

# NY SVENSK FISKERITIDSKRIFT

ORGAN FÖR SVENSKA FISKAREFÖRBUNDET

UTGIVARE: FISKERIINTENDENTEN DR. N. ROSÉN, GÖTEBORG.

Nr 7

1 APRIL

1931

*Vid återgivande av artiklar i denna tidskrift skall källan angivas.*

## Svenska Fiskareförbundet.

Vid årsmötet den 17 mars beslöts godkänna det vilande stadgeförslaget. Nya stadgar hava därmed antagits. Den uppgjorda arbetsplanen antogs däremot ej, utan skulle styrelsen uppgöra nytt förslag därtill. Mötet ajournerades för detta ändamål till d. 9 maj 1831. (Protokoll kommer att införas i nr 8).

Till hedersledamot kallades professor Einar Lönnberg, som under många år varit förbundets ordförande.

Till styrelseledamöter valdes justitierådet von Seth, fiskeriintendenterna Ekman, Hessle och Ågren, fiskerikonsulent Schager, disponent Martin och fiskare V. Månsson samt till suppleanter fiskarna Georg Engström, Vällö, Carl Carl Malmström, Lughamn, Nils Jönsson, Limhamn, och Georg Karlsson, Hammarön.



## Laxens egendomliga vandringar.

Undertecknad publicerade nyligen i denna tidskrift några uppgifter om resultatet av vissa laxmärkningar och betydelsen härav för utrönandet av laxens långa och egendomliga vandringar. Såsom komplettering härav kunna följande rader betraktas.

Den 24 augusti förra året (1930) fångades utanför Bremön i Medelpad en lax med en längd och vikt av 44 cm. och 0.77 kg. Laxen ifråga var märkt, och det egendomliga var att detta skett i Lettland. Enligt uppgift därifrån hade den nämligen märkts och utsläppts den 7 maj 1930 vid en längd av 24 cm. Den då utvandringsfärdiga laxungen hade uppfötts i dammar under 3 år.

Föreliggande fall utgör sålunda en avvikelse från den vanliga regeln att laxungarna från de nordliga laxälvarna vandra ned mot sydliga Östersjön. Utan tvivel står detta i samband med ett ovanligt rikligt uppträdande av smålax vid norrlandskusten under våren och hösten 1930. Sålunda fångades härstädes på vissa håll stora mängder smålaxar på 40—50—60 cm. längd. Detta inträffar allt emellanåt, förra gången år 1925, och står säkerligen i samband med avvikande hydrografiska och biologiska förhållanden i Östersjön. Man torde kunna

antaga att de faktorer som gjort, att så mycken smålax stannat kvar uppe vid de norrländska kusterna, även lockat dit en och annan lax från Östersjöns södra delar.

Förhållandet visar emellertid att även hos en så ingående undersökt fisk som laxen stora luckor finnas, då det gäller dess vandringar och uppträdande såväl i havet som i älvarna. Det är därför så mycket nödvändigare att undersökningarna över laxen och dess biologi bedrivs planmässigt och med de problem för ögonen som det närmast gäller att lösa med hänsyn till internationella frednings- och fiskodlingsbestämmelser.

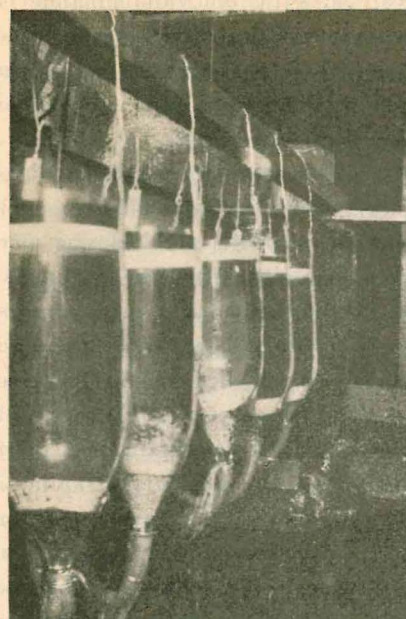
Gunnar Alm



### En billig sikkläckningsanstalt.

Sikkläckningsanstalt är kanske för anspråksfull benämning för en så enkel anordning, men då utrymme finns för 1 million sikrom med möjlighet till ytterligare utvidgning utan nämnvärd kostnad, kan benämningen kanske ändå vara lämplig.

Efter lyckade resultat av gäddkläckning i ett par sjöar vid Klafveströms bruk i Kronobergs län, blev bruksägaren och personalen vid bruket, intresserade av ytterligare åtgärder för fiskets befrämjande i ovannämnda sjöar. Fiskerätten i Änghultssjön, som ligger ovanom bruket, äges till större delen av detta. I den nedan liggande Norrsjön, arrenderar en del av arbetarna brukets fiskevatten. För båda sjöarna har bildats fiskevårdsföreningar. Efter gäddkläckning, inplantering av 1-somrig gös och 2-somriga sutare, samt fridlysning av kräftorna i Norrsjön under 1930, beslöt man även kläcka sikyngel, om föreningens begränsade tillgångar medgävo det (hushållningssällskapets anslag 80 kr. till varje förening + medlemsavgifterna voro de medel man hade att röra sig med.) Man fick således vara ytterst sparsam, varför ett kläckningsrum iordningställdes intill turbinintaget till kraftstationen. Turbinrännan är placerad i ett gammalt dammfäste, som är överbyggt med en träbro. Turbinrännan upptager dock endast halva öppningen i dammbanken, så att man inunder bron kunde inreda ett rum, 1,5 × 2,5 m. Turbinrännan, som alltid är vattenfylld, bildar högra väggen en dammlucka innerväggen, och dammfästets stensättning vänstra sidoväggen, medan taket består av en grov plankbro. Det återstod således endast att spika upp en vägg med dörr i broöppningens nedsida. Då rummet är inbyggt i kanalbanken, är det sannolikt frostfritt även under stark köld. Vattentilledningen var här synnerligen lätt ordnad eftersom man endast hade att borra ett hål i sidoväggen (turbindrännan). I ett par sirapsfat filtreras



vattnet, och från dessa förses en trätrumma, däri kranarna äro insatta, kläckningsglasen med lämplig vattenmängd.

Anläggningskostnaderna äro:

Trävirke .....	10 kbf. à 80 öre	= kr. 8:—
5 st. kläckningsglas .....	» 6:— kr.	= » 30:—
5 » kranar .....	» 2:— »	= » 10:—
2 » sirapsfat .....	» 3:— »	= » 6:—
5 meter gummislang .....	»	12:60
arbetslöner .....	»	35:—
spik, rör, las, järnträd .....	»	4:60

Summa kr. 106:20

I kläckningsglasen inlades i höstas 12—15 lit. sik- och siklöjerom, men tyvärr uppstod eldsvåda en natt kort tid efter inläggningen, så att fabriksanläggningen brann ned. Under eldsvadan placerades en större motorspruta å bron, så att olja från sprutans kylvatten blandades med kläckningsvattnet, vilket hade till följd att nästan all rommen förstördes, endast i ett av glasen förblev ett litet antal rom vid liv. Kläckningsanordningarna förblevo annars oskadade. Första årets kläckning blev således till följd av eldsvadan misslyckad, men annars tror jag anläggningen är bra, så goda resultat böra framdeles kunna uppnås, om de industriarbetare som sköter kläckningen i fortsättningen äro lika intresserade av fiskodling som hitills. Det framföres ofta klagomål över att industriarbetare göra intrång å andras fiskevatten, och så är nog ofta förhållandet, men

i de fall dessa har arrenderat fiskevatten vårdas detta, om vidkommande får upplysning om hur man, ofta med enkla medel, kan öka beståndet av de värdefullare fiskslagen. Annars är det icke så lätt få folk att nedlägga tid och pengar för fiskevård, men för industriarbetaren, som i allmänhet har ett enformigt arbete, blir fiskodlingen en intressant fritidssysselsättning.

Efter denna lilla avvikelse från ämnet skall jag återvända till sikkläckningsproblemet. Enligt 1918 års statistik fångades nämnda år 1.050.258 kg. sik. Denna fisksort har således stor ekonomisk betydelse, varför sikkläckning mera allmänt borde anordnas, detta så mycket mera som stora mängder sik fångas i leken. Av kostnadsskäl kan större dyrbara kläckningsanstalter icke uppföras överallt, där sikkläckning är önskvärd, men liknande billiga kläckningsanordningar som vid Klafreström kunna fiskevårdsföreningar eller enskilda personer insätta utan större ekonomiska uppoffringar. En fiskare, som har ett givande sikfiske, kan t. ex. i en kvarnbyggnad eller vid någon liten bäckfåra, insätta ett litet rum, där han kan uppmontera några kläckningsglas, och därvid skaffa sig god förtjänst genom försäljning av sikyngel. Det förefaller nämligen, som om den nybefruktade sikrommen är ganska ömtålig för transporter. Kan den inläggas för kläckning omedelbart efter befruktningen, torde dödligheten bli obetydlig i förhållande till vad den skulle ha blivit, om rommen transporterats lång väg till kläckningsanstalten.

*J. Sörensen.*

## Järnvägsstyrelsen och fiskfrakterna.

Sedan flera år tillbaka har Svenska Fiskhandelsförbundet gjort den ena hemställan efter den andra till Kungl. Järnvägsstyrelsen om nedsättning av järnvägsfrakterna för färsk sill och fisk samt om lika tariffering av dessa. Den taxekommitté, som nu senast utarbetat de sedan den 1 januari 1931 tillämpade frakterna, lät på sin tid kungöra, att de nya taxorna komme att betyda en nedsättning av S. J. fraktinkomster av många millioner pr år, och man gick i den glada förväntan, att fiskerinäringens krav på billigare järnvägsfrakter blivit tillgodosedda. Men i stället har förhållandet i realiteten blivit omvänt, frakterna för färsk sill och fisk hava höjts, och taxeberäkningen har i hög grad blivit tillkrånglad. Man har visserligen hänfört färsk fiskvaror till en lägre, alltså något billigare tariff, men neutraliserat denna åtgärd genom ett procentuellt tillägg av 10 % för sill och 20 % för annan fisk. Men vid utarbetandet av de nya fraktsatserna har kommittén även tagit hänsyn till den av S. J. själv framprovocerade lastbilstrafiken, och därför har man gjort någon fraktsänkning på kortare sträckor, däremot en fraktförhöjning för längre sträckor, där bilarna ej

väntades kunna konkurrera. Resultatet har blivit, att järnvägsfrakterna till de egentliga förbrukningsområdena realiter blivit högre, och ej så litet ändå. Exempelvis kan nämnas, att en vagnslast sill från Göteborg till Ljusdal enligt den ny taxan kostar c:a 45 kronor mera än förut, och en liten vagnslast på 2500 kg. sill till Malmö från samma plats blir icke mindre än kr. 1,19 pr 100 kg. dyrare än enligt den gamla taxan. För stycke gods äro förhållandena ännu ogynnsammare, och försäljningsområdet har för Göteborgs vidkommande därigenom minskats. Man behöver ej alls komma så långt norrut, förrän fraktkostnaden överstiger ett normalt pris för själva varan.

Samtidigt gynnas våra värsta konkurrenter, norrmännen, med billigare frakter inom Sverige än vi själva kunna erhålla. Sälunda kostar en vagnslast sill för en sträcka av 460 km. vid svensk taxering Kr. 2:60 pr 100 kg. Om däremot taxeringen företagas i Norge så kostar den svenska sträckan blott 2:18 under samma förhållanden. En halvlåda sill kostar från Trondhjem till Berlin i runt tal 4:— Mk i frakt. Från Göteborg till Berlin, som är halva vägen, kostar den 3:— Mk. Den lika långa sträckan Trondhjem—Göteborg kostar alltså 1:— Mk. Vad kostar då sträckan Kornsjö—Göteborg?

Ett annat exempel. Från Åndalsnäs (Norge) till Mittsee, — 1,190 km. — kostar en vagnslast om 5 ton sill Kr. 3:99 pr 100 kg. Sträckan Göteborg—Mittsee, 380 km., kostar Kr. 2:41 pr 100 kg., alltså kostar den 710 km. långa sträckan genom Norge plus Kornsjö—Göteborg. Kr. 1:58 pr 100 kg., om vi nu skulle vara jämnställda med norrmännen på den svenska sträckan Göteborg—Mittsee. Men det är ej så. Norrmännen få befara våra svenska järnvägar betydligt billigare än vi själva, och detta bortförklarar man med internationella överenskommelser o. s. v. Om det finnes sådana för landets näringar skadliga överenskommelser, så måste de ändras. En speciell överenskommelse med Norge kan väl för övrigt knappast kallas internationell. Hava norrmännen tilltvingat sig några extra eftergifter i frakthänseende, så måste svenska näringsidkare med rätt kunna fordra, att på svenska sträckor erhålla samma frakter, som nu tillfalla S. J. vid tariffering från Norge. I annat fall bidrager staten till en utarmning av sin egen befolkning till förmån för utlänningen.

Det är för långt att beskriva all den skada S. J. fraktpolitik gjort det svenska fisket och fiskhandeln, det vare nog sagt, att vårt land tack vare denna politik översvämmas av norsk sill och mindervärdig norsk fisk till förfång för den egna näringen.

Järnvägsstyrelsens omedgörlighet framtvingar en ytterligare utvidgning av biltrafiken. Det är väl ingen konst att från vissa knutpunkter förse stora områden av vårt land med fisk pr bil, och detta kommer också att göras. Intresserade personer i Göteborg och Malmö äro exempelvis i färd med att bilda ett större biltransportbolag för sill- och fisktransporter (även om returfrakter lär man ha försäkrat sig), och exportörerna i Göteborg planera ett eget rederibolag

för transport av fisk med snabbgående motorbåtar till Warnemünde för om-lastning. Fiskfrakten Göteborg—Mittsee är nämligen så hög, att vi ej kunna konkurrera med danskarna, vilka på grund av en betydligt lägre frakt kunna betala fiskarna ett högre pris för fisken, varför en stor del av vår fiskeflotta alltså landa sina fångster i danska hamnar. En gemensam hänvändelse av fem föreningar till regeringen i denna sak har ännu ej avgjorts.

Återkommande till den alltmera tilltagande biltrafiken med fisk på allt längre sträckor, så är det visst icke med någon förtjusning härvarande fiskgrossister iakttaga denna utveckling. Vi ha nu på auktionerna köpare från mellersta och södra Sverige, som för egen och andras räkning göra inköp och forsla hem varorna minst lika snabbt och långt billigare än järnvägen. Kundkretsen inskränkes i oroväckande grad, och vad staden Göteborg beträffar, så förlorar densamma genom rådande förhållanden ej obetydliga skatteinkomster. Det är alldeles tydligt, att någonting måste göras för att stävja den långväga biltrafiken, och det finnes intet annat medel än en effektiv nedskärning av järnvägsfrakterna. För att få någon reda i denna sak måste denna numera tilltotade härva rullas upp ifrån början, och vid överläggningar om nya taxor bör det icke tillätas, att enbart järnvägstekniska synpunkter få göra sig gällande, utan fiskerinäringen, vars utveckling är beroende av transportkostnaderna, måste därvid allsidigt bliva representerad. Göteborgs Färskfisk-grossisters Förening har nyligen beslutat att ingå till Kungl. Maj:t med en anhållan om en noggrann undersökning av nu rådande förhållanden, även beträffande norsk tarifiering av svenska sträckor, och om tillsättande av en kommitté för uppgörande av nya fraktsatser anpassade efter fiskerinäringens behov och under samverkan med representanter för fiskhandeln och fisket.

Janne A. Claësson.

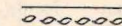
P. S.

Sedan ovanstående skrivits erfar man av tidningarna, att Kungl. Lantbruksstyrelsen understött Svenska Fiskhandelsförbundets hemställan om lika frakter för sill och fisk genom att föreslå det procentuella tilläggets borttagande, eller, *om så ej av järnvägsekonomiska skäl kan ske*, att tillägget fastställes till 10 % för båda kategorierna. Denna anhållan om lika frakt för båda fisksorterna (även rimsaltad fisk m. m.) var blott första etappen på förhoppningarnas väg till reda i dessa frakter, men dessutom torde en kraftig nedsättning av grundfrakterna och särskilt en revidering av frakterna på svenska järnvägssträckor vid tarifiering från Norge och Danmark bliva ofrånkomlig. När det gäller ett statsorgan som S. J., så bör det ej finnas något som heter järnvägsekonomiska skäl, utan nationalekonomiska. Skall järnvägsekonomin nödvändigt gå ihop på papperet, så får staten på annat sätt utjämna förhållandet, så att våra näringar ej taga skada. Det är lärorikt att härvid studera den norska statens åtgärder för att möjliggöra den norska fiskerinäringens expansion.

För övrigt torde S. J.'s ekonomi ej vara beroende av fiskfrakten. Det finnes så många andra fall där järnvägsstyrelsen i konkurens med andra inhemska näringar släpar hit utländska produkter till minimala frakter, liksom man i konkurrens med vår nödlidande rederinäring åtager sig transporter såväl inom landet som till utlandet via Trelleborg—Sassnitz av svenska råvaror och fabrikat till fraktsatser, som troligen icke kunna rubriceras som järnvägsekonomiska.

Meddelande kommer nu slutligen, att S. J. beslutat att vidtaga sådan ändring i den svensk-tyska godssamtrafiktaxan att frakten fr. o. m. 1 april för färsk fisk och sill skulle utgå med 200 öre pr 100 kg. vid 5 tons sändningar å sträckan Göteborg—Mittsee mot förut 399 resp. 241 öre samt för 10 tons sändningar med 177 öre pr 100 kg. mot förut 337 resp. 177 öre.

D. S.



## Om sjöredning av nät.

Sjöredning av nät är som bekant ett tidsödande arbete för de fiskare, som använda större mängder av detta slags redskap. Flera olika metoder finnas att välja på, men det hela går ju ut på att med minsta tid och arbete framställa så fisklig redskap som möjligt.

En stor mängd fiskare fästa maskorna vid telnen med s. k. boknutar, vilket dock är ett ganska omständigt arbete. För dessa vill jag rekommendera en annan metod, som dels är tidsbesparande, dels också medför den fördelen, att nätet snärjer bättre.

Där övertelnen skall anbringas, bindes ett extra varv på slingan. Telnen fästes vid kavelns vänstra ända och maskorna få således glida direkt in på telnen. Då varvet är färdigbundet, fördelas maskorna på telnen och fästas vid flötena, samtidigt som dessa knyts fast. Maskorna löpa nu löst på telnen mellan flötena. Då fisken går emot nätet, drar den med sig maskorna åt ena eller andra hållet och snärjer då lätt in sig. Flötena böra vara så stora, att maskorna ej löpa över dem och trassla sig. Garnet i boningsvarvet skall vara grovt, t. ex. 12/9 eller 12/12 tr. bomullsgarn, ty det grova garnet löper lätt.

För undertelnens vidkommande kan man förfara på samma sätt, men jag vill rekommendera en annan metod, som jag lärt av en fiskare i Västergötland.

Liksom vid övertelnen bindes också nedtill ett extra varv som avslutning, men garnet bör här vara ännu grövre, t. ex. 12/18 tr. bomullsgarn, ty det är meningen, att detta varv skall tjänstgöra som teln. Därför skall maskorna vara så beskaffade, att deras längd i sträckt tillstånd är lika med avståndet mellan boknutarna vid vanlig sjöredning. Då varvet är bundet är undertelnen alltså färdig, och det återstår endast att fästa sänken på lämpliga avstånd.

Undertecknad har själv i två års tid använt ovan beskrivna nät och har därvid funnit, att de i fråga om fisklighet betydligt överträffa de vanliga. Då de dessutom gå mångdubbelt fortare att tillverka får jag rekommendera dem till alla, som äro intresserade av förenklade metoder.

Einar Molin.

## Meddelanden och notiser.

**Sjöpanträtt genom försäljning av redskap åt fiskefartyg.** Högsta domstolen har i dagarna meddelat en dom, varigenom frågan huruvida sjöpanträtt kan uppkomma för fordran, som härrör från inköp av fiskredskap åt ett fiskefartyg, besvarats jakande. Enligt 48 § sjölagen är befälhavaren å ett fartyg behörig att, när fartyget befinner sig utom hemorten, för redarens räkning sluta avtal och ingå förbindelser angående allt sådant, som avser resans utförande, såsom fartygets utrustning, proviantering och underhåll. För dylik fordran äger borgenären panträtt i fartyg och frakt. Detta innebär, att han äger erhålla betalning ur panten framför andra slags borgenärer och alltså även framför den, som har in-teckning i fartyget. I förevarande fall hade befälhavaren å ett fiskefartyg i Grundsund i Bohuslän vid olika tillfällen på kredit av en firma köpt diverse utrustningsartiklar till fartyget. Fartyget blev sedan utmätt och exekutivt försälat. Vid auktionen gjorde firman gällande, att den hade sjöpanträtt i sin fordran. Landstinget, som hade in-teckning i fartyget, bestred detta. Tvisten hänvisades till domstol. Högsta domstolen har nu tillerkänt firman sjöpanträtt. Utslaget var emellertid ej enhälligt.

**Om laxens vandringar.** Undertecknad, som är intresserad laxfiskare, har med nöje och intresse tagit del av uppsatsen i Ny Svensk Fiskeritidskrift N:r 1 om laxmärkningarna under åren 1924—1926.

Jag blev rent förbluffad när jag läste, att man inte lyckats återfånga flera än 22 st. av 6,325 märkta laxungar. Jag har under åren 1922 t. o. m. 1930 bedrivit laxfiske med både laxnät och krok kring Gotlands kuster och under ovannämnda tid fångat 340 laxar både större och mindre, men aldrig påträffat någon märkt lax, fastän jag har haft detta i tanke.

De flesta av dessa laxar äro fångade med krok utför Gotlands västra kust, något söder om Nyrevsudde, på en distans av 5 å 10

minuter från land och på ett djup av ungefär 100 m. De övriga av dessa laxar äro fångade med laxnät utanför västra och östra Gotlands kust. Här utanför Gotlands västra kust, från Visby i norr och stora Karlsö i söder bedrivs ett ganska intensivt laxfiske med krok om höstarna och en månad in på nyåret och har det under ovan nämnda tid förts iland flera tusen laxar, men har jag aldrig hört att någon fångat någon märkt lax, men med laxkrok i gapet har jag hört omtalas ett par gånger senast en förra våren. Jag tycker, att det är mycket märkvärdigt, att vi inte här utanför västra kusten på Gotland skulle kunna fånga någon märkt lax, då den enligt kartan över laxens vandringar borde passera det område utför Gotlands västra kust där laxraderna stå mycket tätt. Men det är ju möjligt att laxen passerat den tid på året, då inget laxfiske bedrivs. År 1927 var det mycket god tillgång på lax utanför Gotlands kuster, men även de närmaste åren där förut och åren efter har det varit ganska bra med lax, med undantag för i höstas, då det laxtillgången varit mycket dålig. Det mesta någon båt har fått är blott 15 å 16 laxar, annars nästan ingenting. De flesta av dessa laxar voro små på 2, 3 och 4 kg. stycket samt några mycket stora 18 å 20 kg. stycket. Jag har velat meddela detta i förhoppning att det kan vara av något intresse.

Emil Nilsson,  
Västergarn.

**Rön och erfarenheter från fisket i sjön Ymsen.** Sjön Ymsen ligger i Skaraborgs län i närheten av Mariestad. Det är en typisk slättlandssjö. Vattnet är grumligt på grund av uppslammad lera. Trakten runt omkring sjön är odlad. Härigenom tillföres en mängd gödslande tillföden genom bäckar och diken, vilket gör, att vattnet är synnerligen näringsrikt. I fråga om näringsrikedom kan den mäta sig med de bästa skånesjöarna.

Sjön är en mil lång och unge är tre km. bred. Dessutom är den mycket grund. Det största djupet vid normalt vattenstånd är fyra meter.

**Sjöns fiskbestånd** utgöres av gös, gädda, abborre, lake samt för övrigt de vanligaste i Mellansverige förekommande fiskslagen, t. ex. mört, braxen, björkna, sarv m. fl. Gösen utgör sjöns huvudbestånd, men även en stor mängd gädda fiskas, i synnerhet under lektiden på våren.

Fisket är uppdelat på en mängd fiskerättsägare. Borrud har dock det största fisket med en strandrätt av ungefär fem km.

Gösen har ej ursprungligen funnits i sjön. Den inplanterades upprepade gånger under åren 1885—1900. Sedan följde en period av år, då man ej visste om gösen hade gått till eller ej. Det första resultatet kom år 1914, då man fångade sammanlagt 40 kg. gös i hela sjön. Efter detta år ökade gösen hastigt, och allting tydde på, att fisket för framtiden skulle bli mycket givande, i synnerhet som de flesta fiskerättsägarna voro lantbrukare och således endast fiskade på lediga stunder till husbehov.

Så kom kristiden med dess oerhört höga fiskpriser. Sjöns fiskare förstodo, att de kunde få en välkommen extrainkomst av gösfisket, om det bedrevs mera intensivt, men det gällde också att använda det effektivaste redskapet. Valet föll på noten, och nu började ett rovfiske utan like. Man fiskade dag och natt, varvid ända till ett halvtjog notlag kunde vara i verksamhet samtidigt. Resultatet lit ej länge vänta på sig. Redan efter något år började gösbeståndet att minska och skulle troligen alldeles ha gått ut, om ej notfisket blivit förbjudet.

Nu började gösbeståndet så småningom åter att öka, men då man ej längre fick dra not började man i allt större utsträckning använda ryssjor och nät. För att ryssjorna ej skulle kunna användas på ett för fisket skadligt sätt måste vissa stadgar införas. Sålunda skulle maskstolpen i alla mindre ryssjor hålla en längd av minst 30 mm. I ryssjor, som voro över en meter djupa, skulle maskstolpen hålla minst 45 mm. Dessa stadgar tillkommo för att förhindra fångst av mindre gös, som kanske, om den finge gå kvar i sjön ännu något år, skulle fördubblas i värde, samtidigt som den genom leken finge lämna sitt bidrag till beståndets förökning.

Det har visat sig, att gösbeståndets storlek är mycket olika under olika år. Åren 1927—1928—1929 visade fiskresultatet år från år en stark minskning, men år 1930 och då i synnerhet på hösten ha ångs-

terna varit mycket stora. Styckevikten på den gös, som fångats i så stor mängd i höst, har varit omkring ett kg. Jag har funnit, att den härstammar från 1926 års lek, och att den således sedan detta år uppnått en vikt av ett kilogram. Varken 1929 eller året förut fångades någon gös med denna vikt. För det mesta uppgick vikten till minst två kg. Härav har jag dragit den slutsatsen, att leken åren närmast före 1926 slagit fel, men att detta är en stor mängd yngel blivit kläckt i sjön. Orsaken till, att leken givit så olika resultat under olika år får man söka i väderleksförhållandena.

Efter vad jag nu sagt skulle man ju kunna tro, att vi i fråga om gösleken voro helt beroende av naturens nyckfullhet, men så är lyckligtvis ej fallet.

För att delvis göra oss oberoende av lekresultatet ha vi börjat utplantera ensomrigt gösyngel i sjön. Då det naturligtvis är förenat med stora kostnader att anskaffa detta yngel från någon fiskodling, ha vi själva anlagt dammar för göskläckning.

År 1929 anlade vi 4 st. dammar i en ravin, som är belägen 50 m. från sjön. Dessa dammar fyllas med vatten från en mindre bäck, som flyter genom ravinen. Befruktad rom få vi från sjön. Ett bra sätt är att släppa tillsammans hanar och honor i en sump, där de sedan få förrätta sin lek. Sumpens botten är beklädd med enris, på vilket den befruktade rommen fastnar. Efter leken upptages enriset med den vid-sittande rommen och överflyttas direkt till dammarna för att kläckas där. Efter kläckningen får ynglet gå kvar i dammarna till fram på hösten. Ynglet är nu så pass kraftigt, att det bör kunna klara sig i den nya omgivningen, d. v. s. i sjön. Avloppen till dammarna öppnas nu, och ynglet får med vattnet passera direkt ut i sjön. Härigenom undviker man att skada ynglet, vilket lätt blir fallet, om man skall transportera det i hinkar och baljor.

Utplanteringen av gösyngel har ju så nyligen påbörjats, att vi ännu ej kunna spåra något resultat därav, men det säger sig själv, att detta extra tillskott av yngel kommer att bli till nytta för sjön. De dammar, som vi använda oss av, kunna emellertid ej täcka sjöns yngelbehov. Dels äro de för små och dels är det svårt att hålla dammarnas vatten i normal nivå under torra somrar. Något annat område, som lämpar sig för en dammanläggning, finnes tyvärr ej på Borrud.

Vi fundera därför på att å annan plats uppsöka ett lämpligt område, som dock skall vara beläget så nära sjön som möjligt. Där skola vi anlägga en betydligt större damm, som helt kan täcka sjöns yngel-

behov. Då samtliga fiskerättsägare få nytta av en sådan åtgärd är det både rättvist och naturligt, att allesamman bidra till kostnaden, i förhållande till storleken av respektive fisken. Detta torde kunna genomföras genom bildandet av en fiskeriförening.

Som jag redan nämnt, fiskas stora mängder gädda. För gäddstammens bevarande ha vi dock ej ansett oss behöva tillgripa dammodling. I stället ha vi konstbefruktat all den rom, som vi erhålla under leken, och utlagt densamma på lämpliga platser. Då en stor del av våra gäddlekplatser ligga alldeles oskyddade är det troligt, att den befruktade rommen blir förstörd under svåra stormar. Vi bruka därför flytta densamma till lugna vikar, där den ej blir utsatt för starkt vågskvalp.

Tyvär underlåta nog många av våra fiskare att vidtaga denna viktiga åtgärd, som väl måste anses vara den enklaste och bekvämaste formen av fiskodling. De klaga ofta över, att gäddfisket försämras, utan att de kunna eller vilja inse, att bote-medlet finnes så nära till hands. Då det därtill anses bevisat, att gäddan återvänder och leker på den plats, där hon levtt som yngel, är det lätt att förstå, att man med denna åtgärdagnar just sitt eget fiske.

För många år sedan fiskades också mycket braxen i Ymsen. Braxen var stor och fet. Den uppnådde en vikt av 5 kg. och var följaktligen ganska värdefull. Braxen fiskades vanligen med not, med vilket redskap man på ett bekvämt sätt kunde fånga en stor mängd. Då nu notfisket för gösens skull blev förbjudet upphörde också braxenfisket. Det har redan tidigare visat sig i andra sjöar, att om braxen får tillväxa ostörd, blir individantalet slutligen så stort att födan ej räcker till. Detta gäller synnerhet sjöar med fina braxenlekplatser. Så har det också gått i Ymsen. Numera kan man på ett halvt tjog gösnät erhålla hundratal braxnar, men allesammans äro magra och småvuxna på grund av brist på föda.

För att åter erhålla stor och fet braxen skulle man vara tvungen att minska på braxenbeståndet för att bereda de återstående individerna rikligare tillgång på näring. Mycket skulle säkert vara vunnet, om fiskarna togo upp och oskadliggjorde all den braxen de fånga på nät och i ryssjor, men vanligen kastar man dem tillbaka i sjön direkt.

Notdragnin efter braxen vore nog det effektivaste, men noten är ju förbjuden för gösens skull. Man skulle dock kunna tänka sig, att notdragnin ändå kunde få ske under särskild kontroll, varigenom fångst av gös kunde förhindras.

Jag har nu berört det viktigaste av mina rön och erfarenheter från sjön Ymsen och försökt giva en kortfattad skildring därav. Det är i alla fall min övertygelse, att om dessa åtgärder, som jag här har framhållit, komme till mera allmänt användande i sjön, skulle fisket om få år visa betydligt högre avkastning, till stor ekonomisk nytta för alla dem, som bo vid dess stränder.

*Einar Molin.*

**Skolskepp för fiskare** har man anskaffat i Japan. Det är ett motorfartyg på 1,328 br. ton med 59 mans besättning och plats för 50 elever. Rum för föreläsningar, läsning, laborationer, provning av konserver etc. finnas, ävensom verkstad för förfärdigande av redskap, fryskylrum, biologiska och oceanografiska instrument. En fullt modern navigationsutrustning finnes, bl. a. med avståndsmätare, ekolod, radiopejlingsapparat.

**Ny kylvagnstyp.** Vagnen har en fläkt som drives av den ena vagnsaxeln och som tvingar luften att bstryka en kylyta. Enligt uppgift har vagnen provats med framgång för fisksändningar mellan Oslo och Nidaros och mellan Oslo och Tyskland.

**Läder av torskskinn.** En dansk grosshandlare Bendixen har tillsammans med professor A. Ehrenreich lyckats framställa brukbart läder av torskskinn. Skinnen måste flås av på särskilt sätt och genast behandlas med vissa kemikalier, så att de hålla sig friska till framkomsten till garveriet.

**Skydd för rödspätta och skrubba i Östersjön.** Överenskommelsen härom har nu ratificerats av samtliga makter och träder i kraft den 2 april 1931. För Sveriges del trädde den i kraft redan den 1 febr. (se denna tidskrift N:r 4, s. 38).

**Levande torsk från Norge till London.** Oslo ferskfiskgrossisters forening har enligt den norska tidningen Fiskaren inrett en ångare för transport av levande fisk både från saltsjön och sötvatten. Ångaren, som är på 150 br. ton, kan taga 20 ton levande fisk. Båten är konstruerad som en kvass. När man närmar sig London, stängas luckorna och vattnet syrsättes på samma sätt som i järnvägsvagnar.

**Firth of Clyde.** Man hoppas på ett gott fiske efter sill och makrill utanför Firth of Clyde. Omkring 30 drivgarnsbåtar från Lowestoft och Yarmouth ämna deltaga däri från 1 april. (Enl. F. Tr. Gaz.)