

Fiskeridirektoratets Småskrifter

Nr. 9 — 1952.

Melding fra Fiskeridirektoratets
driftsøkonomiske undersøkelser.

Lønnsomhetsundersøkelser 1951 basert på fiskefarkosters årsdrift.

Ved sekretær Per L. Mittle

Særtrykk av „Fiskets Gang”
nr. 41 — 42 1952

Utgitt av
FISKERIDIREKTØREN

BERGEN
A'S JOHN GRIEGS BOKTRYKKERI
1 9 5 2

INNHold

	Side
Innledning	3
Deltakingens omfang	4
Karakteristikk av undersøkelsesmaterialet	6
Båtlagets regnskap	7
Farkosteierens (partrederiets) regnskap for farkosten	21
Inntekter og utgifter i alt pr. farkost	28
Driftsresultatene for 1951 sammenlignet med 1950 og 1949	29

Tabeller.

1. Oversikt over antall farkoster som er med i undersøkelsesmaterialet for 1951	13
2. Karakteristikk av undersøkelsesmaterialet pr. 1. januar 1951	14
3. Båtlagets regnskap 1951	16—17
4. Enkelte hovedposter i båtlagets regnskap fordelt fylkesvis 1951	18
5. Brutto fangstinntekt fordelt på de enkelte fiskerier 1951	19
6. Noen hovedposter i båtlagets regnskap fordelt på enkelte av fiskeriene 1951	20
7. Farkostens regnskap 1951	22—23
8. Inntekter og utgifter i alt 1951	26—27
9 a. Noen hovedposter i regnskapene for 1949, 1950 og 1951. Nord-Norge	38—39
9 b. Noen hovedposter i regnskapene for 1949, 1950 og 1951. Sør-Norge	40—41
9 c. Noen hovedposter i regnskapene for 1949, 1950 og 1951. Kysten i alt	42—43

Innledning.

Den 1. januar 1949 ble det av Fiskeridirektoratet i samarbeid med Norges Fiskarlag satt i gang en driftsøkonomisk undersøkelse på grunnlag av *årsregnskaper* for en del fiskefarkoster.

Driftsresultatene for 1949 ble offentliggjort i »Fiskets Gang« nr. 48 og 49, 1950, også utgitt som særtrykk (»Fiskeridirektoratets småskrifter« nr. 12 — 1950).

For 1950 ble resultatene av undersøkelsen offentliggjort i »Fiskets Gang« nr. 49, 1951, også utgitt som særtrykk (»Fiskeridirektoratets småskrifter« nr. 14 — 1951).

Fiskeridirektoratet fremlegger med dette driftsresultatene for 1951.

Samtidig med offentligjørelsen av 1949-resultatene ble det gjort rede for hvorledes undersøkelsen kom i stand, hvorledes utvelgingen av farkoster til undersøkelsen foregikk, på hvilken måte det tekniske samarbeid mellom Norges Fiskarlag og direktoratet har foregått når det gjelder undersøkelsen, samt om regnskapsmateriellets art. Det skal her bare ganske kort gjentas noen av hovedpunktene:

Undersøkelsen tar sikte på regnskapsmessig å følge en del farkosters drift hele året igjennom. Før undersøkelsen kom i gang var en enig om at de farkoster som undersøkelsen skulle omfatte presumtvt måtte drive »rasjonelt«, dvs. med tidsmessig, høvelig og godt vedlikeholdt utstyr, og at farkostene mest mulig måtte være i drift hele året. I størst mulig utstrekning måtte farkostene ligge innenfor størrel-

sesgruppen 40—70 fot. Det skulle være Norges Fiskarlags oppgave å skaffe frem farkoster hvor eierne var villige til uten vederlag å sende inn regnskaper året rundt. Disse regnskaper sendes direkte til Fiskeridirektoratet hvor de blir revidert og bearbeidet statistisk. I direktoratet blir hvert enkelt regnskap selvsagt behandlet strengt konfidensielt.

Da interessen blant fiskerne for å delta i undersøkelsen ikke ble så stor som en hadde håpet, ble det vanskelig for Norges Fiskarlag å skaffe et tilstrekkelig antall deltakere til undersøkelsen. For å få nok deltakere til i det hele tatt å kunne drive undersøkelsen, har det derfor ikke vært til å unngå at en måtte ta med i lønnsomhetsundersøkelsen enkelte farkoster som faller noe utenfor den ramme som de før nevnte krav trekker opp.

Deltakingens omfang.

Etter den opprinnelige plan skulle undersøkelsen omfatte om lag 300 farkoster som fordelt på distrikter og etter størrelse skulle gi et mest mulig representativt bilde av norske fiskerifarkoster av den art en hadde valgt å la undersøkelsen omfatte. Etter planen var det hensikten å følge disse om lag 300 farkoster regnskapsmessig gjennom et par år, fordi et enkelt år vanskelig kan gi godt nok grunnlag for en inngående lønnsomhetsanalyse.

Som det ble redegjort for i meldingen for 1949 viste det seg at deltakingen ikke kom opp i mer enn om lag 150 farkoster, hvorav regnskaper fra 131 kunne nyttes i undersøkelsen for 1949. Av disse 131 farkoster var 102 med også i 1950. Fra 1. januar 1950 ble imidlertid 29 nye deltakere tilført undersøkelsen, slik at denne omfattet 131 deltakere også i 1950. I 1951 sviktet deltakingen ytterligere uten at det ble tilført nok nye deltakere til å holde deltakingen på samme høyde som i 1949 og 1950. Undersøkelsen omfatter således bare 111 farkoster i 1951. Av disse 111 farkoster har 81 vært med i undersøkelsen i alle de tre årene denne har vært drevet.

På grunn av vanskene med å skaffe tilstrekkelig med deltakere i undersøkelsen, ble Norges Fiskarlag og Fiskeridirektoratet enige om at undersøkelsen skulle opphøre den 31. desember 1951. 1951 er således det siste undersøkelsesåret for denne helårsundersøkelsen.

Dette at undersøkelsen omfatter et så forholdsvis lite antall farkoster, bevirker at driftsresultatenes utsagnskraft ikke blir den ønskelige. Dertil kommer — som en ser av tabell 1 — at fylkene og størrelsesgruppene er temmelig ujevnt representert også om en tar hensyn til fiskets relative betydning i de enkelte fylker. Men trass i disse mangler skulle driftsresultatene i hvert fall i grove trekk vise størrelsen av de ulike inntekts- og utgiftsposter i fisket, og dermed bidra til å gi en *orientering* om fiskets lønnsomhet.

Da materialet er så spett, har en også for 1951 vært varsom med å spre farkostene på for mange grupper. Ved grupperingen etter *størrelse* har en nøyet seg med å sette et skille ved 50 fot, slik at en får frem følgende grupper: »Under 50 fot«, »50 fot og over« og »Alle«. Ved studering av regnskapsresultatene tør en dog være merksam på at de store farkostene på over 75 fot bare er med i undersøkelsen i meget beskjeden utstrekning. *Distriktsvis* har en i grunntabellene fordelt farkostene på fylker, men av plasshensyn gjengir en her i det store og hele kun hovedgruppene »Nord-Norge« (de tre nordligste fylker), »Sør-Norge« og »Kysten i alt«. Hovedpostene i regnskapene skal imidlertid bli gjengitt fylkesvis i særskilte tabeller. Denne grupperingsmåte er den samme som ble nyttet for årene 1949 og 1950.

Tabellen viser at svikten i deltaking har vært størst i Nord-Norge. Mens en i 1949 hadde flere deltakere fra Nord-Norge enn fra Sør-Norge var i 1951 Sør-Norge betydelig sterkere representert i undersøkelsen enn Nord-Norge.

Av de 111 farkoster som undersøkelsen omfattet i 1951 hadde 81 vært med helt siden undersøkelsens begynnelse i 1949, og 20 fra og med 1950. 3 av de 11 farkoster var med

også i 1949, men ikke i 1950 og resten — 7 farkoster — kom først med i undersøkelsen fra januar 1951.

Følgende tabell viser hvorledes deltakingen har endret seg fra 1949 til 1951:

	Deltakere i 1949	Netto tilgang 1949/50	Del- taking 1950	Netto tilgang 1950/51	Del- taking 1951	Deltakere gjennom alle 3 årene
<i>Nord-Norge:</i>						
Under 50 fot	42	÷ 7	35	÷ 6	29	25
50 fot og over ..	26	÷ 5	21	÷ 5	16	14
Alle	68	÷ 12	56	÷ 11	45	39
<i>Sør-Norge:</i>						
Under 50 fot	44	4	48	÷ 3	45	29
50 fot og over ..	19	8	27	÷ 6	21	13
Alle	63	12	75	÷ 9	66	42
<i>Kysten:</i>						
Under 50 fot	86	÷ 3	83	÷ 9	74	54
50 fot og over ..	45	÷ 3	48	÷ 11	37	27
Alle	131	0	131	÷ 20	111	81

Karakteristikk av undersøkelsesmaterialet.

Tabell 2 gir en grov karakteristikk av undersøkelsesmaterialet pr. 1. januar 1951. Ved beregningen av farkostenes alder har en lagt deres opprinnelige byggeår til grunn. Da mange av farkostene har gjennomgått en eller flere ombygninger, vil de oppførte gjennomsnittsaldrer i tabell 2 gi et noe skjevt bilde av undersøkelsesfarkostenes tidsmessighet og effektivitet. Det er spesielt de aller eldste farkostene, m. a. o. de farkostene som drar gjennomsnittsalderen sterkest opp, som har vært gjenstand for ombygging.

Ved utregningen av gjennomsnittlig salgsverdi av farkost med utstyr, har en bygget på deltakernes egne verdiansettelser. Som utstyr er regnet lettåter, ekkolodd, lysanleg, radiotelefon osv., men ikke redskaper. — Under »driftstid« er det sondret mellom lottakernes driftstid og farkostens driftstid. *Lottakernes driftstid* er det tidsrom som farkosten var i drift med lottakere ombord. Som en

skal se senere (tab. 3) er det denne driftstid som må settes i relasjon til netto mannsloften. En har inntrykk av at i de aller fleste tilfeller er denne varigheten oppgitt inklusive en vesentlig del av den tid som mellom sesongene gikk med til forberedende og til det avsluttende arbeid. En skulle anta at den oppførte driftstid for lottakerne omfatter det tidsrom det ikke ville vært mulig for lottmannskapet å ta annet lønnet arbeid. I tillegg til fangsttiden med lottakere ombord har imidlertid noen få av farkostene vært i fart kortere eller lengre tid med bare hyret mannskap. Det kan f. eks. ha vært en eller flere frakt- eller skysturer som er utført i løpet av året. Denne driftstid må legges til lottakernes driftstid for å få frem *farkostens driftstid*.

Båtlagets regnskap.

Båtlagets regnskapsresultater for 1951 fremlegges i tabell 3. Hver kolonne i tabellen kan betraktes som et årsregnskap for et båtlag på en gjennomsnittsfarkost på den størrelse og med den driftstid som henholdsvis punkt 2 og punkt 24 angir, og som hører heime i den landsdel som er anført for vedkommende kolonne. Samtlige regnskapstall i tabellen fremkommer som gjennomsnittstall for farkostene i vedkommende gruppe.

Brutto fangstinntekt (punkt 3), er alle de inntekter — fratrukket avgift til omsetningslag — som båtlaget har hatt av fiske i løpet av året. Legges båtlagets *andre inntekter* (fraktinntekter m. v.) til, fremkommer *bruttoinntekten i alt* (punkt 5). I gjennomsnitt pr. farkost var denne i 1951 kr. 50 532 for farkoster under 50 fot i Nord-Norge, kr. 119 759 for farkoster i Nord-Norge over 50 fot, kr. 33 482 for sør-norske farkoster under 50 fot og kr. 140 964 for farkoster i Sør-Norge i gruppe 50 fot og over. Gjennomsnittet for alle farkoster i undersøkelsen var kr. 70 707. Når *fellesutgiftene* (punkt 6) er trukket fra den samlede bruttoinntekt blir resten — *delingsfangsten* (punkt 7) — gjensstand for deling mellom mannskap (mannsakpspart), farkost

(farkostpart) og eventuelt redskapene særskilt¹⁾ (særskilt redskapspart), etter på forhånd avtalte regler.

Utgiftene ved fisket kan enten være *fellesutgifter*, eller — som en skal se senere — *særutgifter* for mannskap, for redskap, eller for farkosten. (Dessuten kan *hver mann særskilt* ofte ha utgifter som han må bære selv, det kan f. eks. være tømmer, eller det kan være vanlig vedlikehold og fornyelse av egne redskaper, men disse utgifter som hver mann må dekke av sin nettolott, kommer ikke med i regnskaps-skjemaene og derfor heller ikke i tabellene). *Fellesutgifter* er, som nevnt i forrige avsnitt, utgifter som ifølge avtale før fisket skal trekkes fra bruttofangsten før deling finner sted mellom mannskap, farkost og eventuelt redskapene særskilt. *Mannskapets særutgifter* er slike utgifter som skal trekkes fra mannskapsparten før denne betales ut til mannskapet. *Redskapenes særutgifter* skal trekkes fra eventuell særskilt redskapspart før utbetaling til redskap finner sted, og tilsvarende er *farkostens særutgifter* alle utgifter som bæres av farkostparten.

Faste regler om hva som skal være fellesutgifter, og hva som skal være særutgifter for den ene eller annen part er det vanligvis ikke. Praksis kan derfor være høyst vekslende, både i de ulike kyststrøk og på de ulike fiskerier, endog på ett og samme fiske i samme distrikt. En får derfor ikke et tilfredsstillende svar på spørsmålet om utgiftene i samband med fiske er større i én farkostgruppe enn i en annen, ved f. eks. bare å sammenligne fellesutgiftenes størrelse i de to grupper. Den omstendighet at fellesutgiftene er større i én gruppe enn i en annen, *kan* ofte skyldes at det er mer utbredt praksis blant farkostene i den første gruppe enn i

¹⁾ Det er ofte avtalt at redskapene skal ha særskilt part i delingsfangst. Men det er mest alminnelig at redskapene får part sammen med mannskapet når dette holder redskap, og med farkosten når denne holder redskap.

den siste gruppe å la *mange utgiftsarter* gå inn som fellesutgifter. Skal en sammenligne de samlede utgifter ved fiske i ulike farkostgrupper bør en i stedet — som en skal se senere — studere tabell 8, der utgiftene i alt er oppført uten hensyn til dekningsmåten.

Nedenfor skal en nevne noen få ord om de enkelte utgiftsposter som er oppført i tabell 3. Enkelte av utgiftene er typiske fellesutgifter, andre kan være snart fellesutgifter, snart særutgifter.

Proviantutgiftene omfatter i første rekke utgifter til kokmat. Disse utgifter er i nesten alle tilfeller enten fellesutgifter eller særutgifter for mannskapet. Tørrmat derimot holder i stor utstrekning hver man særskilt. *Brenselutgiftene* gjelder brensel til lys og oppvarming. *Agnutgiftene*, som praktisk talt alltid er fellesutgifter, blir meget mindre i Sør-Norge enn i Nord-Norge på grunn av sildefiskerienes større betydning sørpå. Utgiftene til *drivstoff m. v.* (brensel- og smørolje og annet maskinforbruk) er hyppigere fellesutgifter på småbåtene enn på de større, på de siste er det nemlig ofte brukt at farkosten dekker utgiftene til drivstoff. Under *tilvirkningsmaterieell og emballasje* er ført utgifter til salt, is, kasser, tønner osv. Disse utgifter er helst fellesutgifter, men kan også være særutgifter. Det er også tilfelle med *avgifter, gebyrer og assurance* av fangst, mannskapsutstyr, proviant m. v. *Ekstralotter, faste hyrer, samt leid arbeidshjelp* til sløyning, garnbøting, egning m. v. er oftest fellesutgifter, men en vesentlig del bæres for de større farkosters vedkommende av farkostparten. Som *redskapsutgifter* er ført opp tap og vedlikehold av redskaper og redskapsutstyr i den utstrekning slike utgifter er tatt med på oppgjørsskjemaene og de altså skal tas omsyn til ved fordelingen. *Andre og uspesifiserte utgifter* er utgifter som det ikke har vært mulig eller hensiktsmessig å spesifisere.

Når de av de ovenfor nevnte utgifter som er fellesutgifter er trukket fra bruttoinntekten blir som nevnt delings-

fangsten delt i en mannskapspart¹⁾ (punkt 8), en farkostpart (punkt 10), og eventuelt en særskilt redskapspart (punkt 9). Under fordelingen på mannskap, farkost og eventuelt redskap, ville det ideelle selvsagt være å få frem 1) en *ren* mannskapspart, m. a. o. den rene arbeidsgodtgjørelse, 2) en *ren* redskapspart som uttrykker godtgjørelse for redskapenes kapitalinnsats, samt 3) en *ren* farkostpart som representerer godtgjørelse for den kapitalinnsats farkosten yter. En slik oppdeling lar seg dessverre ikke gjennomføre på grunn av de mange ulike oppgjørsmåter som praktiseres, og de mange ulike fiskerier som er representert i undersøkelsesmaterialet. Redskapene får som før nevnt, dels særskilt part og dels part sammen med mannskap eller med farkost på en slik måte at det ikke lar seg gjøre å skille ut redskapsparten fra mannskaps-, henholdsvis farkostparten. En *beregning* av rene parter, utført på grunnlag av fordelingen i de oppgaveskjemaer der rene parter er oppgitt, ville bli høyst usikker, da undersøkelsen omfatter så få farkoster. Enkelte fiskerier er nemlig så svakt representert at en så å si ikke har noe holdepunkt for beregning av rene parter for de farkoster som har del tatt i disse svakt representerte fiskerier. (Som en senere skal se, har en imidlertid forsøkt i en særskilt tabell (tabell 6), å beregne ren mannskapspart, ren redskapspart og ren farkostpart for noen av de fiskeriers vedkommende som er representert i undersøkelsen med flest farkoster. Men for hele undersøkelsesmaterialet under ett lar beregningen seg neppe gjennomføre).

Disse vansker i samband med fordelingen gjør at mannskapsarten (punkt 8) og farkostparten (punkt 10) i en viss utstrekning også omfatter redskapsgodtgjørelse, mens

¹⁾ Når det tales om *mannskapspart*, *mannskapets* særtgifter osv., menes det rene lottmannskapet. De ombordværende som *lønnes* av farkosteier(ne) enten med fast hyre, med del av lott, eller med en kombinasjon av lott og hyre, regnes ikke som mannskap i denne forbindelse.

følgelig redskapsgodtgjørelsen i alt til gjengjeld faktisk er større enn oppført under punkt 9.

De skjemaene en har mottatt viser at det i Nord-Norge er mer alminnelig enn i Sør-Norge å la mannskap og redskap få part sammen når det gjelder farkoster under 50 fot. I Sør-Norge er det mer alminnelig enn i Nord-Norge at redskapene har særskilt part, eller at de har part sammen med farkosten. Det siste gjelder særlig farkoster over 50 fot.

Punkt 11—17 viser oppgjøret mannskapet imellom. Til mannskapsparten som i punkt 11 kalles *lottmannskapets lottinntekter*, legges *andre fellesinntekter* (punkt 12) som lottmannskapet hadde, og når *mannskapets særutgifter* (punkt 14) er trukket fra, blir resten *netto utbetaling til lottmannskapet* (punkt 15).

Punkt 16 gjengir den gjennomsnittlige *netto mannlott* for en fisker som var med på driften hele året. Faktisk er det bare en del av mannskapet som følger båten *hele* året, idet mannskapsstyrken varierer fra fiske til fiske. Også farkosteierne får naturligvis mannskapslotter i den utstrekning de er med på fiske. I undersøkelsesmaterialet var netto mannlotten størst for nord-norske farkoster over 50 fot (gjennomsnittlig kr. 6 787). På nord-norske farkoster under 50 fot utgjorde den gjennomsnittlig kr. 4 297. I Sør-Norge var netto mannlotten gjennomsnittlig kr. 3 691 og kr. 5 864 for henholdsvis farkoster under 50 fot og farkoster over denne størrelsesgrense. For hele undersøkelsesmaterialet under ett utgjorde netto mannlotten gjennomsnittlig kr. 4 707. Ved sammenligninger mellom Nord-Norge og Sør-Norge bør en huske på at mannlotten inkluderer redskapsinntekt i større utstrekning i Nord-Norge enn i Sør-Norge.

Beregnet antall mann svarende til denne lott (punkt 17) fremkommer ved å dividere det samlede nettobeløp som utbetales til mannskapet (punkt 15) med den gjennomsnittlige netto mannlott for en helårsfisker (punkt 16).

Utover den oppførte netto utbetaling til mannskapet, tilfaller det mannskapet også særskilt redskapsinntekt i den utstrekning mannskapet har holdt redskap som iflg. avtale

har fått særskilt part. Som det vil fremgå av avslutningen av oppgjøret for redskapene (punkt 18—23), fordeles den særskilte redskapsart som blir igjen når *redskapenes særutgifter* er trukket fra, på mannskap, farkosteiere og utenforstående redskapseiere, alt etter hvem det er som holder de redskaper som har særskilt part. Hvis en dividerer mannskapets andel av redskapsparten (punkt 21) med antall lottakere (punkt 17), vil det tall en får frem gi uttrykk for hvor stor særskilt redskapspart som da gjennomsnittlig faller på hver lottaker.

I tabell 3 har en også gjengitt *samlet driftstid i døgn* og gjennomsnittlig *nettolott pr. mann pr. driftsuke*. Da den samlede driftstid fremkommer slik som forklart under »Karakteristikk av undersøkelsesmaterialet«, vil den oppførte gjennomsnittlige mannslott pr. driftsuke neppe ligge så langt fra lottakernes gjennomsnittlige ukelott i det tidsrom det ikke var mulig å ta annet lønnet arbeid. Denne ukelott var i følge undersøkelsesmaterialet kr. 200 i gjennomsnitt for sanntlige farkoster under ett.

I tabell 4 har en valgt ut noen hovedposter fra båtlagets regnskap og fordelt dem fylkesvis. Ved lesningen av denne tabell bør en ha for øye den dårlige og ujevne representasjon. En farkost som har gjort det usedvanlig godt eller usedvanlig dårlig, eller som på annen måte avviker sterkt fra undersøkelsesmaterialet for øvrig, influerer så sterkt på de gjennomsnittlige fylkestall, at disse lett kan gi et skjevt bilde av lønnsomheten.

Ved en fylkesvis sammenligning av driftsresultatene bør en dessuten ta i betraktning at oppgjørsmåtene er så ulike. Derfor kan f. eks. en særlig høy netto mannslott eller netto ukelott i et fylke delvis skyldes at det i vedkommende fylke er mer utbredt enn i andre fylker at visse utgifter (f. eks. proviantutgifter) dekkes av hver mann særskilt. Eller den høye mannslott kan muligens forklares ved at den inkluderer redskapsinntekter i større utstrekning enn i andre fylker.

Tabell 1.

Oversikt over antall farkoster som er med i undersøkelsesmaterialet for 1951.

Fylke	Størrelse								I alt	Herav	
	Under 30 fot	30—39,9 fot	40—49,9 fot	50—59,9 fot	60—69,9 fot	70—79,9 fot	80—89,9 fot	90,0 fot og over		Under 50 fot	50 fot og over
Finnmark	—	1	4	1	—	—	—	—	6	5	1
Troms	—	1	3	5	3	—	—	—	12	4	8
Nordland	2	3	15	6	1	—	—	—	27	20	7
Nord-Norge i alt	2	5	22	12	4	—	—	—	45	29	16
Nord-Trøndelag	—	7	4	—	—	—	—	—	11	11	—
Sør-Trøndelag	—	2	3	3	2	—	—	—	10	5	5
Møre og Romsdal	—	—	1	—	1	2	—	1	5	1	4
Sogn og Fjordane	1	2	2	—	1	—	—	—	6	5	1
Hordaland	—	—	5	3	2	—	1	1	1	12	7
Rogaland	1	—	5	1	—	1	—	1	9	6	3
Vest- og Aust-Agder	1	—	3	1	—	—	—	—	5	4	1
Telemark, Vestfold og Østfold ..	3	3	2	—	—	—	—	—	8	8	—
Sør-Norge i alt	6	14	25	8	6	3	1	3	66	45	21
Kysten i alt	8	19	47	20	10	3	1	3	111	74	37

Tabell 2.

Karakteristikk av undersøkelsesmaterialet pr. 1. januar 1951.
Gjennomsnitt pr. farkost.

	Antall farkoster	Lengde	Alder	Salgsverdi av farkost m. utstyr	Antall part-havere	Driftstid	
						farkosten	lott-takere
		Fot	År	Kr.		Døgn	Døgn
<i>Nord-Norge.</i>							
Under 50 fot	29	42	23	28 316	1,9	151	150
50 fot og over	16	57	26	67 938	2,2	161	161
Alle	45	47	24	42 404	2,0	155	154
<i>Sør-Norge</i>							
Under 50 fot	45	39	20	22 210	1,7	176	170
50 fot og over	21	67	16	101 552	2,6	185	181
Alle	66	48	19	47 455	2,0	179	173
<i>Kysten i alt.</i>							
Under 50 fot	74	40	21	24 603	1,8	162	162
50 fot og over	37	62	20	87 016	2,4	175	172
Alle	111	47	21	45 407	2,0	166	165

I tabell 3 ble brutto fangstinntekt oppgitt i én sum. For å vise hvilken tyngde de ulike fiskerier har i undersøkelsesmaterialet, har en i tabell 5 fordelt brutto fangstinntekten prosentvis på fiskerier. Noe skarpt skille mellom de ulike fiskerier er det selvfølgelig ikke. Tabellen viser klart at de store torskefiskerier i Nord-Norge og vintersildfisket i Sør-Norge, har en meget sterk innflytelse på driftsresultatene. Ser en alle farkoster under ett i hver av de to landsdeler, utgjør fangstinntekten av de store torskefiskerier i Nord-Norge og av vintersildfisket i Sør-Norge, om lag halvparten av årets samlede fangstinntekter.

I tabell 6 har en valgt ut de fiskerier som er representert i undersøkelsen med *flest* farkoster, og gjengitt hovedpostene i båtlagets regnskap for hvert av disse fiskerier. Da en i tabell 6 har bibeholdt oppdelingen av materialet i »farkoster under 50 fot« og »farkoster 50 fot og over«, blir både farkostene i hver av tabellens grupper, og oppgjørsmåten for disse farkoster temmelig ensartet. En har derfor — som nevnt tidligere i denne melding — i noen utstrekning kunnet beregne *rene* mannskapparter, *rene* redskapsparter og *rene* farkostparter i denne tabell. En har da gått frem slik at en på de oppgjørsskjemaer der ren mannskappart, ren redskapspart og ren farkostpart *ikke* var oppgitt, har beregnet slike rene parter ved å dele delingsfangsten mellom mannskap, redskap og farkost i samme forhold som det er gjort for de farkoster i samme størrelsesgruppe som *har* oppgitt rene parter, og som har deltatt i det samme fisket. På enkelte fiskerier var imidlertid redskapsparten så fast knyttet til enten mannskaps- eller farkostparten at beregningen ikke var mulig. Overalt i tabell 6 hvor delingsfangsten er fordelt på samtlige tre kategorier (mannskap, redskap, farkost) med ett beløp på hver, er partene rene. Der redskapsparten var så fast knyttet til enten mannskaps- eller farkostparten at en oppsplitting ikke var mulig, vil det fremgå av tabellen om det var sammen med mannskap eller sammen med farkost redskapene fikk part.

På grunn av at undersøkelsesmaterialet er så lite, faller

Tabell 3.

Bållagets regnskap 1951.
Gjennomsnitt pr. farkost.

	Nord-Norge			Sør-Norge			Kysten i alt			
	Under 50 fot	50 fot og over	Alle	Under 50 fot	50 fot og over	Alle	Under 50 fot	50 fot og over	Alle	
1. Antall farkoster	29	16	45	45	21	66	74	37	111	1
2. Gjennomsnittlig lengde i fot	42	57	47	39	67	48	40	62	47	2
3. Brutto fangstinntekt	50 532	118 905	74 842	33 218	134 501	65 444	40 003	127 756	69 254	3
4. Andre inntekter	—	854	304	264	6 463	2 237	161	4 038	1 453	4
5. Bruttoinntekt i alt	50 532	119 759	75 146	33 482	140 964	67 681	40 164	131 794	70 707	5
6. Fellesutgifter	8 017	14 647	10 375	2 477	13 528	5 994	4 648	14 012	7 770	6
<i>Herav:</i>										
a) proviant, brensel o.l. »	1 009	2 073	1 387	323	399	347	591	1 122	768	a)
b) agn	1 681	3 229	2 232	421	608	481	915	1 741	1 191	b)
c) drivstoff m.v. »	2 223	5 377	3 345	1 351	4 052	2 211	1 693	4 625	2 671	c)
d) tilvirkningsmateriell og emballasje. »	102	563	266	24	1 769	579	55	1 247	452	d)
e) avgifter, gebyrer, assuranser	173	72	137	7	1 025	331	72	613	252	e)
f) ekstralotter, faste hyrer, leid arbeidshj.	1 479	1 180	1 372	49	5 310	1 723	609	3 524	1 581	f)
g) redskapsutgifter	1 178	1 707	1 366	214	221	216	592	864	682	g)
h) andre og uspesifiserte fellesutgifter »	172	446	270	88	144	106	121	276	173	h)
7. Delingsfangst (5 ÷ 6)	42 515	105 112	64 771	31 005	127 436	61 687	35 516	117 782	62 937	7
<i>Herav til:¹⁾</i>										
8. Mannskapet	27 432	59 289	38 759	17 557	55 664	29 683	21 427	57 232	33 361	8
9. Redskapene særskilt	4 584	16 963	8 985	5 274	19 457	9 786	5 004	18 378	9 462	9
10. Farkosten	10 499	28 860	17 027	8 174	52 315	22 219	9 085	42 172	20 114	10
11. Lottmannskapets lottinntekter (8) ... »	27 432	59 289	38 759	17 557	55 664	29 683	21 427	57 232	33 361	11
12. Andre fellesinntekter for lottmannsk. »	95	—	61	—	31	9	37	17	32	12
13. Disse inntekter i alt (11+12)	27 527	59 289	38 820	17 557	55 695	29 692	21 464	57 249	33 393	13
14. Lottmannskapets særutgifter	891	620	795	290	2 335	941	526	1 594	882	14
<i>Herav:</i>										
a) proviant, brensel o.l. »	165	620	327	265	2 265	902	227	1 554	669	a)
b) redskapsutgifter	627	—	404	5	60	22	248	34	177	b)
c) andre og uspesifiserte særutgifter for lottmannskap	99	—	64	20	10	17	51	6	36	c)
15. Netto utbetaling til lottmannsk. (13 ÷ 14) »	26 636	58 669	38 025	17 267	53 360	28 751	20 938	55 655	32 511	15
16. Netto mannslott ²⁾	4 297	6 787	5 182	3 691	5 864	4 382	3 928	6 263	4 707	16
17. Beregnet ant. mann svarende til denne lott (15 : 16)	6,2	8,6	7,3	4,7	9,1	6,6	5,3	8,9	6,9	17
18. Redsk. lottinnt. (særskilt redskapspart kr. »	4 584	16 993	8 985	5 274	19 457	9 786	5 004	18 378	9 462	18
19. Redskapenes særutgifter	478	2 068	1 043	623	3 208	1 445	566	2 715	1 282	19
<i>Herav:</i>										
a) redskapsutgifter	478	2 025	1 028	597	2 707	1 268	550	2 412	1 171	a)
b) andre og uspesifiserte særutg. for redskapene	—	43	15	26	501	177	116	303	111	b)
20. Netto utbetaling til redskapene (18 ÷ 19) »	4 106	14 895	7 942	4 651	16 249	8 341	4 438	15 663	8 180	20
<i>Herav til:</i>										
21. Mannskap	91	332	177	2 054	1 411	1 850	1 285	944	1 171	21
22. Farkosteiere	1 035	947	1 004	292	2 731	1 068	583	1 959	1 042	22
23. Utenforstående redskapseiere	2 980	13 616	6 761	2 305	12 107	5 423	2 570	12 760	5 967	23
24. Samlet driftstid i døgn for lottakerne..	150	161	154	170	181	173	162	172	165	24
25. Nettolott pr. mann pr. driftsuke »	201	295	236	152	227	177	170	255	200	25
26. Største brutto fangstinntekt	140 678	251 706	251 706	116 788	454 702	454 702	140 678	454 702	454 702	26
27. Antall driftsdøgn som svarer til denne inntekt. »	235	225	225	253	258	258	235	258	258	27
28. Minste brutto fangstinntekt	7 695	28 552	7 695	2 196	21 773	2 196	2 196	21 773	2 196	28
29. Ant. driftsd. som svarer til denne innt. »	119	201	119	50	284	50	50	284	50	29
30. Største netto mannslott	9 513	12 181	12 181	9 178	13 757	13 757	9 513	13 757	13 757	30
31. Antall driftsdøgn som svarer til denne lott	173	198	198	285	246	246	173	246	246	31
32. Minste netto mannslott	967	1 558	967	439	653	439	439	653	439	32
33. Antall driftsdøgn som svarer til denne lott	89	201	89	50	77	50	50	77	50	33

¹⁾ Det er ikke alltid redskapene får særskilt part i delingsfangsten. Det hender vel så ofte at redskapene får part under ett med enten mannskapet eller med farkosten. Dette kommer til dels an på eierforholdet til redskapene: Dersom mannskapet eier redskapene får gjerne mannskapet og redskapene part under ett. Eier farkosten redskapene får ofte farkosten og redskapene part i fellesskap.

Av disse grunner blir mannskaps-, redskaps-, og farkostpartene i henholdsvis post 8, 9 og 10 ikke «rene». Mannskapsparten (post 8) er ikke bare ren arbeidsgodtgjørelse men inneholder til dels også godtgjørelse for redskapsinnsats. Farkostparten (post 10) representerer ikke bare godtgjørelse for farkostens innsats, men til dels også for redskapsinnsats. Til gjengjeld uttrykker redskapsparten (post 9) kun godtgjørelse for redskapsinnsats i den utstrekning redskapene har fått særskilt part i delingsfangsten.

²⁾ I tillegg til netto mannslott får hver av lottakerne gjen.sn. også redskapsinntekten som utgjøres av post 21: post 17.

Tabell 4.

Enkelte hovedposter i båtlagets regnskap fordelt fylkesvis 1951.
Gjennomsnitt pr. farkost.

	Finn- mark	Troms	Nord- land	Nord- Trøn- delag	Sør- Trøn- delag	Møre og Romsd.	Sogn og Fjord.	Horda- land	Roga- land	Vest- og Aust Agder	Telem. Vestf. Østfold
1. Antall farkoster	6	12	27	11	10	5	6	12	9	5	8
Herav under 50 fot.....	5	4	20	11	5	1	5	5	6	4	8
50 fot og over	1	8	7	—	5	4	1	7	3	1	—
2. Gj.snittl. lengde i fot	45	53	45	37	48	68	42	58	50	44	33
3. Båtlagets bruttoinntekt .kr.	57 775	77 778	77 836	24 073	60 155	176 607	28 533	77 278	102 873	89 407	30 764
4. Fellesutgifter	12 970	14 713	7 870	3 101	2 167	11 467	2 346	6 666	15 549	6 489	2 001
5. Delingsfangst	44 805	63 065	69 966	20 972	57 988	165 140	26 187	70 612	87 324	82 918	28 763
<i>Herav til:</i>											
6. Mannskap	29 726	40 581	39 956	13 160	27 309	79 216	17 701	28 297	39 022	41 266	17 724
7. Redskap særskilt	2 966	5 044	12 075	2 543	16 336	3 834	2 404	13 234	12 411	21 129	5 602
8. Farkost	12 113	17 440	17 935	5 269	14 343	82 090	6 082	29 081	35 891	20 523	5 437
9. Netto mannslovt	5 592	4 506	5 392	2 614	4 480	7 332	3 028	2 860	5 110	7 311	5 500
10. Samlet driftstid i døgn ..	195	130	155	133	152	215	142	138	183	237	254
11. Nettolott pr. mann pr. driftsuke	201	291	244	138	206	239	149	145	195	216	152
<i>Prosenttall:</i>											
Bruttoinntekt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Fellesutgifter	22,5	18,9	10,1	12,9	3,6	6,5	8,2	8,6	15,1	7,3	6,5
Delingsfangst	77,5	81,1	89,9	87,1	96,4	93,5	91,8	91,4	84,9	92,7	93,5
Mannskapspart	51,5	52,2	51,3	54,7	45,4	44,9	62,0	36,6	37,9	46,1	57,6
Redskapspart	5,1	6,5	15,5	10,5	27,2	2,2	8,4	17,1	12,1	23,6	18,2
Farkostpart	20,9	22,4	23,1	21,9	23,8	46,4	21,4	37,7	34,9	23,0	17,7

Tabell 5.

Brutto fangstinntekt fordelt på de enkelte fiskerier¹⁾ 1951.

Gjennomsnitt pr. farkost.

	Nord-Norge			Sør-Norge			Kysten i alt		
	Under 50 fot	50 fot og over	Alle	Under 50 fot	50 fot og over	Alle	Under 50 fot	50 fot og over	Alle
Antall farkoster	29	16	45	45	21	66	74	37	111
Brutto fangstinntekt kr.	50 532	118 905	74 842	33 218	134 501	65 544			
<i>Prosentvis fordelev denne seg slik:</i>	%	%	%	%	%	%	%	%	%
1. Vintersildfiske	—	12,2	6,9	26,9	45,8	45,8	13,6	38,3	28,8
2. Fetsild- og småsildfiske	0,3	9,9	5,8	7,9	12,1	10,6	4,2	11,2	8,5
3. Islandssildfiske	—	—	—	—	7,2	4,7	—	4,3	2,7
4. Brislingfiske	—	—	—	11,1	0,7	4,3	5,6	0,4	2,4
5. Skreifiske og vårtorskefiske	67,6	51,4	58,4	15,2	9,4	11,4	41,1	26,2	32,0
6. Fjordtorskefiske	0,2	—	0,1	—	—	—	0,1	—	—
7. Bankfiske	3,4	16,2	10,7	1,7	2,6	2,3	2,6	8,1	6,0
8. Sei-fiske	9,3	1,5	4,8	6,9	0,3	2,6	8,0	0,8	3,6
9. Hysefiske	1,7	—	0,7	—	—	—	0,8	—	0,3
10. Kveitefiske	4,9	0,1	2,2	1,9	—	0,7	3,4	—	1,3
11. Kombinert torsk-/sei-/hyse- og eller kveitefiske	3,9	—	1,7	0,2	0,1	0,1	2,1	—	0,8
12. Snurrevadfiske	4,6	—	2,0	2,3	0,3	1,0	3,4	0,2	1,4
13. Hummerfiske	—	—	—	0,7	—	0,3	0,4	—	0,2
14. Rekefiske	—	1,1	0,6	7,2	1,0	3,1	3,6	1,0	2,1
15. Makrellfiske	—	—	—	7,0	0,3	2,6	3,5	0,2	1,4
16. Størjefiske	3,8	1,8	2,7	7,0	7,2	7,1	5,4	5,1	5,2
17. Kombinert sei- og størjefiske ..	—	5,8	3,3	—	—	—	—	2,3	1,4
18. Pigghåfiske	—	—	—	3,5	—	1,2	1,8	—	0,7
19. Håbrannfiske	—	—	—	—	0,9	0,6	—	0,5	0,3
20. Kvalfangst	0,3	—	0,1	—	1,8	1,2	0,1	1,2	0,7
21. Diverse	—	—	—	0,5	0,3	0,4	0,3	0,2	0,2

¹⁾ Ved fordelingen på fiskerier er stort sett nyttet de betegnelser på fiskerierne som fiskerne har oppgitt på regnskaps-skjemaet. I blant kan imidlertid fiskerne ha forskjellig betegnelse på ett og samme fiske. Skillet mellom de enkelte fiskerier i tabellen er derfor ikke helt skarpt.

Tabell 6.

Noen hovedposter i båtlagets regnskap fordelt på enkelte av fiskeriene 1951.

Gjennomsnitt pr. farkost.

	Antall farkoster	Fiskets varighet (døgn)	Bruttoinntekt kr.	Fellesutgifter kr.	Delingsfangst kr.	Herav til			Nettomannsløtt kr.	Nettomannsløtt kr.
						Mannskap kr.	Redskap kr.	Farkost kr.		
Pr. uke										
A. Farkoster under 50 fot.										
NORGE										
Seisnurpenotfiske	4	83	37 633	4 761	32 872	18 506	5 443	8 903	2 343	198
Seifiske (garn, juksa).....	4	29	3 875	1 829	2 046	1 543		503	291	70
Skreifiske, vårtorskéfiske ¹⁾	25	79	20 759	4 087	16 672	12 520		4 152	2 022	179
Kveitefiske	5	82	14 396	4 438	9 958	7 313		2 645	1 524	130
B. Farkoster 50 fot og over.										
NORGE										
Vintersildfiske (garn)	4	54	40 085	1 809	38 276	16 955	10 883	10 438	1 927	250
Skreifiske, vårtorskéfiske ¹⁾	9	56	28 913	7 662	21 251	14 714		6 537	1 663	208
SØR-NORGE										
A. Farkoster under 50 fot.										
Vintersildfiske (garn)	20	53	20 092	1 106	18 986	9 645	4 784	4 557	1 488	197
Brislingfiske	6	96	27 729	1 357	26 372	15 190	8 914	2 268	2 259	165
Fet- og småsildfiske (not)	5	66	20 175	1 819	18 356	9 983	5 418	2 955	2 170	230
Fet- og småsildfiske (garn)	5	75	3 448	534	2 914	2 565		349	694	65
Skreifiske, vårtorskéfiske ¹⁾	12	59	9 085	1 327	7 758	5 528		2 230	1 135	135
Seifiske (garn, juksa).....	4	29	6 973	559	6 414	5 287		1 127	1 333	322
Kveitefiske	5	47	5 635	726	4 909	3 833		1 076	958	143
Pigghå	5	47	10 561	1 450	9 111	7 104		2 007	1 560	232
Makrellfiske	8	65	12 953	399	12 554	6 942	5 612		1 917	206
Rekefiske	8	175	13 399	1 576	11 823	7 978	3 845		3 442	138
B. Farkoster 50 fot og over.										
Vintersildfiske (garn)	16	60	43 556	1 758	41 798	22 701	6 987	12 110	2 502	292
Vintersildfiske (not)	4	78	221 206	19 342	201 864	72 390	129 474		4 367	392

¹⁾ Notfisket i Lofoten ikke medregnet.

det også på farkoster inn under de forskjellige fiskerier. En skal derfor være varsom med å trekke slutninger ut fra de tallene som er satt opp i tabell 6.

Farkosteierens (partrederiets) regnskap for farkosten.

I tabell 3 — *båtlagets* regnskap — fremgikk det av tabellens punkt 10 hvor stor farkostpart farkosteieren (partrederiet) fikk av delingsfangsten. I tabell 7 — *farkostens* regnskap — kommer denne farkostpart igjen i punkt 3 som inntekt for farkosteieren (partrederiet). Hver av kolonnene i tabell 7 kan nemlig betraktes som årsregnskapet for den gjennomsnittsfarkost en finner i tilsvarende kolonne i tabell 3.

Til *farkostens part i delingsfangst* må en legge *andre inntekter for farkosten* for å få frem *farkostens inntekter* i alt (punkt 5) dvs. de samlede inntekter som farkosteieren (partrederiet) hadde av farkostens drift i 1951. De oppførte »andre inntekter for farkosten« er for det meste bruttoinntekter som farkosteieren (partrederiet) hadde ved å la farkosten gå i fraktfart en del av året.

De av *farkostens utgifter* som er oppført i post 6 a—6 f, er vesentlig utgifter som oppsto under selve fisket (fraktfarten), og som derfor kan betegnes som »farkostens særutgifter under fisket (fraktfarten)«. Under beskrivelsen av båtlagets regnskap ble det gitt en kort forklaring av fellesutgifter og særutgifter, og en skal derfor ikke her gjenta spesifikasjonen hva utgiftspostene 6 a—6 f omfatter. Det skal bare nevnes noen få ord om de øvrige utgiftsposter (6 g—6 m) som mer har karakter av *årskostnader*.

Redskapsutgifter omfatter alle utgifter til vedlikehold og nyanskaffelser av redskaper og redskapsutstyr som tilhører farkosten. Dersom farkosten eies av et partrederi er det kun partrederiets redskaper som kommer i betraktning her, ikke de redskaper som hver parthaver eier personlig. *Vedlikehold av skrog, maskin og utstyr* er ført opp i én sum. Deltakerne ble bedt om å fordele vedlikeholdsutgiftene på

Tabell 7.

Farkostens regnskap 1951.

Gjennomsnitt pr. farkost.

	Nord-Norge			Sør-Norge			Kysten i alt			
	Under 50 fot	50 fot og over	Alle	Under 50 fot	50 fot og over	Alle	Under 50 fot	50 fot og over	Alle	
1. Antall farkoster	29	16	45	45	21	66	74	37	111	1
2. Gjennomsnittlig lengde i fot	42	57	47	39	67	48	40	62	47	2
3. Farkostens part i delingsfangstkr.	10 499	28 860	17 027	8 174	52 315	22 219	9 085	42 172	20 114	3
4. Andre inntekter for farkosten	915	1 754	1 214	1 306	2 744	1 763	1 153	2 316	1 541	4
5. Farkostens inntekter i alt	11 414	30 614	18 241	9 480	55 059	23 982	10 238	44 488	21 655	5
6. Farkostens utgifter i alt	7 948	26 034	14 379	6 063	37 145	15 953	6 802	32 340	15 315	6
<i>Herav:</i>										
a) proviant, brensel o. l. »	7	306	113	10	293	100	9	298	106	a)
b) agn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	b)
c) drivstoff m. v. »	36	693	270	248	4 894	1 726	165	3 077	1 135	c)
d) tilvirkningsmateriell og emballasje .. »	—	—	—	15	456	156	9	259	92	d)
e) avgifter, gebyrer, diverse assurance .. »	16	35	22	21	383	136	19	232	90	e)
f) ekstralotter, faste hyrer, leid arbeidshj. »	166	728	366	231	6 673	2 281	205	4 102	1 504	f)
g) redskapsutgifter	265	1 402	669	815	7 015	2 787	599	4 588	1 928	g)
h) vedlikehold av skrog, maskin og utstyr »	2 447	5 958	3 696	1 513	7 098	3 290	1 880	6 605	3 456	h)
i) assurance farkosten	550	1 591	920	377	1 843	844	445	1 735	875	i)
j) hovedreparasjon	1 280	10 985	4 731	779	3 295	1 580	975	6 621	2 857	j)
k) nyanskaffelser til farkosten	2 830	3 512	3 073	1 897	3 727	2 479	2 263	3 634	2 720	k)
l) renter av lån	332	821	506	133	1 448	552	211	1 177	533	l)
m) andre og uspesifiserte utgifter	19	3	13	24	20	22	22	12	19	m)
7. Farkostens nettoinntekt (5 ÷ 6)	3 466	4 580	3 862	3 417	17 914	8 029	3 436	12 148	6 340	7
<i>Anvendelse.</i>										
a) Avdrag på lån	2 749	6 394	4 045	745	9 982	3 684	1 530	8 431	3 832	a)
b) uttak til privat forbruk	1 663	5 623	3 070	3 715	5 219	4 193	2 911	5 393	3 738	b)
c) øking i kassabeholdning	1 604	÷ 88	1 003	278	3 379	1 265	797	1 880	1 158	c)
d) øking i bankinnskudd	÷ 552	151 ÷ 302	÷ 342	÷ 79	÷ 258	÷ 424	20	÷ 276	220	d)
e) annet	÷ 191	—	÷ 123	—	1 429	454	÷ 74	811	220	e)
8. Opptak av nytt lån	1 807	7 500	3 831	979	2 016	1 309	1 304	4 387	2 332	8
9. Kassabeholdning pr. 1/1 1951	3 885	4 654	4 158	1 129	3 562	1 903	2 209	4 034	2 817	9
10. Kassabeholdning pr. 31/12 1951	5 489	4 566	5 161	1 407	6 941	3 168	3 006	5 914	3 975	10
11. Bankinnskudd pr. 1/1 1951	1 683	3 950	2 489	775	1 448	989	1 131	2 530	1 597	11
12. Bankinnskudd pr. 31/12 1951	1 131	4 101	2 187	433	1 369	731	707	2 550	1 321	12
13. Gjeld pr. 1/1 1951	11 749	32 358	19 076	5 191	57 619	21 872	7 760	46 695	20 739	12
14. Gjeld pr. 31/12 1951	10 807	33 464	18 862	5 425	49 653	19 497	7 534	42 651	19 239	14
<i>Prosentall:</i>										
15. Farkostens inntekter i alt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	15
16. Farkostensutgifter i alt	69,6	85,0	78,8	64,0	67,4	66,5	66,4	72,7	70,7	16
17. Farkostens nettoinntekt	30,4	15,0	21,2	36,0	32,6	33,5	33,6	27,3	29,3	17
18. Avdrag på lån	24,1	20,9	22,2	7,9	18,1	15,4	14,9	19,0	17,7	18

henholdsvis skrog, maskin og utstyr, men det viste seg umulig for flere av deltakerne å foreta denne fordeling fordi reparasjonsregningene ikke alltid var tilstrekkelig spesifisert. *Hovedreparasjon* omfatter ombygging og reparasjoner av omfattende karakter. *Nyanskaffelser til farkosten er i første rekke* nyanskaffelser av utstyr som f. eks. ekkolodd, lysanlegg, radiotelefon osv. Da det i hvert enkelt tilfelle er overlatt deltakerne å avgjøre hva som er vedlikehold, hva som er hovedreparasjon, og hva som er nyanskaffelser til farkosten, vil det ikke være noe skarpt skille mellom disse tre utgiftskategorier. Men det som er ført som hovedreparasjon og som nyanskaffelser til farkosten, vil tilnærmet være alle utgifter til *forbedring* av farkosten, dvs. alt som er for mye til at det kan regnes som alminnelig vedlikehold. Ellers har en i tabellen spesifisert *assurans av farkosten og renter av lån*. Som *andre og uspesifiserte utgifter* er til slutt ført opp utgifter som det ikke var mulig eller hensiktsmessig å spesifisere.

Punkt 7 — som en har kalt *farkostens »nettoinntekt«* — skal dekke farkostens avskrivningskostnader og gi farkost-eieren (partrederiet) en godtgjørelse for den egenkapital som er nedlagt i farkosten. Fra denne nettoinntekt må en derfor trekke avskrivning på farkostens anskaffelsesverdi for å få frem farkostens overskudd. Avskrivninger blir imidlertid ikke oppgitt av deltakerne, og Fiskeridirektoratet har ikke hatt gode nok holdepunkter for beregning av avskrivningens størrelse. En bør ta dette i betraktning ved studering av tabellene.

Punktene 7 a—e viser *anvendelse* av nettoinntekten, mens punkt 8 angir *nødvendige opptak av nye lån*, i den utstrekning disse nye lån er blitt utbetalt til låntakerne i 1951.

Deltakerne i undersøkelsen skulle også sette opp status for farkosten pr. 1. januar og pr. 31. desember 1951. Statusoppgavene var imidlertid til dels så tvilsomme at en som for 1949 og 1950 bare finner å kunne offentliggjøre i tabellen de statusposter som det var lettest for deltakerne å gi opplysning om, nemlig kassabeholdning, bankinnskudd,

og samlet gjeld. Tallene gjengis nederst i tabell 7. I tabell 2 («Karateristikk av undersøkelsesmaterialet») gjenga en dessuten salgsverdi av farkost pr. 1. januar 1951.

Ifølge deltakernes egne oppgaver steg salgsværdien av farkost med utstyr fra gjennomsnittlig kr. 45 407 pr. 1. januar 1951 til kr. 47 393 pr. 31. desember 1951, vesentlig som følge av utbedringer og nyanskaffelser. Også salgsværdien av redskaper som tilhører farkosten økte i dette tidsrom. Farkosteierens (parthavernes) egenkapital økte fra kr. 41 839 pr. 1. januar 1951 til kr. 47 883 pr. 31. desember 1951 i gjennomsnitt pr. farkost. Det er da tatt hensyn til verdi av farkost, redskaper som tilhører farkosten, kassa-beholdning, bankinnskudd, andre aktiva i samband med farkostens drift, samt samlet pantegjeld på farkosten og annen gjeld i samband med driften av farkosten.

Som en vil se av tabell 7 oversteg farkostens inntekter de samlede utgifter i alle tabellens farkostgrupper, til tross for at utgiftene til hovedreparasjon og nyanskaffelser i enkelte grupper synes å ha vært særlig store også i 1951. Flere av undersøkelsesfarkostene fikk således installert ekkolodd, vinsj eller ny motor og det var også mange som gjennomgikk større eller mindre ombygninger. Dette er utgifter som øker farkostens effektivitet og verdi, og som den vil ha nytte av i årene fremover. Hvis en hadde hatt et brukbart beregningsgrunnlag, ville det derfor vært riktigst ikke å belaste årets drift med disse utgifter i sin helhet. (Med en tilstrekkelig stor undersøkelsesmasse og ombyggings- og nyanskaffelsesutgifter av »normal« størrelse, kan en i store trekk regne med at disse utgifter svarer til årets avskrivningskostnad av de ombyggings- og nyanskaffelsesbeløp som hittil er investert i undersøkelsesflåten).

Farkostens nettoinntekt viser meget sterke svingninger fra fylke til fylke. Dette henger i høy grad sammen med den beskjedne deltaking i undersøkelsen. Når farkostene spres på fylkesgrupper vil nemlig flere av gruppene omfatte så få farkoster at en relativt stor utgift — som anskaffelse av ekkolodd, eller en hovedreparasjon — vil få meget sterk

Tabell 8.

Inntekter og utgifter i alt 1951.¹⁾

Gjennomsnitt pr. farkost.

	Nord-Norge			Sør-Norge			Kysten i alt			
	Under 50 fot	50 fot og over	Alle	Under 50 fot	50 fot og over	Alle	Under 50 fot	50 fot og over	Alle	
1. Antall farkoster	29	16	45	45	21	66	74	37	111	1
2. Gjennomsnittlig lengde i fot	42	57	47	39	67	48	40	62	47	2
3. Samlet driftstid for farkosten, døgn	151	161	155	176	185	179	162	175	166	3
4. Inntekter i alt	51 543	121 513	76 421	34 788	143 739	69 453	41 354	134 127	72 280	4
5. Utgifter i alt	17 334	43 369	26 592	9 453	56 216	24 333	12 542	50 661	25 249	5
<i>Herav</i>										
a) proviant, brensel o. l. »	1 181	3 042	1 842	598	2 957	1 349	827	2 993	1 549	a)
b) agn	1 681	3 229	2 232	429	608	486	920	1 741	1 195	b)
c) drivstoff m. v. »	2 279	6 070	3 628	1 623	9 437	4 110	1 881	7 981	3 915	c)
d) tilvirkningsmateriell og emballasje .. »	102	563	266	39	2 225	735	64	1 506	544	d)
e) avgift, gebyrer, diverse assuranser .. »	189	107	159	28	1 415	469	91	849	343	e)
f) ekstralotter, faste hyrer, leid arbeidshj. »	1724	1 908	1 789	292	11 993	4 016	852	7 632	3 111	f)
g) redskapsutgifter	2 548	5 134	3 467	1 631	10 003	4 293	1 989	7 898	3 958	g)
h) vedlikeh. av skrog, maskin og utstyr »	2 447	5 958	3 696	1 513	7 098	3 290	1 880	6 605	3 456	h)
i) assurance, farkosten	550	1 591	920	377	1 843	844	445	1 735	875	i)
j) hovedreparasjon	1 280	10 985	4 731	779	3 295	3 295	975	6 621	2 857	j)
k) nyanskaffelser til farkosten	2 830	3 512	3 073	1 897	3 727	2 479	2 263	3 634	2 720	k)
l) renter av lån	332	821	506	133	1 448	552	211	1 177	533	l)
m) andre og uspesifiserte utgifter	191	449	283	114	167	130	144	289	193	m)
6. Inntekter i alt ÷ utgifter i alt (4 ÷ 5) .. »	34 209	78 144	49 829	25 335	87 523	45 120	28 812	83 466	47 031	6
7. Netto utbetaling til mannskap	26 636	58 669	38 025	17 267	53 360	28 751	20 932	55 655	32 511	7
8. Netto utbetaling til redskap	4 107	14 895	7 942	4 651	16 249	8 340	4 438	15 663	8 180	8
9. Nettoinntekt for farkosten	3 466	4 580	3 862	3 417	17 914	8 029	3 436	12 148	6 340	9

	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	
<i>Prosenttall:</i>											
10. Inntekter i alt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	10
11. Utgifter	33,6	35,7	34,8	27,2	39,1	35,0	30,3	37,8	34,9		11
<i>Herav:</i>											
a) proviant, brensel o. l.	2,3	2,5	2,4	1,7	2,1	2,0	2,0	2,2	2,1		a)
b) agn	3,3	2,7	2,9	1,2	0,4	0,7	2,1	1,3	1,7		b)
c) drivstoff m. v. »	4,4	5,0	4,7	4,7	6,6	5,9	4,5	6,0	5,4		c)
d) tilvirkningsmateriell og emballasje	0,2	0,5	0,3	0,1	1,5	1,1	0,2	1,2	0,8		d)
e) avgifter, gebyrer, diverse assuranser ...	0,4	0,1	0,2	0,1	1,0	0,7	0,2	0,6	0,5		e)
f) ekstralotter, faste hyrer, leid arbeidshjelp	3,3	1,6	2,3	0,8	8,3	5,8	2,1	5,7	4,3		f)
g) redskapsutgifter	4,9	4,2	4,5	4,7	7,0	6,1	4,8	5,9	5,5		g)
h) Vedlikehold av skrog, maskin og utstyr	4,7	4,9	4,8	4,3	4,9	4,7	4,5	4,9	4,8		h)
i) assurance farkosten	1,1	1,3	1,2	1,1	1,3	1,2	1,1	1,3	1,2		i)
j) hovedreparasjon	2,5	9,0	6,3	2,3	2,3	2,3	2,4	4,9	3,9		j)
k) nyanskaffelser til farkosten	5,5	2,8	4,0	5,5	2,6	3,6	5,5	2,7	3,8		k)
l) renter av lån	0,6	0,7	0,7	0,4	1,0	0,8	0,5	0,9	0,7		l)
m) andre og uspesifiserte utgifter	0,4	0,4	0,5	0,3	0,1	0,2	0,4	0,2	0,2		m)
12. inntekter i alt ÷ utgifter i alt	66,4	64,3	65,2	72,8	60,9	65,0	69,7	62,2	65,1		12

¹⁾ Inntekter i alt = båtlagets bruttoinntekt i alt (tabell 3, post 5) + særinntekter for lottmannskapet (tabell 3 post 12) + særinntekter for farkosten (tabell 7, post 4). Utgifter i alt = båtlagets fellesutgifter (tabell 3, post 6) + lottmannskapets særutgifter (tabell 3, post 14) + redskapenes særutgifter (tabell 3, post 19) + farkostens særutgifter (tabell 7, post 6). Tabellen omfatter således samtlige inntekter og utgifter i gjennomsnitt pr. farkost, uten omsyn til om inntektene er ervervet som fellesinntektene for mannskap, redskap og farkost eller som særinntekter for en av de tre kategorier, og uten omsyn til om utgiftene er dekket som fellesutgifter eller som særutgifter.

innvirkning på gruppens driftsresultater. Når en nedenfor gjengir farkostens nettoinntekt fylkesvis (begge størrelsesgrupper under ett), finner en derfor grunn for til sammenligning å oppgi summen av utgiftspostene »hovedreparasjon« og »nyanskaffelser til farkosten«:

Fylke	Antall far-koster	Farkostens netto inntekt	Sum hoved rep. og nyansk.
		Gjennomsnitt pr. farkost	
		Kr.	Kr.
Finnmark	6	7 828	124
Troms	12	2 145	11 499
Nordland	27	3 744	7 869
Nord-Trøndelag	11	2 560	851
Sør-Trøndelag	10	5 651	5 402
Møre og Romsdal ..	5	22 310	5 248
Sogn og Fjordane ..	6	÷ 1 334	5 953
Hordaland	12	9 328	4 150
Rogaland	9	15 303	8 975
Vest- og Aust-Agder..	5	12 955	1 848
Telemark, Vestfold, Østfold	8	3 408	345
Kysten i alt	111	6 340	5 577

Når en sammenligner fylkestallene bør en også huske på at noen fylker har forholdsvis flere større båter med i undersøkelsene enn andre. Den fylkesvise størrelsesforde-ling av undersøkelsesfarkostene ble gjengitt i tabell 1.

Inntekter og utgifter i alt pr. farkost.

I båtlagets regnskap (tabell 3) og farkostens regnskap (tabell 7), ble alle inntekter og utgifter ført opp der de faktisk hører hjemme etter de nyttede oppgjørsmåter. Sammenligninger mellom gruppene — særlig av utgiftene — blir imidlertid svært vanskelig i de to tabeller, fordi oppgjørsmåtene er så ulike, og i praksis derfor lite ensartet med hensyn til hvilke utgifter som skal regnes som fellesutgifter og hvilke som særutgifter for enten mannskap, redskap eller farkost.

For å lette sammenligningen mellom gruppene har en i tabell 8 slått sammen alle inntekter i hver farkostgruppe, og likeledes alle utgifter. Tabell 8 viser da inntekter i alt, og utgifter i alt i gjennomsnitt pr. farkost, uten omsyn til om inntektene (utgiftene) er fellesinntekter (-utgifter) eller særinntekter (-utgifter). *Inntekter* i alt viser m. a. o. summen av a) båtlagets bruttoinntekt i alt (tabell 3, post 5), b) andre fellesinntekter for lottmannskapet enn part i delingsfangst (tabell 3, post 12), og c) andre inntekter for farkosten enn part i delingsfangst (tabell 7, post 4). *Utgifter i alt* viser summen av a) fellesutgifter (tabell 3, post 6), b) lottmannskapets særutgifter (tabell 3, post 14), c) redskapenes særutgifter (tabell 3, post 19) og d) farkostens utgifter (tabell 7, post 6). Tabell 8 gir således en samlet oversikt i gjennomsnitt pr. farkost over alle inntekter som utenfra i løpet av 1950 tilfløt undersøkelsesfarkostene med mannskap og redskapsutstyr, samt over alle utgifter — unnatt utgifter som hver mann dekket av sin nettolott — som samme år ble betalt av disse farkoster med mannskap og redskapsutstyr. Differansen mellom de nevnte inntekter og utgifter (post 6 i tabell 8) er den »nettoinntekt« som ble igjen for farkosten med mannskap og redskapsutstyr etterat årets samlede utgifter var betalt. Denne »nettoinntekt« varierte mellom kr. 87 523 (Sør-Norge, farkoster 50 fot og over) og kr. 25 335 (Sør-Norge, farkoster under 50 fot). Som tabell 8 viser utgjør netto utbetalingen til lottmannskapet den alt overveiende del av denne »nettoinntekt«.

Driftsresultatene for 1951 sammenlignet med 1950 og 1949.

Av plasshensyn lar det seg ikke gjøre å gjengi i tabellene alle driftsresultatene for 1949 og 1950 til sammenligning med 1951. Da undersøkelsen omfatter så få farkoster kan dessuten hensiktsmessigheten av å sammenligne disse års resultater fullt ut kanskje diskuteres, idet mulige tilfældige, litt større avvikelser fra det »normale« i driftsresultatene for en eller noen få farkoster vil påvirke gjennomsnittsresultatene sterkt. Dette gjelder især for de vanligvis

små inntekts- og utgiftsposter. For å kunne danne seg et visst inntrykk av eventuelle endringstendenser i tallene fra det ene året til det andre, har en imidlertid valgt ut noen hovedposter i driftsresultatene for 1949, 1950 og 1951 og stilt dem sammen i tabell 9. (Ved sammenligninger av mannsloppen, bør en ha i erindring at mannsloppens størrelse til dels er avhengig av i hvor stor utstrekning mannskapet og redskapene har fått part sammen ved fordelingen av delingsfangsten). For øvrig henvises til 1949-resultatene i »Fiskets Gang« nr. 48 og 49 — 1950, og til 1950-resultatene i samme tidsskrifts nr. 49 — 1951.

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

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

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

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

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

I gruppen »*Nord-Norge, under 50 fot*« økte båtlagets bruttoinntekt fra kr. 37.756 i 1950 til kr. 50.532 i 1951. Økingen var størst for skreifisket og seifisket. I 1949 var

bruttoinntekten kr. 37.851. Fellesutgiftene var i 1951 om lag 750 kroner høyere enn i 1950, men lå om lag 550 kroner lavere enn i 1949. Netto mannslottet er i denne gruppen steget fra kr. 3164 i 1949 til kr. 3422 i 1950 og til kr. 4297 i 1951. Nettolottet pr. mann pr. driftsuke som var kr. 119 i 1949 og kr. 132 i 1950 økte til kr. 201 i 1951. Den relative øking fra 1950 til 1951 er større i ukelotten enn i den totale mannslott fordi driftstiden var kortere i 1951 enn i 1950. — Den inntekt som tilfalt *farkosten* (partrederiet) var kr. 11 414 i 1951 mot kr. 8688 i 1950 og kr. 8375 i 1949. Farkostens utgifter var ikke så høy i 1951 som i de to foregående årene. Mens farkostens utgifter i 1949 og 1950 oversteg inntektene med henholdsvis kr. 549 og kr. 1862, fikk en i 1951 i denne gruppe en nettoinntekt for farkosten på kr. 3466. Det var særlig nedgang i utgiftene til hovedreparasjon som forårsaket nedgangen i farkostens utgifter. Sammenliknet med 1950 var det dessuten mindre nyanskaffelser til farkosten. — Ser en til slutt nederst i tabell 9 a, der de *samlede* inntekter og utgifter for farkost med mannskap og redskap er ført opp uten hensyn til fordelingen mellom de tre kategorier, viser det seg at de samlede inntekter er gått opp fra om lag kr. 38 500 i 1949 og 1950 til om lag kr. 51 500 i 1951. De samlede utgifter er derimot gått ned fra om lag kr. 20 000 i 1949 og 1950 til under kr. 17 500 i 1951. Nedgangen i utgifter fordeler seg på ulike poster, men er størst for hovedreparasjoner og nyanskaffelser til farkosten.

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

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

Båtlagets bruttoinntekt i gruppen »*Nord-Norge, 50 fot og over*» økte fra kr. 79 595 i 1949 til kr. 91 549 i 1950, og videre til kr. 119 754 i 1951. Det vesentligste av økingen fra 1950 til 1951 faller på skreifisaket, spesielt notfisket i Lofoten. Fellesutgiftene gikk ned med om lag 4000 kroner sammenlignet med 1950, og ligger om lag 2000 kroner lavere enn i 1949. Også i denne gruppen har netto manns-lotten vært stigende fra 1949, den utgjorde således kr. 6787 i 1951 mot kr. 5058 i 1950 og kr. 4260 i 1949. Netto-lotten pr. mann pr. driftsuke kom i 1951 opp i kr. 295, mens den utgjorde kr. 159 i 1950 og kr. 155 i 1949. Når uke-lotten er steget relativt sterkere enn den totale mannslott skyldes det kortere driftstid i 1951 enn i 1950 og 1949. — For farkosten (partrederiet) gikk inntektene sterkt opp sammenlignet med 1950 og 1949. Det var også øking i farkostens utgifter (særlig i hovedreparasjoner), men da økingen for utgiftene ikke var så sterk som for inntektene, oversteg inntektene i 1951 utgiftene med kr. 4580, mens utgiftene både i 1949 og 1950 hadde vært større enn inntektene. — De samlede inntekter for farkost med mannskap og redskap utgjorde kr. 121 513 i 1951. Dette er en økning på om lag kr. 30 000 sammenlignet med 1950 og kr. 40 000 sammenlignet med 1949. De samlede utgiftene utgjorde kr. 43 369 i 1951, om lag 1300 kroner mindre enn i 1950, men om lag 3000 kroner mer enn i 1949. I gjennomsnitt for årene 1949—51 har en i denne farkostgruppe:

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

Den sterke øking i bruttofangsten i de to størrelsesgruppene i Nord-Norge gjorde at bruttofangsten i gruppen »*Nord-Norge, alle*», steg fra kr. 57 928 i 1950 til kr. 75 146

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

Gjennomsnittlig pr. farkost pr. år

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

I »Sør-Norge, under 50 fot« økte båtlagets bruttoinn-
tekt til kr. 33 482 fra kr. 27 765 i 1950 og kr. 27 917 i 1949.
Det er denne farkostgruppen som viser minst inntektsøking
fra året før og som har minst bruttoinntekt i gjennomsnitt
pr. farkost. Den inntektsøking som gruppen viser skyldes
først og fremst økte inntekter av størjefisket og skreifisket.
Fellesutgiftene, kr. 2477, var om lag 300 kroner høyere enn
i 1950 og 400 kroner høyere enn i 1949. Da økingen i
bruttoinntekten ikke var så stor som i de andre gruppene
økte heller ikke netto mannslottet så sterkt i denne farkost-
gruppen. Den utgjorde således kr. 3691 i 1951 mot kr.
3322 i 1950 og kr. 3148 i 1949. Da driftstiden var noe kor-
tere i 1951 enn i de to tidligere år kom netto mannslott pr.
driftsuke opp i kr. 152 mot kr. 123 i 1950 og kr. 114 i 1949.

— Farkosten (partrederiet) tilfalt det i 1951 en inntekt på kr. 9480, det er 1100 kroner mer enn i 1950 og om lag 1500 kroner mer enn i 1949. Farkostens utgifter som gikk litt ned sammenlignet med de to foregående årene utgjorde kr. 6063 i 1951. Farkostens inntekter oversteg dermed i 1951 utgiftene med kr. 3417, mens tilsvarende tall for 1950 og 1949 var henholdsvis kr. 1957 og kr. 1197. — De samlede inntekter for farkost med mannskap og redskap var i 1951 om lag 6000 kroner høyere enn i 1950 og 1949 og kom opp i kr. 34 788. De samlede utgifter, kr. 9453, var derimot 6—700 kroner lavere enn i de to foregående årene, slik at »Inntekter i alt ÷ utgifter i alt« som i 1951 utgjorde kr. 25 335 var om lag 7000 kroner høyere enn i 1949 og 1950.

I gjennomsnitt for de tre undersøkelsesårene har en:

Gjennomsnittlig pr. farkost

Bruttoinntekt	kr. 29.721
Netto mannslott	» 3 387
Netto mannslott pr. driftsuke	» 130
Farkostens nettoinntekt	» 2 190
Inntekter i alt ÷ utgifter i alt	» 20 746

Gruppen »Sør-Norge, 50 fot og over« viser meget sterk øking i båtlagets bruttoinntekt. Denne utgjorde således kr. 68 351 i 1949, kr. 99 589 i 1950 og kr. 143 739 i 1951. Inntektsstigningen skyldes særlig høyere inntekter på fet- og småsildfiske, lofotfiske (not) og størjefiske. Fellesutgiftene er også økt sterkt, de utgjorde således kr. 6628 i 1949, kr. 9113 i 1950 og kr. 13 528 i 1951. Netto mannslott kom i 1951 opp i kr. 5864 mot kr. 3092 i 1949 og kr. 3714 i 1950. Netto mannslott pr. driftsuke steg også sterkt, den utgjorde kr. 227 i 1951 mot henholdsvis kr. 114 og kr. 142 i 1949 og 1950. — Farkostens (partrederiets) inntekter i 1951, kr. 55 059, lå om lag 6500 kroner høyere enn i 1950 og 17 000 kroner høyere enn i 1949. For farkostens utgifter var det imidlertid nedgang på om lag kr. 12 000 fra året før,

men de lå om lag kr. 5000 høyere enn i 1949. Farkostens inntekter oversteg i 1951 utgiftene med kr. 17 914, mens utgiftene både i 1949 og 1950 lå litt høyere enn inntektene. — De samlede inntekter for farkost med mannskap og redskap gikk opp med over 37 000 kroner fra 1950, og med nesten 75 000 kroner sammenlignet med 1949 og utgjorde kr. 143 739 i 1951. De samlede utgifter, kr. 56 216, lå om lag 7000 kroner lavere enn i 1950, men om lag 12 000 kroner høyere enn i 1949.

Gjennomsnittstallene for årene 1949—51 er i denne gruppen:

Gjennomsnittlig pr. farkost

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

Økningen i bruttofangsten i de to størrelsesgrupper i Sør-Norge medførte at bruttofangsten i gruppen *«Sør-Norge, alle»* økte fra kr. 53 622 i 1950 til kr. 67 681 i 1951. I 1949 var bruttofangsten kr. 40 11. Netto mannslott, som i 1949 utgjorde kr. 3131 og i 1950 kr. 3463, økte til kr. 4382 i 1951. Netto ukelotten økte fra kr. 114 i 1949 og kr. 130 i 1950 til kr. 177 i 1951. — Også farkostens (partrederiets) inntekter viste øking fra de to foregående årene, mens farkostens utgifter lå høyere enn i 1949 men lavere enn i 1950. Farkostens inntekter oversteg i 1951 utgiftene med kr. 8029, mot med kr. 1199 året før. I 1949 var utgiftene større enn inntektene. — De samlede inntekter for farkost med mannskap og redskap, kr. 69 453, var større enn i 1949 og 1950. De samlede utgifter, kr. 24 333, var større enn i 1949, men utgjorde ikke så mye som i 1950.

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

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

Gjennomsnittlig pr. farkost

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

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

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

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

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

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

Gjennomsnitt pr. farkost.

	1949			1950			1951		
	Under 50,0 fot	50 fot og over	Alle	Under 50,0 fot	50 fot og over	Alle	Under 50,0 fot	50 fot og over	Alle
Antall farkoster	42	26	68	35	21	56	29	16	45
Gjennomsnittlig lengde i fot..	42	57	48	41	56	47	42	57	47
<i>Fra båtlagets regnskap:</i>	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.
Bruttoinntekt i alt	37 851	79 595	53 812	37 756	91 549	57 928	50 532	119 759	75 146
Fellesutgifter	8 591	16 526	11 625	7 274	18 978	11 663	8 017	14 647	10 375
Delingsfangst	29 260	63 069	42 187	30 482	72 571	46 265	42 515	105 112	64 771
Herav til mannskapet	19 215	37 586	26 239	20 995	43 999	29 621	27 432	59 289	38 759
—»— redskapene særskilt ..	2 302	7 238	4 189	1 720	7 444	3 866	4 584	16 963	8 985
—»— farkosten	7 743	18 245	11 759	7 767	21 128	12 778	10 499	28 860	17 027
Mannskapets særutgifter	855	986	905	1 043	763	938	891	620	795
Netto mannslovt	3 164	4 260	3 583	3 422	5 058	4 036	4 297	6 787	5 182
Netto mannslovt pr. driftsuke	119	155	133	132	159	143	201	295	236
Redskapenes særutgifter	1 589	1 760	1 654	820	1 298	998	478	2 068	1 043

<i>Fra farkostens regnskap:</i>									
Farkostens inntekter i alt ²⁾ ..	8 375	20 407	12 976	8 686	21 359	13 438	11 414	30 614	18 241
Farkostens utgifter i alt....	8 924	21 346	13 674	10 548	23 895	15 552	7 948	26 034	14 379
Farkostens nettoinntekt	÷ 549	÷ 939	÷ 698	÷ 1 862	÷ 2 536	÷ 2 114	3 466	4 580	3 862
<i>Inntekter og utgifter i alt¹⁾:</i>									
Inntekter i alt	38 483	81 757	55 029	38 675	91 791	58 592	51 543	121 513	76 421
Utgifter i alt	19 959	40 618	27 858	19 685	44 934	29 151	17 334	43 369	26 592
Herav proviant, brensel o.l... » agn	1 162	3 094	1 900	1 064	3 651	2 033	1 181	3 042	1 842
» drivstoff m.v.	2 369	3 443	2 779	1 826	4 276	2 745	1 681	3 229	2 232
» ekstralotter, faste hyrer, leid arbeidshjelp	2 387	5 178	3 453	2 269	7 308	4 159	2 279	6 070	3 628
» redskapsutgifter	2 151	4 285	2 967	1 767	2 996	2 228	1 724	1 908	1 789
» vedlikehold av skrog, ma- skin og utstyr	3 658	6 012	4 559	2 268	6 487	3 849	2 548	5 134	3 467
» assurance, farkosten	2 471	5 833	3 756	2 263	4 784	3 209	2 447	5 958	3 696
» hovedreparasjon og nyan- skaffelser til farkost ..	481	1 330	806	507	1 574	908	550	1 591	920
» renter av lån	4 408	8 542	5 989	6 874	11 444	8 587	4 110	14 497	7 804
» andre og uspesifiserte utg.	221	975	509	210	768	419	332	821	506
Inntekter i alt ÷ utgifter i alt	651	1 926	1 140	637	1 646	1 014	482	1 119	708
	18 524	41 139	27 171	18 990	46 857	29 441	34 209	78 144	49 829

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

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

	1949			1950			1951		
	Under 50 fot	50,0 fot og over	Alle	Under 50 fot	50,0 fot og over	Alle	Under 50 fot	50,0 fot og over	Alle
Antall farkoster	44	19	63	48	27	75	45	21	66
Gjennomsnittlig lengde i fot..	39	62	46	39	69	50	39	67	48
<i>Fra bållagets regnskap</i>	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.
Bruttoinntekt i alt	27 917	68 351	40 111	27 765	99 589	53 622	33 482	140 964	67 681
Fellesutgifter	2 096	6 628	3 462	2 180	9 113	4 676	2 477	13 528	5 994
Delingsfangst	25 821	61 723	36 649	25 585	90 476	48 946	31 005	127 436	61 687
Herav til mannskapet	14 368	28 019	18 485	14 658	37 813	22 993	17 557	55 664	29 783
— redskapene særskilt ..	4 179	7 246	5 104	3 239	10 545	5 869	5 274	19 457	9 786
— farkosten	7 274	26 458	13 060	7 688	42 118	20 084	8 174	52 315	22 219
Mannskapets særutgifter	336	2 319	934	494	3 373	1 530	290	2 335	941
Netto mannlott	3 148	3 092	3 131	3 322	3 714	3 463	3 691	5 864	4 382
Netto mannlott pr. driftsuke	114	114	114	123	142	130	152	227	177
Redskapenes særutgifter	953	2 745	1 493	946	2 041	1 341	623	3 208	1 445

<i>Fra farkostens regnskap:</i>									
Farkostens inntekter i alt ²⁾ ..	7 976	28 101	14 046	8 380	48 857	22 951	9 480	55 059	23 982
Farkostens utgifter i alt....	6 779	32 456	14 523	6 423	49 005	21 752	6 063	37 145	15 953
Farkostens nettoinntekt	1 197	÷ 4 355	÷ 477	1 957	÷ 148	1 199	3 417	17 914	8 029
<i>Inntekter og utgifter i alt¹⁾:</i>									
Inntekter i alt	28 621	70 009	41 103	28 459	106 340	56 515	34 788	143 739	69 453
Utgifter i alt	10 164	44 148	20 412	10 043	63 532	29 299	9 453	56 216	24 333
Herav proviant, brensel o.l...	382	2 678	1 073	435	4 389	1 858	598	2 957	1 349
» agn	307	251	288	334	402	359	429	608	486
» drivstoff m.v.	1 692	4 295	2 479	1 884	7 608	3 944	1 623	9 437	4 110
» ekstralotter, faste hyrer, leid arbeidshjelp	959	5 490	2 326	427	11 602	4 451	292	11 993	4 016
» redskapsutgifter	1 704	6 078	3 023	1 907	12 720	5 799	1 631	10 003	4 293
» vedlikehold av skrog, maskin og utstyr	1 944	5 774	3 099	1 937	7 340	3 882	1 513	7 098	3 290
» assurance, farkosten	280	2 257	876	345	3 715	1 558	377	1 843	844
» hovedreparasjon og nyan-skaffelser til farkost ..	2 397	13 810	5 840	2 376	9 367	4 892	2 676	7 022	4 059
» renter av lån	72	687	257	159	2 170	883	133	1 448	552
» andre og uspesifiserte utg.	427	2 828	1 151	239	4 219	1 673	181	3 807	1 334
Inntekter i alt ÷ utgifter i alt	18 457	25 861	20 691	18 446	42 808	27 216	25 335	87 523	45 120

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

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

	1949			1950			1951		
	Under 50 fot	50,0 fot og over	Alle	Under 50 fot	50,0 fot og over	Alle	Under 50 fot	50,0 fot og over	Alle
	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.
Antall farkoster	86	45	131	83	48	131	74	37	111
Gjennomsnittlig lengde i fot..	40	59	47	40	64	49	40	62	47
Bruttoinntekt i alt	32 768	74 848	47 223	31 978	96 072	55 463	40 164	131 794	70 707
Fellesutgifter	5 267	12 347	7 699	4 328	13 429	7 663	4 648	14 012	7 770
Delingsfangst	27 501	62 501	39 524	27 650	82 643	47 800	35 516	117 782	62 937
Herav til mannskapet	16 735	33 547	22 510	17 330	40 520	25 827	21 427	57 232	33 361
—»— redskapene særskilt	3 263	7 241	4 630	2 598	9 189	5 013	5 004	18 378	9 462
—»— farkosten	7 503	21 713	12 384	7 722	32 934	16 960	9 085	42 172	20 114
Mannskapets særutgifter	590	1 549	919	725	2 231	1 277	526	1 594	882
Netto mannslott	3 156	3 768	3 366	3 364	4 302	3 708	3 928	6 263	4 707
Netto mannslott pr. driftsuke	116	138	124	127	150	136	170	255	200
Redskapenes særutgifter	1 264	2 176	1 577	893	1 716	1 195	566	2 715	1 282

Fra billegers regnskap:

Fra farkostens regnskap:

Farkostens inntekter i alt ¹⁾	8 171	23 656	13 490	8 509	36 826	18 885	10 238	44 488	21 655
Farkostens utgifter i alt	7 827	26 037	14 082	8 162	38 019	19 102	6 802	32 340	15 315
Farkostens nettoinntekt	344	± 2 381	± 592	347	± 1 193	± 217	3 436	12 148	6 340
Inntekter i alt	33 347	76 797	48 332	32 784	99 975	57 404	41 354	134 127	72 280
Utgifter i alt	14 948	42 109	24 277	14 108	55 395	29 237	12 542	50 661	25 249
Herav proviant, brensel o.l.	763	2 919	1 503	700	4 065	1 933	827	2 993	1 549
» agn	1 315	2 095	1 583	963	2 097	1 379	920	1 741	1 195
» drivstoff m.v.	2 031	4 804	2 986	2 046	7 477	4 036	1 881	7 981	3 915
» ekstralotter, faste hyrer, leid arbeidshjelp	1 541	4 797	2 658	992	7 839	3 502	852	7 632	3 111
» redskapsutgifter	2 660	6 039	3 820	2 059	9 993	4 966	1 989	7 898	3 958
» vedlikehold av skrog, ma- skin og utstyr	2 202	5 803	3 437	2 075	6 222	3 594	1 880	6 605	3 456
» assurance, farkosten	378	1 721	840	413	2 778	1 280	445	1 735	875
» hovedreparasjon og nyan- skaffelser til farkost	3 380	10 767	5 916	4 273	10 275	6 472	3 238	10 255	5 577
» renter av lån	145	853	388	180	1 557	685	211	1 177	533
» andre og uspesifiserte utg. Inntekter i alt — utgifter i alt	533	2 311	1 146	407	3 092	1 390	299	2 644	1 080
	18 489	34 688	24 055	18 676	44 580	28 167	28 812	83 466	47 031

¹⁾ Se tabell 8 med fotnote.

²⁾ Posten »Herav til farkosten» ovenfor, pluss andre inntekter for farkosten alene.

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

Av tabellen fremgår det at farkostene under 50 fot i disse årene gjennomsnittlig oppnådde høyere bruttofangst i Nord-Norge enn i Sør-Norge. Når det gjelder farkoster over 50 fot hadde de sør-norske farkoster litt høyere bruttofangst enn nord-norske.

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

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

Ser en på rubrikken »Farkostens nettoinntekt« viser det seg at denne nettoinntekt var større for de sør-norske enn for de nord-norske farkoster. Hovedårsaken til dette er at farkostene hyppigere holder redskap i Sør-Norge enn i Nord-Norge, slik at farkostparten i større utstrekning også omfatter redskapsgodtgjørelse sørpå enn nordpå. Da redskapene oftest gir et visst »overskudd« bevirker de redskaper som rederiene eier sørpå at rederienes nettoinntekt blir større her enn i Nord-Norge. En annen grunn er at de nord-norske undersøkelsesfarkoster i årene 1949—51 har hatt større utgifter til hovedreparasjoner, ombygginger og større nyanskaffelser enn de sør-norske.

I farkostens utgifter er som nevnt ovenfor i avsnittet »Farkosteierens (partrederiets) regnskap for farkosten« ikke tatt med avskrivning på farkost og heller ikke ordinær avskrivning på redskaper som farkosten eier. Farkostens

nettoinntekt må reduseres med disse avskrivninger skal en få frem rederiets overskudd. Det er heller ikke trukket fra renter av egenkapitalen. På den annen side har utgiftene til hovedreparasjoner og nyanskaffelser sikkert vært unormalt store i disse tre årene, og da slike utgifter er kommet med i tabellene trekker dette noe i motsatt retning.

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

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