorledes forrentningen av redskapskapitalen har vært, savner en statistisk grunnlag til å si noe om.

Mannskapets inntekter.

I tabell 7 har en gitt opp to størrelser til belysning av mannskapets inntektsforhold i årene 1952 og 1953. Begge størrelser gjelder rene arbeidsinntekter, d. v. s. redskapsinntekter er skilt ut. Som nevnt tidligere er det først og fremst for farkostene i størrelsesgruppe I og II en har hatt oppgjørsmetoden «mannskap med redskap» slik at det har vært nødvendig å beregne et vederlag til redskapen for å komme fram til en ren arbeidsinntekt. På de større farkostene har redskapen i alt overveiende grad enten fått egen part eller part sammen med farkosten.

Ukelotten er framkommet slik: Summen av alle lotter (med unntak av hyrer og ekstralotter) som er oppebåret av lott-takerne på de ulike grupper av farkoster i løpet av driftsåret, er dividert med summen av antall ukeverk som disse lott-takere har hatt. Når en skal vurdere den absolutte størrelse av ukelotten, må en være merksam på at den driftstid som ligger til grunn for utregningen stort sett ikke omfatter den tid som er gått med til forberedning og avslutning av de enkelte sesonger. En har dessverre ikke spesielle oppgaver over hvor lang tid som er gått med til forberedning og avslutning av de enkelte sesonger. En har derfor ikke kunnet regne ut den fulle tid som lott-takerne har vært sysselsatt i denne virksomhet, d. v. s. den tid da de ikke har kunnet ta annet lønnet arbeid. Imidlertid skulle ikke denne reservasjon bety noe for f. eks. sammenlikninger mellom de ulike farkostgrupper. Det går fram av tabellen at ukelotten i begge år var langt høyere på de store farkoster enn på de små. Trekker en også inn i bildet ekstralotter og faste hyrer, blir denne forskjell mellom store og små farkoster ytterligere forsterket. Beregner en f. eks. det en kan kalle «arbeidsinntekt pr. ukeverk», definert som alle inntekter som er oppebåret av hele mannskapet (altså ikke bare lott-takerne) dividert med mannskapets totale antall ukeverk, finner en at denne størrelse for farkostene i gr. III og IV, ligger til dels betydelig over ukelotten. For farkostene i gr. III utgjør denne forskjell om lag 50—60 kroner, for farkostene i gruppe IV om lag 70—100 kroner. For farkostene i gruppe I og II er denne forskjellen ubetydelig. Dette forhold at «arbeidsinntekten pr. ukeverk» ligger høyere enn «ukelotten» kommer av at på de store farkostene har en del av mannskapet ekstraintekter utover den vanlige lott, prosent eller faste hyre. Både ekstralottene og hyrene kommer med i størrelsen «arbeidsinntekter pr. ukeverk».

Tab. 7. Mannskapets inntekter 1952—53.
Gjennomsnitt pr. farkost.

	Farkoster i størrelsesgr.				Alle fark.
	I	II	III	IV	
Ukelott, kr. 1952	204	236	284	369	244
1953	164	200	238	298	203
Maksimal årslott kr. 1952	5.812	7.137	7.991	9.998	6.983
1953	4.784	6.185	7.206	9.217	6.116

Maksimal årslott er beregnet på følgende måte: For den enkelte farkost har en regnet ut hvor store lott-inntekter en lott-taker har hatt dersom han har vært med på alle de virksomheter som farkosten har drevet i løpet av året. Dette er summen av lottene som er oppnådd på de enkelte fiskerier samt på fraktfart og bortleie. Disse to siste størrelser, lott-inntekter på fraktfart og bortleie, har en måttet beregne i forhold til den tid farkosten har vært nyttet i slik virksomhet. På denne måten er det altså regnet ut en årslott for hver av undersøkelsesfarkostene. Tabellen gjengir gjennomsnittet av disse lotter for farkostene i de ulike størrelsesgrupper. Denne årslotten er en maksimumslott i den forstand at den er bare oppnådd av de av mannskapet som har vært med på farkostens hele virksomhet. En annen sak er det at ikke alle farkoster i utvalget har hatt sammenhengende drift hele året. Som nevnt tidligere lå den gjennomsnittlige driftstiden for farkostene gjennomgående på 30 uker. På dette viset gir ikke den maksimale årslotten uttrykk for den inntekt en fisker ville ha hatt dersom han hadde vært fullt beskjeftiget med fiske hele året.

Som en ser av tabell 7 lå den maksimale årslott i gjennomsnitt for alle undersøkelsesfarkostene på om lag sju tusen kroner i 1952 og på vel seks tusen kroner i 1953. Herav utgjør de beregnede beløp for fraktfart og bortleie ikke fullt tusen kroner.

I likhet med ukelotten var den maksimale årslott betydelig høyere på de store farkostene enn på de små i begge år. Driftstiden var også gjennomgående noe lenger på de store farkostene enn på de små. I gjennomsnitt for 1952—53 var farkostenes driftstid 203, 218, 220 og 208 døgn, h. h. v. for gruppe I, II, III og IV.

Om virksomheten.

Til slutt skal en gi en kort oversikt over den virksomhet som har vært drevet med undersøkelsesfarkostene.

Et karakteristisk trekk er den store andel som vintersildfisket og sildefiskeriene for øvrig har i den samlede virksomhet. I 1953 hadde således hele 87 av de 127 farkoster i gruppe I drevet vintersildfiske og vintersildfiskets andel av de totale driftsinntekter for disse 127 farkoster utgjorde 27 prosent. Feit- og småsildfiske og brislingfiske var drevet av 37 farkoster med en andel av de totale driftsinntekter på 11 prosent. Tilsvarende tall for de 93 farkoster i gruppe II var: vintersildfiske: 73 farkoster med 26 pst. av driftsinntektene, feit- og småsildfiske: 22 farkoster med 15 pst.

For de 54 farkostene i gruppe III var tallene: vintersildfisket: 53 farkoster med 56 pst. av driftsinntekten, feit- og småsildfisket: 25 farkoster med 19 pst. og dertil Islandssildfisket med 16 farkoster og 10 pst. av driftsinntektene.

Av de 35 farkostene i gruppe IV hadde alle drevet vintersildfiske som ga 46 pst. av driftsinntekten, 21 hadde drevet Islandssildfiske som ga 16 pst. av driftsinntekten og endelig hadde 16 farkoster drevet torskefiske ved Island og Grønland. 33 pst. av driftsinntekten skrev seg fra denne virksomhet.

Sildefiskerienes andel av de totale driftsinntektene utgjorde altså i 1953 om lag 38, 41, 85 og 62 prosent for farkostene i h.h. v. gruppe I, II, III og IV.

Av farkostene i gruppe I, var det de sørnorske farkostene som fikk den største andel av sildefiskeriene, om lag 50 pst., mens prosenten for de nord-norske lå på under det halve.

Av de øvrige fiskerier som ble drevet av farkostene i gruppe I, skal nevnes: Lofotfisket som ga 15 pst. av driftsinntekten,

Fortsettes side 12.

Fisk brakt i land i Finnmark i tiden 1. januar til 31. desember 1954.

Fiskesort	Mengde	Anvendelse			
		Ising og frysing	Saltning	Henging	Fiske-mel
	tonn	tonn	tonn	tonn	tonn
Torsk	50 820	13 609	14 141	1)23 070	—
Hyse	24 416	17 256	108	7 027	25
Sei	12 692	4 111	348	8 225	8
Brosme	759	13	—	746	—
Kveite	954	954	—	—	—
Blåkveite ...	1 598	1 598	—	—	—
Flyndre	421	421	—	—	—
Uer	3 079	3 079	—	—	—
Steinbit	2 274	2 274	—	—	—
I alt	97 013	43 315	14 597	39 068	33

Lever 67 234 hl. Utvunnet damptran: 25 399 hl. Rogn 1 970 hl, iset 733 hl, saltet 1 226 hl. 1) Herav rotskjær 388 tonn.

U t l a n d e t, Forts. s. 5.

år med unntakelse av 1953. Produksjonen av sildemel var nådd opp i 10 000 tonn, av sildolje 1 580 500 gallons, mens hermetikkfabrikkene hadde produsert 5000 kasser herm. vare.

Kritikk over fiskeriutviklingen på Newfoundland.

Max Lane, generalsekretær i Newfoundland Federation of Fishermen har ifølge desemberutgaven av «Canadian Fisherman» rettet kritikk mot de nye fisketilvirkingsanlegg, som bygges med hjelp av Fisheries Development Authority.

De nye anleggene er for små til å bli til virkelig hjelp for fiskerne, mener mr. Lane. Fiskerne, tilføyer han, bør alt annet enn forhaste seg med å legge ned sine private anlegg, fordi om et lite tilvirkeranlegg setter i gang drift i deres område. På visse tider av sesongen vil anleggene ikke være stor nok til å behandle hele område-fangsten med den følge at overskytende mengder må styrtes, hvis fiskerne samtidig har latt sine egne flaker (for tørring av fisken) og lagre bli ødelagt.

Ved anlegget til Bonavista Cold Storage Co., Ltd. for eksempel, understreker mr. Lane, kan bedriften bare behandle et begrenset kvantum av fisk, slik at de linebåtene som forsyner det, nå bare holdes til tre dages ukentlig produksjon, hvilket resulterer i driftstap.

En del av de nye anleggene i ly av fiskeriutbyggingsplanen er beregnet på å ta bare 120 000 pounds fisk pr. dag, sa mr. Lane. Det er det samme som 10 linebåters eller 40 fiskeres produksjon. Hvis det gjøres forsøk på å ta produksjonen fra to til tre ganger flere fiskere, vil det være ensbetydende med at ingen kan tjene til levebrødet ved fiske.

Et anlegg, som er i stand til tre ganger så stor produksjon som disse små anlegg koster bare 60 pst. mer å bygge, sa mr. Lane. Driftsomkostningene er proporsjonalt mindre, fordi amortiserings- og forringelsesomkostningene blir mindre i forhold til investeringen.

Grimsbys første Nordsjøtråler siden 1930.

«Fish Trades Gazette» (18. desember) ofrer megen oppmerksomhet på den første Nordsjøtråleren som bygges for Grimsby-redere siden 1930, som samtidig er det første «near-water»-far-

tøyet som levers til Grimsby i ly av White Fish Authority's bi-drags- og låneplan. Den nye tråleren er også den første motor-drevne Grimsbytråler siden 1939.

Fartøyet heter «Olivean» og er bygget av Messrs. Cochrane and Sons, Ltd., Selby. Lengden er 117 fot, bredden 25 fot og maskinen en Polar Diesel på 575 hk.

Den nye tråleren er et vakkert skip, som en miniatyr av de store moderne trålerne for arktiske farvann, og har et meget vakkert spring. Den har kostet £ 105 000 — en sum som er en slående kontrast til den sist bygde Nordsjøtråler «Malayan», som i 1930 kostet £ 14 000.

«Olivean» er beregnet på et mannskap på 15, som samtlige har bekvemmeligheter midtskips eller akterut i enkeltlugarer eller lugarer med 4 køyer. Bakken er innrettet som lagerrom og redskapsrom. Mannskapet har enhver hjemlig komfort. Skipet er utstyrt med dusjbad og sentralvarmeanlegg. For å imøtekomme redernes (Messrs. Sir Thomas Robinson and Son (Grimsby Ltd.)) krav, er varmeanlegget særskilt plassert på akterdekket. Mr. Frank Robinson ønsket at dette ikke skulle være i maskinrommet av hensyn til eventuell brannfare.

På en normal fangsttur i Nordsjøfarvann på 10 eller 11 dager vil bunkerskonsumet bli 30 tonn olje. Med full utnyttelse av bunkerskapasiteten på 50 tonn kan turer av 25 dages lengde foretas.

Dette er ensbetydende med at skipet kan fiske ikke bare i Nordsjøen men også i Færøfarvann, på bankene vest for Skottland, ja til og med ved Island. Det er mulig at det vil bli tatt en forsøksmessig tur til Island etter at man har fått nærmere kjennskap til skipets egenskaper.

Navigasjons- og fiskeriutstyret er meget komplett. Fartøyet har Kelvin Hughes «Kingfisher» og Marconi «Graphette» ekkolodd, Marconi «Albatross» radiotelefonanlegg, Marconi «Quo Vadis» radar samt Decca Navigator. Et telefonisystem (uten mikrofoner) er installert mellom broen og alle deler av skipet.

Mr. Frank Robinson, rederiets administrerende direktør, uttalte at det ikke var tvil om at 10 skip av denne type ville ha like stor fangstkapasitet, som hele rederiets nåværende flåte på 23 skip. Han håpet å være i stand til snarlig å bygge flere skip av samme klasse. «Olivean»s søsterskip «Thessalonian» skal leveres om 5 ukers tid.

«Olivean»sprøvetur foregikk på Humber den 14. desember. Den oppnådde gjennomsnittsfart var på 11 knob.

Forts. fra s. 9.

seifisket som ga 9 pst., størjefiske som ga 8 pst., vårtorskefisket som ga 7 pst. og bankfisket som ga 6 pst. av driftsinntekten.

Av de fiskerier som ble drevet av farkostene i gruppe II i tillegg til sildefiskeriene, skal nevnes: Lofotfiske med 9 pst. av driftsinntekten, fiske på fjerne farvann med 7 pst., bankfiske med 8 pst., seifiske med 6 pst., størjefiske med 6 pst. og trålfiske med 7 pst.

Som nevnt ga sildefiskeriene hele 85 pst. av driftsinntekten til farkostene i gruppe III. I tillegg til denne virksomhet drev disse farkoster fiske på fjerne farvann som ga 6 pst. og bankfiske som ga om lag 2 pst. av driftsinntekten.

Alt i alt ser en at virksomheten var mer konsentrert på de store farkostene, d. v. s. farkostene i disse grupper deltok til sammen i langt færre fiskerier enn de små farkostene.

Abonner på „Fiskets Gang“!