

FISKERIDIREKTORATETS SKRIFTER

Serie Fiskeri

Report on Norwegian Fishery and Marine Investigations

Vol. I. No. 3

Published by the Director of Fisheries

STATSBÅTENE

Fiskefarkoster bygget med statsbidrag

En oversikt med en del regnskapsresultater

Av

Gerhard Meidell Gerhardsen

cancl. oecon.

Utgitt av

Fiskeridirektøren

1 9 4 4

A.s John Griegs Boktrykkeri, Bergen

FORORD.

Dette hefte utgjør en del av Fiskeridirektoratets driftsøkonomiske undersøkelser. Tidligere er trykt (årstallet og nummeret i parentes antyder heftets plass i serien »Årsberetning vedkommende Norges Fiskerier«):

1937: Lofotfiskets lønnsomhet 1936 (1936 nr. 3).

1939: Lønnsomheten ved vårtorskefisket i Finnmark (1939 nr. 5).

1940: Lofotfiskets lønnsomhet 1937, 1938 og 1939 (1939 nr. 6).

I »Innstilling om en bedre kredittordning for fiskerne«, (trykt 1939) fra en komite oppnevnt av Handelsdepartementet, er dessuten gjengitt en tabell vedrørende de første statsbåter.

Til alle som har hjulpet meg med »Statsbåtene«, rettes herved min beste takk. En spesiell takk til de som har lest igjennom hele arbeidet eller deler av det i manuskript eller i korrektur. Deres bemerkninger har på en rekke punkter gitt grunn til en klarere utforming.

Utenom medarbeiderne ved Fiskeridirektoratets kontor for statistikk og etterretningsvesen må nevnes:

Sekretær Finn Bryhni, Trondheim. Handelskandidat Karsten Elvebakk, Bergen. Sekretær Harald Rognø, Bergen. Fiskerikonsulent P. Rønnestad, Bergen. Skipskyndig konsulent L. T. Selsvik, Bergen. Fiskeriinspektør R. Skotnes, Vadsø. Fiskeriinspektør Elisæus Vatnaland, Føresvik.

Bergen i juni 1944.

G. M. G.

INN H O L D.

T E K S T :

	Side
Innledning	5
<i>Hvordan statsbåtene ble til.</i>	
Den økonomiske bakgrunn for bevilgningene til statsbåter.....	9
De første 16 statsbåtene	11
Nyere statsbåter	19
<i>Regnskapsføringen og regnskapsresultatene.</i>	
Alminnelige bestemmelser om regnskapsføringen.....	25
De enkelte poster i regnskapsføringen	26
Revisjon av regnskapene	29
Regnskapsresultater for årene 1935—41 fra 15 av de første 16 statsbåter	30
Regnskapsresultater for året 1939 fra 90 nyere statsbåter	34

T A B E L L E R :

Tabell	1. Fylkesoversikt for alle statsbåter	38
	» 2. Vårtorskefisket i Finnmark 1908—1939	39
	» 3. Norges utførsel til «russiske havner ved Nordishavet» 1889—1935	40
	» 4. Regnskapsoversikt for 15 av de første 16 statsbåter i Finnmark i årene 1935—39	41
	» 5. Båtlagets regnskap for 15 av de 16 første statsbåter i Finnmark. Hvert av årene 1935—41	42
	» 6. Partrederiets (båtens) regnskap for 15 av de 16 første statsbåter i Finnmark. Hvert av årene 1935—41	43
	» 7. Rentabilitetsberegning for rederiet for 15 av de første 16 stats- båter i Finnmark	44
	» 8. Fangstens sammensetning på hver av de første statsbåter i Finnmark. <i>Gjennomsnitt pr. år 1935—39</i>	44
	» 9. Båtlagets regnskap for hver av de første statsbåter i Finnmark. <i>Gjennomsnitt pr. år 1935—39</i>	45
	» 10. Sammendrag av regnskap fra 15 av de første 16 statsbåter i Finnmark. Hver båt. <i>Gjennomsnitt pr. år 1935—39</i> . Partrederiets (båtens) regnskap	46
	» 11. Sammendrag av regnskap for året 1939 fra 54 nyere statsbåter i Nord-Norge	47
	» 12. Sammendrag av regnskap for året 1939 fra 36 statsbåter i Sør- Norge	49
	» 13. Sammendrag av fiskesedler og oppgjørssedler for 10 av de første 16 statsbåter i Finnmark 1939	50
	» 14. Nyere statsbåter. Oppgaver for hver enkelt av de 90 som er med i undersøkelsen	51

BILAG:

Side

Bilag	1. Regler for tilståelse av bidrag til anskaffelse av nye, tidsmessige fiskefartøyer i Finnmark av nærmere fastsatt størrelse og type	52
»	2. Formular for pantobligasjon til Den Norske Stat for nedskrivningsbidrag (lån) til anskaffelse av fiskefartøy.....	55
»	3. Instruks for partrederienes regnskapsføring	56
»	4. Fangstseddel	59
»	5. Oppgjørseddel	60
»	6. Regnskapsskjema A. Tillegg: Notat om de viktigste forandringer i skjema A., gjennomført fra 1. januar 1944.....	61
»	7. Regnskapsskjema B.	66
»	8. Regnskapsskjema C. (Dette skjema brukes av enkelte mindre båter fra 1. januar 1944)	70

Innledning.

»Statsbåtene« ble snart det vanlige navn på de 16 fiskefarkoster som det i 1933—34 ved en bevilgning til statsbidrag ble gjort mulig å bygge. Seinere er navnet brukt om alle fiskefarkoster som er bygget med »nedskrivningsbidrag til anskaffelse av nye tidsmessige fiskefarkoster«. I dette omfang vil navnet også bli brukt her.

De første 16 ble overlatt til fiskere i Finnmark; seinere bevilgninger kom alle kystfylkene til gode.

Ifølge bidragsreglene er statsbåtene *regnskapspliktige* overfor Fiskeridirektoratet, bl. a. av hensyn til direktoratets driftsøkonomiske undersøkelser. For de første 16 ble regnskapsplikten gjort gjeldende helt fra de begynte driften i 1935. Derfor har det vært mulig å følge 15 av disse båters drift gjennom 5 fredsår, 1935—39. For de øvrige statsbåter ble regnskapsplikt gjort gjeldende fra 1. januar 1939. For de farkoster som var levert til da, og som det har lyktes å få brukbare regnskap fra, kan en følge driften gjennom det siste førkrigsår (1939). En del av de regnskapene som er så greit ført at de kan brukes, vil i sammentrengt form bli omtalt i det følgende.¹

For krigsårene 1940—43 er det også samlet inn regnskap, og arbeidet vil bli fortsatt i årene framover. Bearbeidelse av disse regnskapene fra krigsårene gjengis imidlertid bare for de første 15 båtene, og for disse bare til og med 1941.

Det nye ved de regnskapene som herved framlegges, består deri at det er *årsregnskap*, mens tidligere publikasjoner bare har omfattet *sesongregnskap*. Vi blir no i stand til også å kunne følge årsutgiftene. Sesongregnskapene har bare kunnet belyse de spesielle utgifter som direkte knyttet seg til hver enkelt sesong.

¹ Utenom disse båter som fikk *bidrag*, finnes et forholdsvis stort antall båter som fikk *lån* til reparasjoner. Disse kan pålegges regnskapsplikt. Men hittil har de vært fritatt, når unntas 14 større, havgående båter på over 50 brutto-registertonn, som ble pålagt regnskapsplikt fra og med 1940. På grunn av forhold som skyldes krigen, er der imidlertid bare kommet regnskap fra et fåtall av disse. Ingen av lånebåtene blir derfor behandlet i dette hefte.

Bevilgningene til statsbåtene ble etter hvert ganske omfattende. Det har vært bevilget følgende beløp som »nedskrivningsbidrag til anskaffelse av nye tidsmessige fiskefarkoster«:

Bevilgningene til anskaffelse av nye tidsmessige fiskefarkoster.

	Budsjettermin					
	1933/34	1935/36	1936/37	1937/38	1938/39	I alt
	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.
Bevilget i alt til formålet	150.000	1.500.000	1.500.000	800.000	550.000	4.500.000
Herav brukt til:						
Nye motorfiskefarkoster	150.000	1.140.000	200.000	1 700.000	550.000	2.740.000
Nytt skrog eller motor	—	200.000	—	—	—	200.000
Fiskeredskaper	—	—	1.000.000	—	—	1.000.000
Lån eller bidrag til havgående fiskeflåte	—	100.000	250.000	—	—	350.000
2.pr. lån til fartøy anskaffet ved bidrag (grunnet prisstigning)	—	—	—	50.000	—	50.000
Administrasjonsutgifter ²	—	60.000	50.000	50.000	—	160.000

¹ Kr. 650.000 til vanlig fordeling og kr. 50.000 ekstraordinært til Finnmark.

² Bare *avsetning* til administrasjonsutgifter.

Bevilgningene var imidlertid overførbare, og en stor del ble av forskjellige grunner anvendt til andre, beslektete formål. Det henvises til ovenstående tabell. Som nedskrivningsbidrag til fiskefarkoster ble avsatt 2,4 mill. kroner, altså bare omlag halvparten av bevilgningen. Av dette ble etter tabell 1, s. 38, igjen 2,1 mill. kroner utbetalt som bidrag. Beløpet fordeler seg på 382 båter, således som tabell 1 viser. Tabellen viser også bidragsbeløpets og båtantaletts fordeling på fylker samt byggeomkostningenes fordeling på skrog, motor og utsty (est) innen hvert fylke. Da både statsbidraget og Fiskeribankgjelden er oppgitt, kan som rest finnes det beløp som parthaverne har måttet skaffe til veie ved andre lån eller av egne midler. Dessverre er det ikke mulig å finne ut av originaloppgavene hvor meget av dette parthaverne har skaffet til veie av egne midler. Antakelig er det helt ubetydelig.

Til slutt viser tabellen statsbåtenes samlede restgjeld i Fiskeribanken pr. 31. desember 1941, pr. 31. desember 1942 og pr. 31. desember 1943.

Bevilgningene til statsbåter vakte i sin tid ikke så liten oppsikt. Det har jo alltid interesse å se hva det blir av de bevilgninger som staten gir. Nyttnevirkningen bør kunne konstateres. En omtale av statsbåtene synes bare av den grunn å være på sin plass. Men det knytter seg en spesiell interesse til denne bidragsbevilgning, fordi den betegnet noe nytt i fiskeripolitikken, og fordi den som antydnet var av forholdsvis stort omfang.

En vurdering kan gis som en forhåndsvurdering. Vi kan for det første spørre: Var situasjonen slik at det var forsvarlig å bevilge midler til bidrag? Og for det annet kan vi spørre: Ble bevilgningen i tilfelle disponert på en riktig måte?

Etterpå har vi erfaringsmateriale. Vi kjenner no i store trekk til hvorledes de første båtene har vært drevet. Da kan vi spørre: *Var* det riktig å gi bevilgninger til statsbåtene? Nærværende utrednings første del om hvordan statsbåtene ble til, gir en del momenter til svar. Et holdepunkt gir også statsbåtenes regnskap. Dette er en av grunnene til at regnskapsresultatene gjøres kjent for offentligheten. Det bemerkes dog at det som kan framlegges i dette hefte, som nevnt tidligere, er begrenset.

Offentliggjøring av regnskapsresultatene har imidlertid også et annet formål, som kanskje er det viktigste: Regnskapene skal gi en orientering om fiskernes driftsøkonomiske resultater *i sin alminnelighet*.

Til dette formål vilde et annet materiale enn statsbåtregnskapene på mange måter vært mer tjenlig. Det er nemlig ikke sikkert at statsbåtene på alle måter er representative for den norske fiskeflåte. I et hvert fall vilde det vært ønskelig i tillegg til regnskap fra statsbåtene også å ha med regnskap fra andre farkoster. Dette er det imidlertid ikke noe å gjøre ved for de årene som er gått. Det gjelder bare å nytte ut best mulig det materiale som foreligger. Og så er det å håpe at forholdet kan bli rettet i framtiden.

Det kunde antakelig vært mulig å få inn atskillig større materiale også for de årene som er gått ved å forlange regnskap fra de båtene som har lån til reparasjoner. Når en slik ordning foreløpig ikke er gjennomført, så er det blant annet fordi dette vilde sprengte den økonomiske ramme for direktoratets driftsøkonomiske undersøkelser.

Og når det foreløpig ikke er satt mer inn på å gjøre undersøkelsene mer omfattende, skyldes dette ønsket om først å høste erfaringer. De unormale forhold for fiskeriene siden høsten 1939 har også gjort det ønskelig å se tiden an.

I nærværende utredning har de driftsøkonomiske undersøkelser fått forholdsvis liten plass. Riktignok gjengis en del regnskapsresultater, men tallene er for de fleste båters vedkommende begrenset til året

1939, det siste førkrigsår. En mer uttømmende vurdering av regnskapsresultatene og dermed også til dels av statsbevilgningenes hensiktsmessighet bør utstå til seinere.

Det tør imidlertid være et formål i seg selv å gjøre kjent de metoder som brukes i regnskapsføringen, og hva slags opplysninger som vi mener at det er mulig å få ut av materialet, slik som det kan bli når fiskerne får større øvelse.

15 båter er i og for seg ikke noe stort statistisk materiale, men av den grunn som nevnes her tas likevel med forholdsvis omfattende tabeller for 15 av de første 16 statsbåter.

Det er å håpe at dette hefte, når det no også blir sendt rundt til eiere av statsbåter, vil bli til oppmuntring i arbeidet med regnskapsføringen.

Hvordan statsbåtene ble til.

Den økonomiske bakgrunn for bevilgningene til statsbåter.

Mange politiske og økonomiske forhold danner bakgrunnen for den økonomiske krise i fiskerinæringen i 1930-årene. Det er ikke her anledning til å gå inn på spørsmålet i hele dets bredde, men enkelte momenter skal nevnes.

I 1920-årene hemmet valutavansker eksporten, tollkrigen med vinalandene i begynnelsen av 10-året rammet fiskeriene særlig sterkt, og tollpolitisk aktivitet i slutten av 1920-årene og kvantitative restriksjoner fra begynnelsen av 1930-årene skapte nye vansker i denne retning. Markedsforholdene virket igjen gjennom tilvirkerleddet tilbake på de priser som eksportørene kunde betale og på de mengder som i det hele tatt kunde avtas.

Som for de fleste varer, var det også her en sammenheng mellom priser og mengder, slik at store mengder førte til lavere priser for at varene i det hele tatt skulde bli solgt. Det var to forskjellige årsaks-kompleks, som hver for seg medførte lavere priser. For det første markedslandenes svekkete *kjøpeevne*, seinere i 1930-årene på grunn av kontingenteringene også *kjøpevilje*. For det annet de store fangstmengder under norsk fiske og konkurrentenes fiske, som intensiv drift og tildels *store forekomster* av fisk har ført med seg.

For Finnmark, dels også for Troms, medførte *pomorhandelens*¹ (russehandelens) opphør særlige vansker som andre landsdeler ikke hadde slik direkte føling av.

Pomorhandelen skal ha tatt sin begynnelse i det 18. århundre, da russiske skipper begynte å bytte til seg fisk mot mel og trelast og andre varer som landsdelen trengte. Seinere fikk russiske kjøpeskip

¹ Opplysningene om pomorhandelen er i det vesentlige hentet fra Thor Iversen: »Fiskeribedriften i sjøfartens historie« i »Den norske sjøfarts historie«. Tabell 3 er dog utarbeidet til nærværende utredning.

uttrykkelig lov til å selge sine varer i den varmeste årstid («makketiden», 1. juli—15. september). En gammel fisker i Vardø fortalte meg at i den tiden han drev sjøen, var det vanlig å regne utbyttet av vår-fisket i sekker mel eller korn. 10 sekker var normalt.

Russerne hentet med sine egne fartøyer betydelige mengder fisk i den tid av året da det ellers vilde ha vært vanskelig, tildels umulig, å få avsatt produktene. Det meste av det som russerne kjøpte, ble

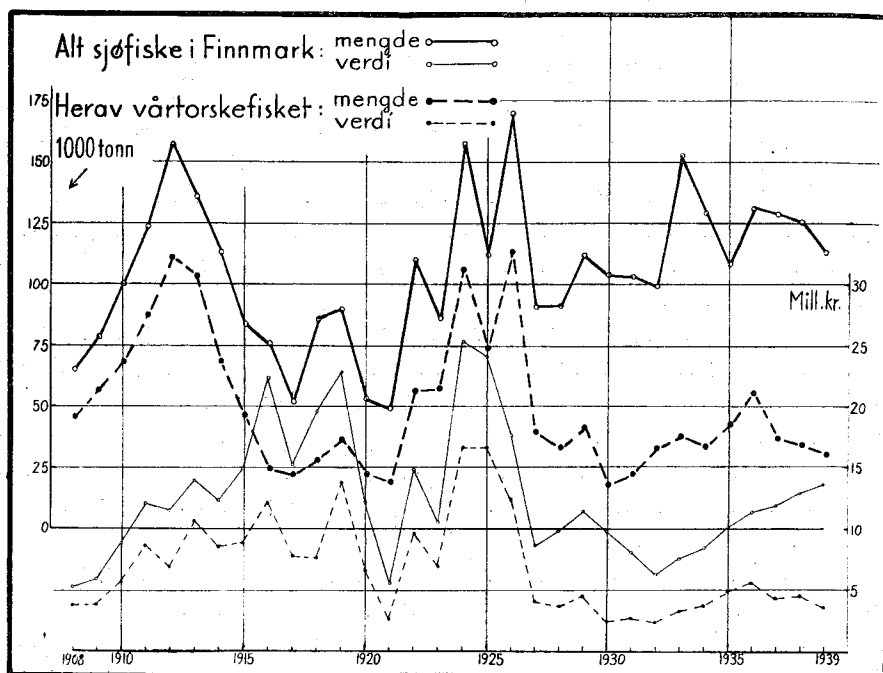


Fig. 1.

tatt som saltfisk løs i fartøyene. I tabell 3 er gitt en oversikt over Norges utførsel til «russiske havner ved Nordishavet» i årene fra 1889 til 1935.¹ I tabellens siste kolonne er alle produkter regnet om til fersk vekt på det grunnlag at tørrfisker ei antatt å utgjøre 25 % av fersk-fiskvekten og saltfisker 70 %. I de årene vi har oppgave for fram til århundreskiftet, lå den beregnete ferskvekt som russerne kjøpte, på noe mellom 17.000 og 24.000 tonn årlig. I 1902 passertes 30.000 tonn, for så enda i noen år å ligge på mellom 20.000 og 30.000 tonn. Nivået fra før århundreskiftet ble holdt helt fram til 1908, da tallet var oppe i 30.000 tonn. De følgende år steg utførselen til russiske havner be-

¹ Etter «Norges Handel».

tydelig, slik at den i 1912 var kommet opp i 53.000 tonn, hvilket er rekord. I 1915 var utførselen nede i 16.000 tonn, var oppe i 18.000 tonn i 1918, avtok så sterkt for igjen å utgjøre 17.000 tonn i 1922. Men etter 1922 har pomorhandelen ikke vært av vesentlig betydning.

Vårtorskefiskets store betydning for Finnmark hadde satt sitt preg på fartøytypene i fylket. I de siste år før Verdenskrigen var det, som vist i tabell 2, under vårtorskefisket en rekke gode år både absolutt og relativt. I 1912 var fangstmengden pr. mann således 3.000 kg. Det var i denne tid at det kom fart i anskaffelsen av dekkete farkoster i Finnmark. Etter en rekke forholdsvis dårlige år for vårtorskefisket under og like etter krigen, ble fangstmengden for 1922 og utover til 1926 meget god, til dels rekordmessig (1926: 103.000 tonn i alt). Dette sammen med forholdsvis høye priser gav forholdsvis stor bruttoverdi pr. fisker, i »etterkrigsboomen« i 1924 kr. 867 og i de følgende 2 år, til tross for deflasjonen, mellom kr. 600 og 700. I denne tiden ble det imidlertid bare anskaffet åpne motorfarkoster, noe som kan ha sammenheng med den generelle gjeldskrise som fiskerne hadde å kjempe med i 1920-årene. Da vårtorskefisket ble mindre omfattende, og prisene falt, og fiskerne litt etter hvert fikk øye for å måtte søke andre fangstfelter til andre årstider for å kunne levere produkter på en tid da avsetningen var mulig, og samtidig gjøre driften lønnsom, sviktet den økonomiske evne nesten totalt. Samtidig kunde det konstateres at en stor del av fylkets dekkflåte var foreldet og trengte fornyelse.

De første 16 statsbåtene.

Det kan derfor ikke ha kommet som en overraskelse da det i 1933 av fiskeriinspektør R. SKOTNES i Finnmark ble foreslått statsstøtte for driftige fiskere til kjøp av tidsmessige fiskefarkoster. Formålet var å sette fiskerne i stand til å drive på bankene i større utstrekning enn hva tilfelle hadde vært.

Føranledningen til dette forslag var et telegram som Finnmark Fiskarlag sendte Stortinget 22. februar 1933 med krav om midler til nødsarbeid for fiskerbefolkningen i Finnmark. Gjennom Fiskeridirektoratet fikk fiskeriinspektøren saken til behandling og avgav 31. mars 1933 en uttalelse som her gjengis i sin helhet, da den danner utgangspunktet for en meget vesentlig del av krisebevilgningene til fiskerierne:

»Det har sin riktighet at nøden i Finnmark i år, spesielt blant småbåtfiskerne, har vært meget følsom. Dette har jeg merket ved mine få reiser¹ i distriktet. Hva som fra det offentlige side bør gjøres

¹ Inspektøren var den gang helt ny i stillingen. (Forfatterens anm.)

for å lindre denne nød, som også tidligere år tildels har vært til stede, og som kunde bringe hjelp til selvhjelp, har der i diskusjon under møter og mann og mann imellom tidligere vært delte meninger om.

Fiskeriene i denne landsdel har lidt et uhyre tap ved at pomorhandelen braktes til opphør. Omsetningsforholdene av våre fiskeprodukter er i den siste tid blitt vanskeliggjort også på grunn av liten eller ingen plan, som igjen går utover fiskerne. Det ser ut til at det gjelder forretning først og fremst — rik i en fart og fattig i samme tempo. — Bevilgningene til nødsarbeide ser ikke ut til å hjelpe stort, og det er et stort spørsmål om fortsettelse av disse bevilgninger kan bli til opphjør for land og folk, og spesielt for Finnmark, som er et utpreget fiskeridistrikt, hvor befolkningen er tilvant med fiskeri.

Den stipulerte nødsarbeidsbetaling, som også nødvendigvis omfatter sneskufing, er ikke så stor at familiefolk, særlig når det blir to husholdninger, kan leve av det. Følgen blir at ungdom i stor utstrekning overtar dette arbeid, og familiefolk blir fremdeles nødlidende.

På grunn av nedgangsperioden er distriktet blitt meget fattig på brukbare fiskerbåter. I min korte funksjonstid er der således bare fra ett herred — Lebesby — innkommet 20 innberetninger om kasserte, opphugne og forliste farkoster, og så å si ingen er kommet i stedet. Man er fristet til å si at dette er et trist bilde.

De siste års høst- og vinterfiskerier har foregått langt til havs, og det har vært umulig for de mindre båter å delta i dette fiske. Nøden skyldes i stor utstrekning denne årsak at flertallet av fiskerne ikke har hatt tidsmessige båter og brukbare redskaper. Denne side av saken har ofte vært inngående drøttet og *en flerhet har holdt på at det offentlige burde gi større bidrag til anskaffelse av tidsmessige fiskerbåter, således at restbeløpet kunde erholdes som lån av Fiskeribanken.*¹ Amortisasjon av sådanne båter vilde bli så minimal at man har grunn til å tro at de dyktige fiskere med tiden kunde bli selveiere. På denne måte kunde familiefolk også få employering, foruten at norsk motorindustri og norske båtbyggere kunde få avsetning og få noe å gjøre.

Mot dette har på den annen side blitt hevdet, særlig fra enkelte av de få som allerede har noenlunde tilfredsstillende båter, at dette fører ikke fram, da der er nok fisk som føres på land. Jeg tror dog at med en billigere og mer planmessig omsetning av våre fiskeprodukter at denne mertilgang av fisk også måtte kunne bli omsatt. Det ser dessuten ut til at tilgangen av fisk de seinere år er blitt mindre og mindre.

Jeg er oppmerksom på i tilfelle det vanskelige i fordelingen av disse midler; de som skulde finnes verdig til å bli fører og eier av en tilfredsstillende farkost, og om man kommer i kollisjon med eiere som allerede har anskaffet seg båt og som no hviler uforholdsmessig stor heftelse på.

Til det siste er imidlertid å bemerke at der fra det offentliges side allerede er tatt skritt til nedregulering av gjelden for overbeheftede båter ved opprettelse av lånekasse for jordbrukere og fiskere.

Av det siste lån av statsmidler til anskaffelse av redskaper sees å være falt på Finnmark kr. 204.505 og man må vel gå ut fra som sikkert og være forberedt på at en god del av dette lån må ansees som

¹ Uthevet her.

tapt. Av Arbeidsformidlingskontorets vedliggende skrivelse av 28. f. m. framgår at der i inneværende termin er bevilget til nødsarbeid i dette fylke kr. 379.000. Dette blir tilsammen 583.505 kroner.

Kunde der i år av det offentlige for dette distrikts vedkommende bli stillet til disposisjon for eksempel halvparten av ovennevnte beløp og benytte dette til 50 % *nedskrivningsbidrag til anskaffelse av passende motorbåter tjenlig for driften her oppe, også for bankdrift under høst- og vinterfisket,*¹ vil dermed en hel del familiefolk få emploiering. Jeg går da ut fra at resterende vil fåes som lån mot 1. prioritet i Fiskeribanken. Dessuten vil der til driften kunne skaffes arbeid for en hel del mennesker med for eksempel egning og tilvirkning. En tilvekst i flåten vil dessuten bidra til at forsikringspremien i fylkets mest benyttete assuranseforening for fiskerbåter, nemlig »Nordkyn«, kunde bli nedsatt, da denne ligger uforholdsmessig høyt, fra 4 til 6 %, varierende etter båtenes alder og vedlikehold, og som virker tyngende på fiskernes driftsbudsjett.

Jeg er oppmerksom på at dette mitt syn på saken ikke deles av samtlige, men jeg antar også at Regjering og Storting ikke er tilfreds med de årlige større og større krav fra kommunene og massemøters side om økete midler til nødsarbeid. Den av meg antydete ordning vil i tilfelle bli mer hjelp til selvhjelp og en hjelp for framtiden, enn nødsarbeidet er.

Å komme inn på organiseringen av dette arbeid, vil vel være forhastet, idet tanken først og fremst må vinne bifall hos de bevilgende myndigheter, og det avhenger også av hvor store midler der i tilfelle kan avsees til nevnte formål.

Jeg tør anbefale at herr Fiskeridirektøren og de bevilgende myndigheter opptar denne tanke til overveielse, og såfremt den ikke støter på alt for store vanskeligheter, forsøker å få den realisert.»

Fiskeridirektøren tok saken opp med Handelsdepartementet og foreslo at det ble stillet til disposisjon kr. 250.000 for det formål som fiskeriinspektøren hadde foreslått.

Ved kongelig resolusjon av 24. august 1933 ble der stillet til disposisjon kr. 150.000 som nedskrivningsbidrag til aktive fiskere i Finnmark til anskaffelse av havgående fiskefarkoster. Detaljene ble overlatt til Fiskeridirektøren.

Av Fiskeridirektøren fikk fiskeriinspektør Skotnes i oppdrag sammen med styret i Finnmark Fiskarlag å gi forslag til framgangsmåte ved anvendelsen av bidraget. Spesielt skulde de uttale seg om fartøyenes størrelse og utstyr og om det skulde være enkeltmannsrederi eller partrederi. Fiskeridirektøren forutsatte at fartøyene skulde være kravellbygget og solide, med kraftig motor i forhold til skrogets størrelse.

Fiskeriinspektøren og fiskarlagets styre uttalte ønske om en båtstørrelse på mellom 40 og 46 fot, forsynt med »Wichmann« og »Union«

¹ Utthrevet her.

motorer, elektrisk lys m. m. Utvalget anbefalte en standardstørrelse på fartøyene for å oppnå størst mulig prisreduksjon. For det tilfelle at der bare skulde bygges en størrelse, anbefaltes 43—44 fot.

Enkelte hevdet at 1/5 av midlene måtte kunne nyttes til mindre klinkbyggete båter på mellom 22 og 28 fot. Det ble også antydnet å gi bidrag til kjøp av enten nytt skrog eller ny motor for fiskere som hadde det ene.

Imidlertid ble utvalget stående ved å anbefale *nybygging* av båter på mellom 40 og 46 fot av nordlandstypen. Dersom båtene skulde bygges sørpå, til eksempel i Romsdalen, måtte lengden bli noe større for å oppnå samme drektighet, da båtbyggerne der bruker en annen form på skroget.

Bidraget anbefaltes kun tilstått *partrederi* av fiskere — ikke enkeltpersoner.

Bidraget anbefaltes satt til 50 % av båtens kostende. Resten forutsattes ytt av Fiskeribanken som lån på første prioritet.

På grunnlag av fiskeriinspektørens og fiskarlagets innstilling utarbeidet Fiskeridirektøren regler for utdeling av de midler som var bevilget. Reglene ble godkjent av Handelsdepartementet 16. april 1934. Et avtrykk av reglene følger som bilag til denne framstilling. Reglene inneholdt også riss av de to båttypen som ble bygget. Disse gjengis noe forminsket som figur 2 og 3. Reglene inneholder bestemmelser om

1. Søkerens personlige egenskaper og rederiets organisasjonsmåte.
2. Søkerens alder.
3. Båtens størrelse.
4. Fordringer til byggemåte.
5. Bidragets størrelse.
6. Statens prioritet.
7. Søknadsskjemaets innhold og bevitnelse.
- 8, 9 og 10. Søknadens videre behandling.
11. Formaliteter når fartøyet var ferdigbygget.
- 12, 13 og 14. Forskjellige bestemmelser om bidragets utbetaling og panterettens varighet.
15. Forskjellige betingelser for at partrederiet kunde beholde båten, hvorav den viktigste i denne forbindelse inneholdes i punkt b: Føreren plikter å føre regnskap over farkostens drift på nærmere av Fiskeridirektøren angitt måte, og å tilstille fiskeriinspektøren i Finnmark en bevitnet avskrift av regnskapet pr. 30. juni og 31. desember hvert år.

Bidrag ble gitt til 16 partrederier på tilsammen 52 mann, altså noe over 3 mann pr. rederi. 9 av rederiene skulde ha fartøyer på 47 fots lengde, og de øvrige 7 skulde ha fartøyer på 42 fot.

Når det av det rådgivende utvalg ble foreslått og av myndighetene seinere truffet vedtak om så vidt store båttyper, så var dette sikkert i full forståelse av havfiskets betydning og muligheter. Seinere har ønskemålet blant fiskerne ofte vært enno større farkoster, og 2 av de første 16 ble i 1939 forlenget fra 47 til henholdsvis 57 og 60 fot. På seinere statsbåter kunde parthaverne selv innen bestemte grenser velge størrelser. Av de 34 som er anskaffet til Finnmark etter de første 16, var bare 3 under 30 fot, 15 var 30—40 fot, 10 var 40—50 fot og 8 på 50 fot og over.

Valget av forholdsvis store båter viste seg å være meget heldig også av den spesielle grunn at det beste fiske under vårtorskefisket i Finnmark etter 1936 kom til å foregå langt fra land, nærmest som et rent havfiske. Etter 1936 har det vært meget vanskelig for småbåtene å klare seg. Fisken stod langt øst og langt ute fra land. Konsulent dr. EGGVIN forklarer dette med de store mengder varmt atlantehavsvann som ble ført under Finnmarkskysten i årene etter 1936, hvorved grenseområdet mellom denne vanntype og det koldere vann østfra kom til å forskyves utover og østover.¹

Uten å gå noen for nær må det i forbindelse med de første statsbåter være tillatt å nevne navnet på den mann i Fiskeridirektoratet som bar hovedbyrden av det administrative arbeid med statsbåtene i Finnmark, fiskerikonsulent P. RØNNESTAD. Når kravet om helt igjennom solide og velutstyrte fartøyer ble så strengt gjennomført, så skyldes det ikke minst hans iherdige og nidkjære arbeid med denne sak, som han selv mener er den som har interessert ham mest i hele hans virksomhet. Ingeniør L. T. SELSVIK utførte alle tegninger og Rønnestad og Selsvik var sammen ansvarlige for byggetilsynet. Ingeniør Selsvik ble seinere knyttet til direktoratet som skipskyndig konsulent. I denne stilling har han også tegnet alle de statsbåtene som er levert seinere. I forbindelse med Finnmarksbåtene må også nevnes fiskeriinspektør R. Skotnes, som helt fra starten har fulgt statsbåtenes drift med stor interesse, og hvert halvår samlet inn og revidert regnskapene fra de første 16 båtene. Han har også vært med på å formulere de regnskaps-skjemaer som enno brukes.

De første 16 båtene ble anskaffet i en tid da det var billig å bygge. De største kom på vel 19.000 kroner, hver fullt utstyrt, og de minste på nærmere 15.000 kroner, hver fullt utstyrt. Spesifikasjonen vil framgå av tabellen side 18.

¹ Jens Eggvin: »Oceanografisk beretning», særlig side 106 i »Årsberetning vedkommende Norges Fiskerier 1938 nr. 2».

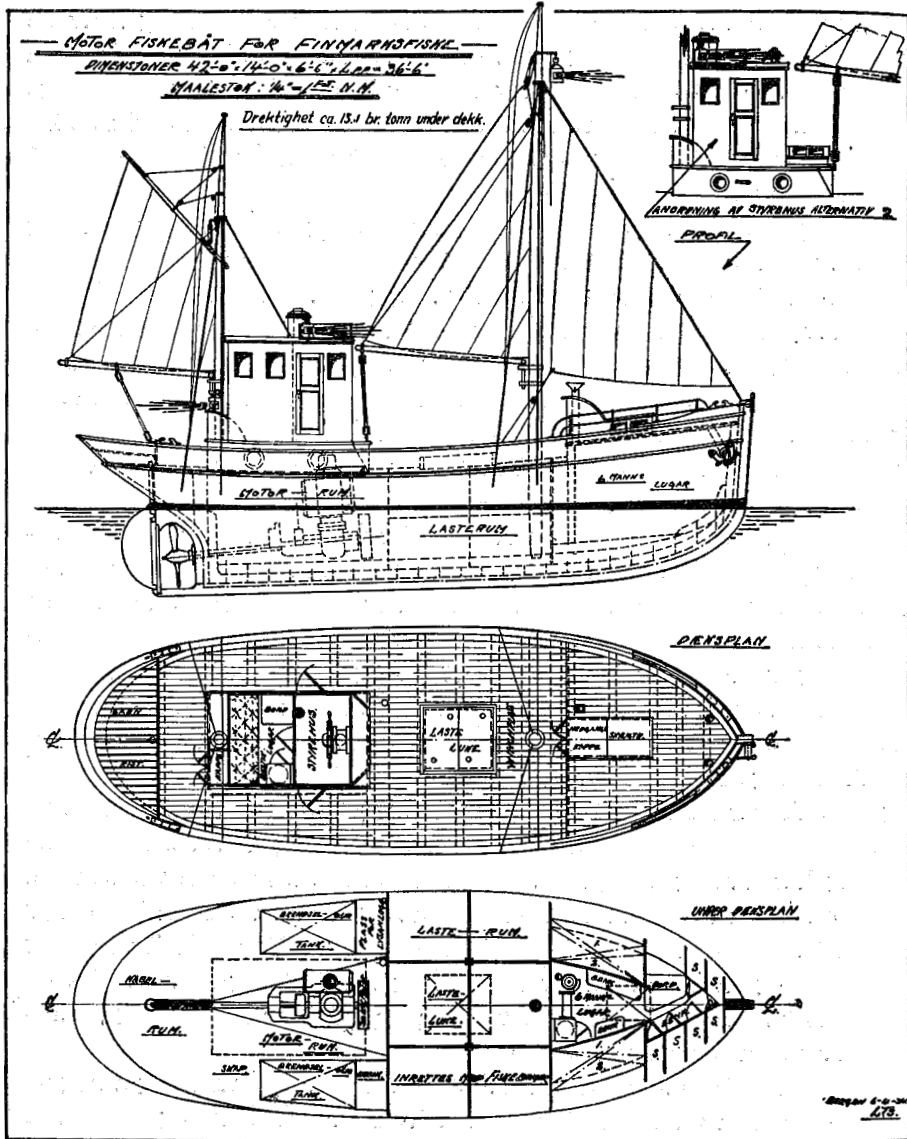


Fig. 2. En 42 fots båt. (Etter originaltegning av L. T. Selsvik).

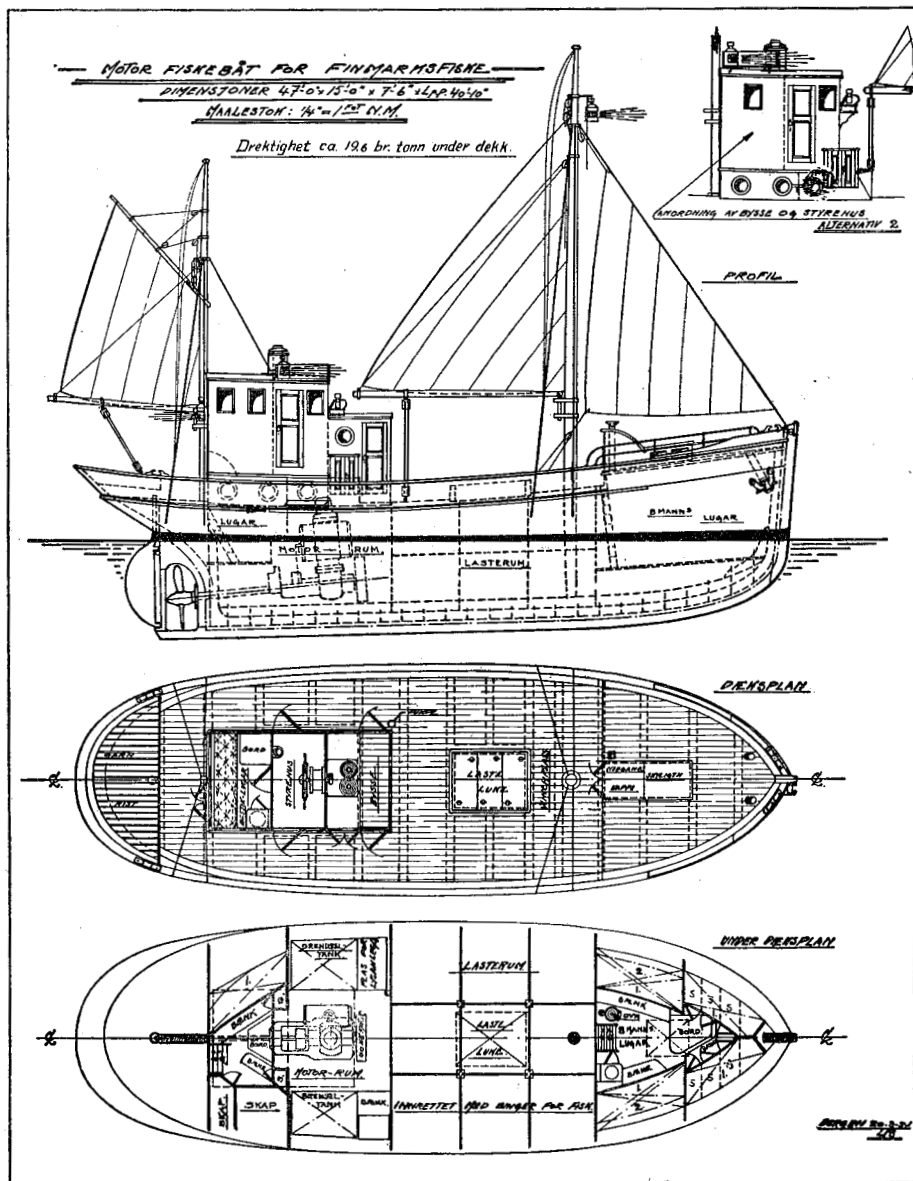


Fig. 3. En 47 f-ts båt (Etter originaltegning av L. T. Selsvik).



Fig. 4. En av de første statsbåter ved levering.
(Foto P. Rønnestad).

	9 47 fots båter	7 42 fots båter	Alle 16	
	kr.	kr.	kr.	%
<i>Byggeomkostninger i alt....</i>	171.357	103.885	275.241	—
<i>Gjennomsnitt pr. farkost:</i>				
Byggeomkostninger	19.040	14.840	17.203	100.0
Herav: Skrog	8.500	6.600	7.669	44.6
Motor m/tanker....	7.960	6.590	7.360	42.8
Lysanlegg	1.189	943	1.085	6.3
Vinsj	717	—	—	2.3
Linespill	474	507	488	2.8
Byggetilsyn	200	200	200	1.2
Tilstått lån i Fiskeribanken...	9.523	7.456	8.619	50.1
Tilstått bidrag	9.517	7.384	8.584	49.9

De første statsbåtene var vel både fra forslagsstillerens og de bevilgende myndigheters side ment som et eksperiment. Om det var «riktig» å gå fram på denne måte, vil aldri kunne besvares absolutt. Svaret beror i stor utstrekning på det grunnsyn en har på statens oppgave i det hele. Det tør imidlertid være en alminnelig oppfatning at arbeidsledigheten var et av de største onder i mellomkrigstiden. På grunn av den treghet som alltid er til stede i et samfunn, og som gjorde seg særlig sterkt gjeldende i mellomkrigstiden, går det neppe an å benytte et rent liberalistisk syn. Gikk alt etter de teoretiske lover for tilbud og etterspørsel, vilde jo fiskerne i Finnmark forlenget være trukket over i andre næringer. I stedet ble de gående ledig. Alle hensyn tatt i betraktning, skulde det være berettiget å si at de første statsbåter i Finnmark var et vellykket eksperiment.

De første båtene kom også stort sett i hendene på dyktige fiskere, som kunde sine ting og fisket godt da de først hadde et høvelig driftsmiddel. Det samme har i stor utstrekning, men ikke i full utstrekning, vært tilfelle for de båtene som ble anskaffet seinere. De første statsbåtene var etter manges oppfatning et friskt pust i en depresjonsperiode som fiskeriene hadde følt særlig tungt, og som utøverne til da ikke hadde sett noen lysning i. Både på grunn av de strenge krav til utstyr og vedlikehold og på grunn av et imponerende driftsresultat, ble de første 16 på mange måter forbilde for andre.

Nyere statsbåter.

Bevilgningen for terminen 1935/36 gjorde det mulig å anskaffe et større antall båter. Bevilgningen ble delt på kysten i forhold til hvert fylkes samlede antall hovederverts fiskere, en framgangsmåte som bærer preg av at distriktsinteressene no begynte å gjøre seg gjeldende. Hensynet til kyststrøkernes forskjell i økonomiske vilkår var skjøvet mer i bakgrunnen. Bidragsreglene gikk ellers i det vesentlige ut på det samme som reglene for de første 16 Finnmarksbåtene; således ble det også for nye båter høve til å fastsette regnskapsplikt. Men statsbidrag ble bare ytt med 30 til 40 prosent av byggeomkostningene for båter på 4 brutto-register tonn eller mer og med inntil 50 prosent for båter under 4 bruttoregister tonn. Intet bidrag måtte dog overstige kr. 10.000. Partrederiet skulde for båter på over 4 tonn bestå av minst 3 medlemmer, mens det for båter under 4 tonn var tilstrekkelig med 2 mann.

Det kom i alt inn 1.604 søknader om bidrag av denne bevilgning. Det søktes om båtstørrelser fra 15 til 110 fot.

Fylkesfiskerlagene fikk i oppdrag å gi innstilling til Fiskeridirektøren om i hvilken rekkefølge søknadene burde innvilges. Det viste

seg snart at søkerens attester fra kommunale myndigheter var av mindre betydning. På grunnlag av innstillingene ble det imidlertid etter beste skjønn og i samråd med fiskeriinspektørene gitt tilsagn om bidrag til bygging av 287 motorfarkoster.

Ved Fiskeridirektoratet ble utarbeidet tegninger og byggebeskriv, men det ble overlatt til de enkelte partrederier selv å innhente pristilbud fra båtbyggerne og motorfabrikkene og å avslutte kontrakter. Fiskeriadministrasjonen skulde etter de første retningslinjer bare føre tilsyn med at arbeidet ble utført i samsvar med de fastsatte betingelser. All den stund båtene til syvende og sist i alle tilfelle skulde tilfredsstillende direktoratets minstekrav, var vel fiskernes innhenting av pristilbud nærmest overflødig. De anbud fiskerne fikk, viste seg i mange tilfelle å være så lite spesifisert at de var misvisende.

For de fleste av partrederiene ble tilbake 5—10 % av byggeomkostningene å dekke etter at nedskrivningsbidraget fra Staten og lånet i Fiskeribanken var regnet med. Det viste seg for mange partrederier meget vanskelig, til dels umulig å få dekket denne rest, likesom prisstigningen i treskipbygningsindustrien skapte store vansker både for byggerne og for de kontraherende partrederier. Konsulent Selsvik har fulgt med i prisutviklingen under hele den periode da statsbåter ble bygget og hevder at anbudsprisene ved den store etterspørsel ble skruet opp med ca. 40 % fra vinteren 1936—37 til høsten 1938. Medvirkende har det vel også vært at det for byggerne måtte se ut som etterspørselen var meget stor, da alle som tenkte på å søke, jo først måtte ha innhentet pristilbud. I tillegg til denne »kunstige« prisstigning kommer den prisstigning som mer er et ledd i den generelle prisutvikling i slutten av 1930-årene.

I denne forbindelse kan det være av interesse å gjengi en del av en noe krasst formet artikkel som Fiskeribankens inspektør i Nord-Norge, JOH. TEIGSTAD, skrev i »Lofotposten« for 29. juli 1939:

»Da det første bidrag var gitt og de første båter satt i arbeid og kommet et stykke på veg, fikk vi den første streik blant båtarbeiderne, med lønnsøkning til følge. Siden har det gått slag i slag, slik at i dag er lønningene ved båtbyggeriene steget med 60 à 70 % fra 1934. Det samme finner vi på andre områder som avgir noe for å skape en båt. Jern med omkring 100 %. Trevirke med 20—30 % osv. Prisstigningen på alle kanter siden 1934 gjør at en båt i dag koster det samme med statsbidrag som en båt i 1934 uten statsbidrag. Altså er alle statsmidler anvendt til båtbygging, havnet i industriorganisasjonens lommer uten at fiskerne har fått en øre av det. Det er bare det sørgelige at utgiftene til dette

er debiteret fiskerinæringen, mens det burde vært anført som støtte til industrien, som den der har fått nytten av det.

De praktiske vansker med finansieringen som prisstigningen skapte for fiskerne, ble imidlertid etterhvert overvunnet. Etter henstilling fra Handelsdepartementet gikk Fiskeribanken til forhøyelse av sine lån til inntil 60 % av byggeomkostningene, statsbidraget ble forhøyet til 40 %, ¹ og Fiskeridirektøren fikk dessuten anledning til å yte 2. prioritets lån mot pant i farkosten i de tilfelle hvor fiskerne selv ikke maktet å skaffe eventuelle restbeløp. Når det gjelder selve anskaffelsesmåten, ble bestemmelsene endret således at Fiskeridirektøren også fikk anledning til å kontrahere og bygge båtene. ² Regelen var dog at kontrakt først skulde sluttes »etter at partrederiet har hatt anledning til å uttale seg og det forøvrig finnes forsvarlig å avslutte kontrakt«. (Skrivelse datert 8. mai 1937 fra Handelsdepartementet til Fiskeridirektøren). Men fra denne regel ble det etterhvert gjort visse unntak.

Den framgangsmåte ved kontrahering og finansiering som en etterhvert fant fram til som den mest hensiktsmessige under anvendelsen av denne bevilgningen for 1935/36, ble noe tillempet ³ også anvendt for de bevilgninger som kom til seinere.

Disse seinere bevilgninger var for øvrig i realiteten atskillig mindre. Av bevilgningen for terminen 1936/37 på 1.5 mill. kroner ble nemlig bare kr. 200.000 anvendt til nye motorfarkoster. I neste budsjettermin ble stillet til rådighet kr. 700.000 og i terminen 1938/39 kr. 550.000.

Det tør være et spørsmål om ikke bevilgningene til statsbåter til slutt fikk et altfor stort omfang. I et hvert fall vilde det sikkert være riktig å ta større hensyn til at båtene måtte komme i hendene på dyktige fiskere og mindre hensyn til kravet om en »rettferdig« geografisk fordeling. Arbeidet med denne egenartete form for finansiering synes å ha brakt fram i klarere dagslys *personens* — menneskematerialets — avgjørende rolle. Og under tildeling av bidrag ble også tatt hensyn til slike egenskaper. De første Finnmarksbåtenes suksess skyldes de utviklingsmuligheter som ble skapt med en heldig kombinasjon av personlig dyktighet og førsteklasses driftsmidler.

¹ Dog ikke mer enn kr. 10 000.

² Forholdet omtales i en skrivelse fra Fiskeridirektøren til Handelsdepartementet gjengitt i Stortingsproposisjon nr. 1 tillegg 23, s. 9 og 10, hvor det blant annet uttales: »Mens det forrige gang var forutsetningen at søkerne på forhånd skulde ha tilveiebrakt både byggeplan med omkostningsoverslag og kommunegaranti for eventuelt Fiskeribanklån, er begge disse krav no sløyfet i første omgang. Bare de søkere som blir innstillet til bidrag, vil få i oppdrag herfra etterpå å tilveiebringe kommunegaranti for lån i Fiskeribanken«.

³ I den første tiden bad Fiskeridirektoratet for hver båt bare om anbud fra tre forskjellige båtbyggere. Seinere var det fri deltakelse.

Stortingets Sjøfarts- og fiskerikomite hevdet både i 1935 og 1936 i forbindelse med forberedelsene av budsjett for terminene 1935/36 og 1936/37 den oppfatning at »Denne støtte til fiskerungdommen bør sidestilles med den støtte jordbruksungdom får gjennom bidrag til bureisningen. Når det gjelder denne, gis der foruten billige lån også betydelige direkte bidrag for å hjelpe ungdommen til å komme i gang. Det samme prinsipp som er anvendt her, bør også anvendes like overfor fiskerungdom som vil skape sig en leveveg på sjøen«. ¹ Forslaget framkom dog første gang som en mindretalls-innstilling.

Fiskeridirektøren støttet tanken i sitt forslag til budsjett for terminen 1938/39: »Meget taler for at støtten burde ytes som lån mot 2. eller simplere prioritet. Imidlertid finner man å måtte erklære seg enig med de synspunkter som er gjort gjeldende av Sjøfarts- og fiskerikomiteen i Tillegg 8 til budsjett-innst. S. nr. 150 — 1936, nemlig at denne støtte til fiskerne bør sidestilles med den støtte jordbruksungdom får gjennom bidrag til bureisingen, og at støtten derfor bør gis som et direkte nedskrivningsbidrag og ikke som lån«.

Noen mer dyptgående prinsipiell drøftelse av spørsmålet om lån eller bidrag kan ikke sees å ha funnet sted. Men »bidragslinjen« ble fortsatt.

Driftserfaringene med nyere statsbåter i den forholdsvis korte tid før krigen brakte imidlertid for dagen atskillig forskjell i dyktighet blant statsbåteiere. Spørsmålet om dyktighet har jo to sider: Der kreves erfaring og kyndighet i fiskeri, men dessuten alminnelig framdrift og tiltak for å kunne drive det til noe. Neppe alle de fiskere som fikk statsbåter, synes å ha vært tilstrekkelig utrustet med slike egenskaper.

Fra forskjellig hold er rettet den innvending mot alle bidragsbevilgninger til fiskeriene og dermed også mot bevilgningene til statsbåter at de øker tilgangen til en næring som fra før er overbefolket og at fangstmengden derved økes. Mindretallet i finansieringskomiteen, kjøpmann A. Meyer Johnsen, uttaler således blant annet følgende i sitt særvotum i »Innstilling om en bedre kredittordning for fiskerne« (s. 31):

»Det er gitt at det må være et naturlig maksimum mennesker be-
driften kan skaffe et levelig utkomme, og det synes utvilsomt at dette maksimum for tiden er overskredet. Under enhver omstendighet må det medgis at tallet ikke tyder på at mangelfulle kredittforhold har hindret en naturlig utnyttelse av våre fiskeforekomster. Snarere synes som om den lette tilgang til utrustning har fristet for mange over i fisket.

¹ Sitatet er hentet fra Tillegg 8. til budsjettinnstilling S. nr. 150 — 1936, s. 4. Komiteens framstilling inneholder for øvrig ingen vurdering av bureisningsbidragenes hensiktsmessighet.

Fangstkvantumet er av naturgitte årsaker underkastet store svingninger, og en må anta at den mer intense drift og den større deltagelse har hatt en vesentlig innflytelse på det mengdemessige utbytte.

Til dette er å si at selv om fangstmengden øker og det fra før er vanskelig å avsette det hele, må det være rasjonelt å medvirke til at fisket kan drives med hensiktsmessige fartøyer av dyktige fiskere. Det er god økonomisk politikk og den eneste mulighet for lønnsomt fiske.

Skal fangstmengden begrenses ved å redusere deltakelsen, må saken gripes an fra den andre enden, slik at de som fisker ulønnsomt og som ikke har de spesielle forutsetninger som kreves for å gjøre det bra, hjelpes til noe annet. I den anledning ble da også fra forskjellig hold reist forslag om »kondemneringsbidrag».¹

Slike tiltak vil nødvendigvis også bli sosialt betonet. All den stund det ikke ble funnet noen brukbar løsning med overføring til andre yrker, kan det for så vidt også sosialt forsvares at det ble gitt bidrag til fiske for slike som ikke hadde forutsetninger for å drive helt rasjonelt. En må bare være klar over at det da i første rekke dreier seg om sosialpolitiske tiltak.

Spørsmålet om deltakelsens innflytelse på fangstresultatet er for øvrig på langt nær klarlagt. Men sikkert er det i et hvert fall, at virkningene av fiskerienes naturgrunnlag — været, årskullenes størrelse, strøm og temperaturforhold, kort sagt alle biologiske, oseanografiske og meteorologiske forhold — har en langt større betydning for vekslingene i fangstresultatet enn deltakelsen.

Bidragene kan forsvares også ut fra den oppfatning at Fiskeribanken drev en alt for snever utlånspolitik. I budsjettåret 1938/39 lånte banken gjennomsnittlig bare til 52,1 % av takstverdien på de nybygg som der ble gitt lån til, og der ble ikke i noe tilfelle gitt lån til mer enn 77,3 %. Uttømmende vurdering av dette spørsmål krever imidlertid en mer detaljert behandling av bankens utlånspolitik. En slik behandling hører ikke hjemme i denne utredning.²

For å kunne gi en helt uttømmende vurdering av bevilgningene til statsbåtene kreves også en framstilling av statens øvrige finansierings tiltak i 1930-årene. Dette faller også utenom denne utrednings ramme.

Hva statsbåtene tallmessig har gjort av seg i hver fotgruppe blant nybygg i siste halvpart av 1930-årene, framgår av følgende tabell:

¹ Spørsmålet nevnes således av et mindretall i Stortingets Sjøfarts- og fiskerikomite (Budsjettinnstilling S. nr. 93 — 1935) og av fraksjonen Danielsen, Sverdrup og Volckmar i Innstilling VIII (hovedinnstilling) fra Komiteen til behandling av forskjellige spørsmål vedrørende fiskeribedriften. Trykt 1937, s. 85.

² Spørsmålet er blant annet behandlet i »Innstilling om en bedre kredittordning for fiskerne» fra en komite oppnevnt av Handelsdepartementet i 1937.

Nybygget 1935—39.

Fotgruppe	Antall farkoster			Beregnet bruttoregister- tonnasje		
	I alt antall	Herav statsbåter		I alt tonn	Herav statsbåter	
		Antall	%		tonn	%
Under 20 fot	414.	1	0,2	745,2	1,8	0,2
20,0—24,9 fot	1.376	49 ¹	3,6	3.577,6	127,4	3,6
25,0—29,9 -	807	57	7,1	3.792,9	267,9	7,1
30,0—34,9 -	418	39	9,3	3.385,8	315,9	9,3
35,0—39,9 -	278	31	11,2	3.780,8	421,6	11,2
40,0—44,9 -	209	52	24,9	3.762,0	936,0	24,9
45,0—49,9 -	138	24	17,4	3.187,8	554,4	17,4
50,0—54,9 -	62	20	32,3	1.829,0	590,0	32,3
55,0—59,9 -	42	16	38,1	1.524,6	580,8	38,1
60,0—69,9 -	57	35	61,4	2.736,0	1.680,0	61,4
70,0—79,9 -	21	4	19,0	1.377,6	262,4	19,0
80 fot og over	20	—	—	2.348,0	—	—
I alt	3.842	328 ¹	8,5	32.047,3	5.738,2	17,9

¹ Dessuten ble bygget 15 statsbåter som ikke er innført i merkeregistret.

De registrerte statsbåter som var levert til utgangen av 1939 utgjorde 8,5 % av antall båter ifølge merkeregistret, og 17,9 % av samlet tonnasje som var nybygget i 1935—39. Av de store farkoster på mellom 60 og 70 fot utgjorde statsbåtene 61,4 %, av 50—55 fotsbåtene 32,3 %, men mindre for de mindre størrelsesgrupper.¹

Det er verd å legge merke til at forholdsvis få synes å ha ønsket båter på 45—50 fot. Det er en tendens til, enten å ville ha større eller mindre typer. At 2 av de første 16 Finnmarksbåtene er forlenget, fra 47 til henholdsvis 57 og 60 fot, peker også i den retning.

Samtidig er undersøkt hvor stor del de statsbåtene som stod i merkeregistret, utgjorde av de nybygg i hvert fylke som merkeregistret viser. Undersøkelsen brakte følgende resultat:

Statsbåter i prosent av samlet nybygg 1935—39.

Finnmark	16,5	Møre og Romsdal	7,4
Troms	9,4	Sogn og Fjordane	8,9
Nordland	6,5	Hordaland og Bergen ..	8,4
Nord-Trøndelag	10,6	Rogaland	5,1
Sør-Trøndelag	13,5	Skagerakkysten	14,7
		Alle	8,5

Da statsbåtene, som påvist gjennomgående er forholdsvis store, vilde en beregning på grunnlag av tonnasjen også i dette tilfelle gitt noe høyere prosenttall.

¹ Da tonnasjen er beregnet ved hjelp av en antatt gjennomsnittstonnasje for hver fotgruppe, faller prosenttallene for hver fotgruppe helt sammen med prosenttallene for antall båter.

Regnskapsføringen og regnskapsresultatene.

Alminnelige bestemmelser om regnskapsføringen.

I partrederienes regnskapsføring skal anvendes følgende materiell:

1. Kassabok.
2. Fiskeseddelbok.
3. Oppgjørskbok.
4. Halvårsskjema.

Kassabok må partrederiet holde selv. Dens form og innhold kan variere alt etter driftsformene og partrederiets forutsetninger for en detaljert regnskapsføring. Fiskeseddelbok (fangstseddelbok), sesongoppgjørskbok og halvårsskjema får partrederiet tilsendt fra direktoratet. Skjemaene er gjengitt som bilag. I bilagene er også tatt med et skjema (skjema B)¹ som ble utarbeidet i 1940, og som vesentlig tar sikte på større båter. Ingen av de regnskap som er med i denne undersøkelsen, er dog ført på skjema B.

Partrederiene ble pålagt å oppbevare alle regninger, og det måtte være kvitterte regninger for alle utgifter. Hovedtrekkene i selve regnskapsføringen vil framgå av Fiskeridirektoratets instruks, som også er gjengitt som bilag. Instruks til de første 16 båtene var noe strengere på enkelte punkter. Således måtte det sendes inn kvitterte regninger for alle utgifter, og for de første 16 båtene er denne bestemmelsen opprettholdt, mens det etter 1939 er lempet noe på bestemmelsen for de øvrige statsbåter. Ellers er hverken skjemaer eller instruks siden de ble utarbeidet første gang, endret vesentlig før ved nyttårsskiftet 1943—44. Det ble da bestemt at regnskapene for ettertiden bare skulde avgis en gang om året. Skjema A ble forandret således som bilaget på side 65 viser, og til bruk for en del mindre båter ble utarbeidet et nytt og enklere skjema C, som gjengis som bilag på side 70.

I tilknytning til instruksjonen skal nedenfor gis enkelte bemerkninger om gangen i partrederienes regnskapsføring.

¹ Som forbilde for tredje side er brukt et skjema utarbeidet av likningsjefen i Ålesund.

De enkelte poster i regnskapsføringen.

De påbudte skjemaer er lagt så nær opp til fiskernes egen oppgjørsmåte som mulig.

Ved fiskerioppgjør må det tas hensyn til den spesielle bedriftsform, som karakteriseres derved at en stor del av »arbeiderne« i større eller mindre utstrekning er medeiere i bedriften helt eller delvis. Og både disse og de som ikke er direkte interessert som eiere av båt og redskaper eller begge deler, får sin lønn (»lott«) i forhold til fangstbeløpets størrelse etter at bestemte på forhånd avtalte utgifter er trukket fra. Det er bare fratrekktutgiftenes *art*, ikke deres *størrelse*, som er avtalt på forhånd. Fiskernes inntekter kommer således til enhver tid til å avhenge av:

1. Fangstens størrelse på den båt de er med.
2. Produktprisene.
3. Mengden av medgatte driftsmidler, herunder medregnet vedlikehold og erstatning av tap.
4. Driftsmiddelprisene.

Da naturgrunnet for fiskeriene er undergitt en rekke forskjelligartete vekslinger som ikke kan kontrolleres og bare i sjeldne tilfelle og høyst mangelfullt forutsies, er det alltid før sesongen usikkert hva fangstresultatet vil bli både for den enkelte båt og for hele flåten sett under ett. Det er således alene av denne grunn forbundet med atskillig risiko å gi seg ut på fiske. Det er dette det siktes til når deltakelse i fiske sammenliknes med et lotteri. Og ett av de forhold som har medvirket til å holde deltakelsen i fisket oppe i mellomkrigsårene, er nettopp dette at det for alle har vært en teoretisk *mulighet* for å gjøre det bra. Denne mulighet ble dog i det store og hele år etter år vurdert høyere enn den i virkeligheten gjennomsnittlig viste seg å bli.

Den viktigste hensikt med disse driftsøkonomiske undersøkelser er på den ene side å gi et bilde av de forskjellige omkostningers betydning for statsbåtenes lønnsomhet og dermed, i den utstrekning statsbåtene er et representativt utvalg, også lønnsomheten for fiskefarkoster i sin alminnelighet. Men undersøkelsene tar samtidig sikte på å gi et bilde av inntektsforholdene hvert år og vekslingene fra år til år i det økonomiske resultat for lottakerne og for rederiene.

Dessverre har ikke materialet i alle henseender vært så fullstendig som ønskelig kunde være, men det gir i sammendrag forhåpentlig likevel en viss orientering som kan være til nytte.

I det følgende skal gjøres noen korte bemerkninger til forklaring av de enkelte poster i regnskapsskjemaet og tabellene.

Under *bruttofangst* regnes alle de inntekter som båtlagene har hatt, og som deles mellom rederiet, mannskapet og (eventuelt) særskilt redskapspart etter at «fellesutgifter» er fratrukket. Salgsavgifter til fiskernes omsetningslag er fratrukket i den bruttofangst som står i tabellene. I fiskernes regnskap figurerer disse avgifter ofte som «fellesutgifter». I alminnelighet omfatter bruttofangsten vesentlig salg av *råfisk* og eventuelt trygd for denne. I de få tilfelle hvor båtene har drevet sjøtilvirkning, er dog ført opp salgsbeløpet for tilvirket fangst. Omkostningene ved sjøtilvirkning er da med som «andre fellesutgifter». Bruttofangsten inneholder imidlertid også inntekter ved fraktfart, slepning osv. Slike inntekters betydning kan være forskjellig i de forskjellige år. Under krigen er fraktinntektene større enn de vanligvis var før. Enkelte av statsbåtene har utelukkende hatt fraktinntekter i krigsårene, enten de no har vært rekvirert eller frivillig bortleid.

«*Fellesutgifter*» er i tabellene brukt som fellesbegrep for alle de utgifter som trekkes fra før noen deling finner sted. Her skal nevnes de viktigste:

Brenselolje og *smøreolje* er det gjort forsøk på å skille i skjemaene for de seinere år. Der er også ført opp en særskilt post for annet til maskinen. Med «annet» menes tvist, smørefett (greas) og andre mindre forbruksvarer i forbindelse med motorens drift. Det er dog bare driftsmidler som skal medtas her, ikke nye deler og liknende. I tabellene er alle disse utgifter slått sammen til «brenselolje og smøreolje m. v.».

Agn og *egning* er en utgiftspost som selvsagt bare er forbundet med linefiske og snørefiske (juksafiske). Det mest korrekte vilde nok være å stille dem i relasjon til bare de deler av bruttofangsten som skyldes fangst med disse redskaper. Men i første omgang er det funnet tilstrekkelig å gruppere agn- og egningsutgifter sammen med de øvrige fellesutgifter uten hensyn til om de refererer seg til hele bruttofangsten. Skjemaet inneholder plass til spesifisering av *hva slags agn* der brukes. En nærmere bearbeidelse av disse opplysninger har vi enno ikke kunnet foreta, men slike opplysninger er selvsagt likevel meget viktige å ha. For de linefiskere som driver i større målestokk, kan utgiftene til *leid egning* være ganske vesentlig, og finnes ofte oppgitt særskilt. Garnfiskerne har en tilsvarende post: *leid garnbøting*.

Under *redskapstap* og *vedlikehold* blir ført alle de redskapsutgifter som det etter avtale med båtlaget skal gjøres fratrukket for før fangsten deles videre. De første 16 statsbåtrederier fikk uttrykkelig beskjed om hvorledes de skulde forholde seg. Fra de utsendte bestemmelser hitsettes følgende: «Kun redskapstap under fisket med *liner*, *kveitevad* og *garn* kommer her i betraktning. Eventuelt tap av bøyer, bøyeløkker og krabbesteiner som ellers vilde være en utgift på båten, blir etter dette å betrakte som fellesutgifter».

Under betegnelsen *leid sløyningsarbeid* viser det seg at de fleste som driver i noe omfang, har ført opp alle de utgifter som er forbundet med den sløyning av fisk som finner sted før salg, selv om skjemaet ikke inneholder spørsmål om akkurat dette. Disse utgifter kan til dels være ganske betydelige.

Innholdet av *andre fellesutgifter* er vanskelig å spesifisere. Det er bare i enkelte tilfelle at posten har vært spesifisert av oppgavegiverne. For enkelte båtlag må den antas å inneholde en del utgifter til kokkhyre og proviant (kokmat). Men det vesentlige er sikkert gjennomgående utgifter som ifølge sin natur representerer rene driftsutgifter.

Etter fratrekk av de samlede fellesutgifter framkommer det som er kalt *delingsfangst*. Under garnfiske, linefiske og snørefiske er det vanlig at mannskapet holder hver sine redskaper, og det gis sjelden særskilte redskapslotter, men under notfiske, både etter sild og sei, får redskapene sine egne parter.

I tabellene er ført opp «gjennomsnittslott for en helårsfisker». Med dette menes den samlede årslott som en mann, uten å ha part i båten, oppnår når han er med på driften hele året rundt. Båtens eiere (part-haverne) får også slike mannskapslotter i den utstrekning de er med på fiske. Under vintertorskefiske var lotten for eksempel kr. 400, under vårtorskefiske kr. 300, under seinotfisket kr. 400, under sildefisket om høsten kr. 200 og torskefisket om høsten kr. 150, eller til sammen kr. 1450. I tabellen er tatt gjennomsnitt av de *helårslotter* som er framkommet på denne måten. No er det i virkeligheten slik at bare en del av mannskapet følger fartøyet året rundt. Mannskapsstyrken under notfisket er jo vanligvis større enn under linefisket og garnfisket.

I tabellene er ført opp de beregnede antall mann som svarer til helårslotten. Tallet framkommer ved å dividere den samlede mannskaps-part med gjennomsnittslotten for en helårsfisker. Til illustrasjon av vekslingene i mannskapstallet gjennom året er ført opp største deltakelse som forekommer på et fartøy i vedkommende gruppe og minste deltakelse på et fartøy i samme gruppe.

Neste ledd i regnskapsskjemaet og i tabellene blir selve *partrederiets regnskap*. Som inntekt føres her opp den del av delingsfangsten som tilfaller båten (partrederiet) og eventuelle andre inntekter som bare båten får del i. Av slike andre inntekter blir det i første rekke tale om *renteinntekter* av partrederiets bankinnskudd. I tabellen er tatt inn en spesifisering av partrederiets bruttoinntekt. Spesifikasjonen skriver seg fra oppgjørssedlene.

Partrederiets utgifter er i skjemaet og tabellene delt i følgende grupper:

Avdrag på lån. I en så enkel regnskapsføring blir avdrag på lån identisk med partrederiets »bokførte» avskrivning.

Under *renter og omkostninger* ved lån føres først og fremst renter, men beløpet inneholder også omkostninger ved for sein innbetaling, porto og liknende.

Assuranse. Etter bidragsreglene skal partrederiet holde fartøyet assurert.

Under *nyanskaffelser* skulde egentlig føres alle utgifter til forbedring av fartøy. Alle vedlikeholdsutgifter som på sett og vis var av den karakter at de forbedret partrederiets kapitalgjenstand (fartøyet). Det har imidlertid i praksis vist seg meget vanskelig å skille mellom »vedlikehold» og »nyanskaffelser».

Vedlikeholdsutgiftene er spesifisert på båt, motor og utstyr. Det er her overlatt til partrederiet selv å avgjøre hvilke utgifter som vedrører skroget, hvilke som vedrører motoren og hvilke utstyret. Dette er for såvidt en svakhet. Det vilde være en fordel om en bestemt instruks kunde gi klare direktiver om hvilke utgifter som skal føres som nyanskaffelser og hvilke som vedlikehold i hver av de tre grupper.

Driverlott. For enkelte partrederier er det innarbeidet praksis at fartøyets fører (høvedsmannen) får en liten ekstra godtgjørelse. Denne betales av rederiet.

Andre utgifter enn de som er nevnt her, spiller mindre rolle i dette regnskap.

Partrederiets »nettoinntekt» skal i sin helhet avsettes så lenge ikke hele gjelden er betalt. Etter reglene skal en rimelig del av beholdningen holdes i bank.

Når *hele* gjelden er betalt, kan parthaverne dele rederiets overskudd. I praksis får rederiet da en ny »utgiftspost»: »Utbetaling til parthavere». Det har dog fra direktoratets side vært innskjerpet at rederiene alltid må sitte inne med en rimelig reserve.¹

Revisjon av regnskapene.

For de første 16 båtene er revisjonen som nevnt, utført av fiskeriinspektør Skotnes. Halvårsregnskapene med bilag er sendt inn til ham direkte fra partrederiene.

Revisjonsarbeidet har tildels vært meget omfattende og er utført med stor nøyaktighet. Det har vært forlangt innsendt kvitterte regninger som bilag for alle utgifter (herunder også assuransepremie og avdrag

¹ På side 33 blir pekt på at det vilde vært heldig med bestemmelser om en viss *fondsopplegging*, som da hadde kommet til å begrense utbetalingene til parthaverne i en ganske annen utstrekning.

og renter til Fiskeribanken) og attest fra vedkommende bank (eller banker) over partrederiets tilgodehavende.

Da det etterhvert ble anskaffet flere statsbåter, viste det seg umulig å få etablert samme revisjonsordning for de nye som for de første 16. Fiskeriinspektørene vilde ikke ha maktet å gå igjennom så mange regnskap på en tilfredsstillende måte, ikke minst av den grunn at arbeidsmengden også på andre av inspektørenes virkefelt var sterkt økende i denne tid.

Det ble derfor ordnet slik at alle de øvrige statsbåter skulde sende sine regnskaper direkte til Fiskeridirektoratet, hvor de så ble revidert ved kontoret for driftsøkonomiske undersøkelser. Forfatteren av denne oversikt har ledet undersøkelsene siden høsten 1939.

Alle de statsbåter som var levert til utgangen av 1938, ble gjort regnskapspliktige fra 1. januar 1939 og nye båter etterhvert som de ble levert. Med regnskapene for 1939 ble forlangt innsendt bilag til alle utgiftsposter, men av hensyn til det betydelige arbeid som det kostet å gjennomgå alle kvitteringer, måtte direktoratet seinere lempe på dette krav, og instruksens bestemmelser går no ut på at direktoratet i tvilstilfelle *kan* forlange innsendt alle kvitteringer.

Til bruk under revisjonen har Fiskeribanken gitt verdifulle oppgaver over innbetalinger, spesifisert på avdrag, renter og omkostninger, hvert år fra og med 1939, og restgjelden ved utgangen av hvert år. Enkelte av inntektene i 1940 har det vært høve til å kontrollere med oppgaver fra Norges Råfisklag.

Om kvaliteten i det regnskapsmateriale som på denne måten er samlet inn, er å si at regnskapene fra de første båtene no er mønstergyldige, ikke minst på grunn av den solide revisjon.

Også for de øvrige båtene merkes en betydelig framgang fra år til år. De partrederier som legger interesse og arbeid i regnskapsføringen, leverer no et helt utmerket materiale. Revisjonsarbeidet har imidlertid krevet lang tid. Fremdeles forekommer ikke så lite slurv og likegyldighet. I sammendragene for 1939 kan derfor bare tas med en del farkoster.

Oversikten på side 34 gir et bilde av materialets omfang.

Regnskapsresultater for årene 1935—41 fra 15 av de første 16 statsbåter.

(Tabell 4—10.)

En av de første 16 båtene, som no leverer helt utmerket regnskap, er holdt utenfor i denne gruppen, da det har vært av stor betydning å følge nøyaktig de samme båtene gjennom hele årrekken.

De 15 båtene som er med i undersøkelsen, brakte i førkrigsårene i land følgende fangstmengder.

	1935 tonn	1936 tonn	1937 tonn	1938 tonn	1939 tonn	I alt tonn
Fangstmengde i alt ..	3.389	4.116	4.291	3.811	4.575	20.182
<i>Herav:</i>						
Torsk	1.412	1.415	1.548	1.399	2.059	7.833
Sei	1.502	2.029	1.956	1.760	1.802	9.049
Andre sorter	317	516	589	434	343	2.199
Biprodukter (lever og rogn)	158	156	198	218	371	1.101
	1000 kr.	1000 kr.	1000 kr.	1000 kr.	1000 kr.	1000 kr.
Salgsverdien utgjorde	339	328	398	384	509	1.958

I 1940 var fangstverdien kr. 650.169 og i 1941 kr. 973.105.

Under bearbeidelsen har det først vært forsøkt med en oppdeling i to grupper etter fotstørrelse for å se om der var noen forskjell i resultatet for de 9 fartøyer på 47 fot og de 6 på 42. Dette skille er også gjennomført i tabell 4, som viser resultatet som gjennomsnitt pr. år i tiden 1935—39.

Nettolotten blir etter denne tabell gjennomsnittlig kr. 1.579 for de store og kr. 1.211 for de små, rederiets nettoinntekt kr. 1.146 for de store og kr. 742 for de små. Nettoinntekten i prosent av bruttofangsten er dog gjennomsnittlig omtrent den samme i de to grupper.

I tabell 8, 9 og 10 gjengis gjennomsnittsresultater for hver enkelt båt som årlig gjennomsnitt i tiden 1935—39, dog selvsagt uten å angi båtens navn eller distriktsmerke. Hensikten med disse tabeller er å vise at det ikke er noe klart skille mellom de to grupper. Dette er grunnen til at tabell 5, 6 og 7, som gir resultater for hvert enkelt år, behandler de 15 båter under ett i en gruppe.

Tabell 5 viser at bruttofangsten holdt seg temmelig konstant i de første fire driftsårene. Gjennomsnittlig lå den mellom kr. 22.200 og kr. 26.600. I 1939 var bruttofangsten kr. 34.000, i 1940 kr. 43.000 og i 1941 nærmere kr. 65.000. Økningen i fangstverdien i 1937 og 1938 slukes delvis av større utgifter, slik at delingsfangst, båtinntekter og mannskapslott blir omtrent uforandret. Mannskapslotten for en »helårsfisker« (en fisker som har fulgt med fartøyet hele året på all dets virksomhet), ligger på et nivå av 1.200 til 1.400 kroner, uten noen spesiell stigende tendens fra det ene år til det annet. I 1939 øket gjennomsnittslotten til 1733, i 1940 til 2169 og i 1941 til 3349 kroner. Lotten som er anført her for 1940 og 1941, gjelder imidlertid bare for den del av mannskapet som også har fulgt med fartøyet under fraktfart.

En må også være oppmerksom på at mannskapslottene ikke noe år er rene nettolotter. Under alt annet fiske enn seifiske må hver red-

skapsholder regne med visse vedlikeholdsutgifter. Da det ikke har vært mulig gjennom regnskapene å få greie på hvor meget disse redskapsutgiftene beløper seg til, ble saken forelagt for fiskeriinspektør Skotnes som i brev datert 31. januar 1944 blant annet uttaler: »... Når en lottaker skal ta plass ombord i en større skøyte som skal drive bankfiske, må vedkommende ha av redskaper ca. 6000 angler line av 16 eller 18 kilos snøretykkelse, og fra 5 til 10 kaler av 21 eller 24 kilos tykkelse, som sin andel i iler. Krabber eller dregger samt dubbel (bøyer) holdes som regel av båteieren.

Alt tap av redskaper blir gjenkjøpt på felleslag, slik at den eller de av mannskapet som har vært utsatt for tap, får dette erstattet. Bortsett fra verdiforringelse som følge av slitasje, er tapte redskaper allerede trukket fra når nettolotten på skjemaets side 2 framkommer.

Med et slikt beregningsgrunnlag kan følgende settes opp:

6000 liner = 6 dus 17 kilos snøre à kr. 85,00	kr. 510,00
6000 forsyn og angler à kr. 10,00 pr. mille.....	» 60 00
8 kaler som andel i iler 24 kilos à kr. 10,00	» 80,00
Tilsammen	kr. 650,00
Setter en så at tapene utgjør 1/4 =	» 162,50
blir det igjen	kr. 487,50

som en må regne med skal fornyes i løpet av 4 år.

For linedrift i bakken antas at tapsprosenten som dekkes av felleslag må settes noe høyere, og fornyelsen må skje over et kortere tidsrom, anslagsvis 2 à 3 år på grunn av uforholdsmessig stor slitasje. Til gjengjeld kan snøretykkelsen for drift i bakken settes noe lavere for eksempel 14—16 kilos.

For torske- og seigarnbruket antas tapsprosenten blir noe mindre kanskje gjennomsnittlig 1/6 av innkjøpsverdien, og resten må fornyes i løpet av 4 år....«

Reduseres de oppførte lotter hvert år med kr. 150,00 for å finne fram til nettolottene, skulde en således i dette tilfelle være på den sikre side.

I enda større utstrekning enn bruttofangsten holder *båtinntekten* (båtlotterne) seg konstant i de første årene. Helt til og med 1938 var båtparten på omkring kr. 4000, steg i 1939 til kr. 5600, i 1940 til kr. 7300 og i 1941 til kr. 11.500. Tabell 6 viser at disse båtinntektene har vært helt tilstrekkelige for å holde båten vedlike og foreta nødvendige avskrivninger. I årene fra 1937 ble det gjennomsnittlig avskrevet mer enn normalt (når «normalt» settes til 5 %, svarende til 20 års amortisering). Forutsetningen for at eierne, når amortiseringen er avsluttet og båten utslitt, er istand til å skaffe seg nytt fartøy uten bidrag, er da at midler svarende til de avskrivninger som foretas, etter at gjelden

er betalt, *settes til side* for dette formål.¹ Er målet å skaffe seg gjeldfri båt når den gamle er utslitt, må der utenom vanlig avskrivning settes til side et beløp som svarer til opprinnelig gjeld. Bidragsreglene inneholder imidlertid ingen bestemmelser om at partrederiene skal legge seg opp fonds, og det står derfor til hvert enkelt rederi å innrette seg fornuftig. Mange gjør det nok også. *Men det torde være en tanke til overveielse om der ikke ved eventuelle nye bidragsregler burde tas sikte på bestemmelser om fondsopplegging i rimelig utstrekning.*²

Et spesielt forhold virker inn på båtregnskapet. Det er nevnt at to av 47-fots båtene ble forlenget i 1939, den ene med 10 fot og den andre med 13 fot, og begge fikk samtidig skiftet inn ny motor. Begge partrederiene opptok til dette formål tillegsslån i Fiskeribanken, men et av lånene ble i sin helhet tilbakebetalt i løpet av 1940, samtidig som begge partrederiene ved hjelp av sin relativt store kontantbeholdning fikk dekket alle de utgifter ved forlengingen som ikke fiskeribanklånet dekket. I tabell 7 er regnet ut vedlikeholdsutgifter i prosent av byggeomkostninger. Bortsett fra 1935 ligger disse utgiftene inntil 1941 temmelig nær opp til 10 % av byggeomkostningene. I 1941 sees tallet å være kommet opp i 15,2 %, men dette år kan neppe sammenliknes direkte med de foregående, da »nyanskaffelsene« er øket meget sterkt, hvilket tyder på at partrederiene søker å plasere en del av sine ledige midler på denne måte.

Beregnet nettoinntekt i prosent av byggeomkostninger var lavest i 1936 med 3,0 %. I 1939 gav båtene en forrentning av 11,4 %. Krigsårene viser enda høyere forrentningsprosent.

Alt i alt må en kunne si at disse første partrederiene har forvaltet sin realkapital (fartøyet) på en dyktig måte og disponert midlene etter sunne økonomiske prinsipper.³

¹ Hele tankegangen forutsetter at byggeprisene er uforandret.

² Fiskeriinspektør Skotnes har lest manuskriptet til denne framstilling og uttaler blant annet følgende: »Jeg er helt enig med Dem i at der i bidragsreglene burde vært inntatt bestemmelse om fondsopplegging, og det kan ikke sterkt nok framheves at eventuelle nye bidragsregler — særlig bidrag til enkeltpersoner — bør ta sikte herpå. Som det no er — når Fiskeribanklånet er dekket — er det grunn til å anta at båtens nettooverskudd i sin helhet går til utlodning, og at dette også kommer til å gå ut over båtenes vedlikehold. Det vil heller ikke bli midler igjen til en større reparasjon og/eller innsetting av ny motor, langt mindre av midler til anskaffelse av helt ny motorfarkost, når den gamle er utransjert. Og dermed krav om nye bidrag.»

³ Materialet skulde no også gi bedre grunnlag for den konklusjon, som finansieringskomiteen av 1937 trakk i sin flertallsinnstilling (»Innstilling om en bedre kredittordning for fiskerne») etter å ha gjengitt (på s. 20) regnskapsresultater i gjennomsnitt for disse 15 båter i årene 1935, 1936 og 1937: »Komiteen antar derfor at lønnsomheten vil bli bedre ved anskaffelse av båter og redskaper som svarer til de krav som no stilles til rasjonell drift.»

Ved utgangen av 1941 var det 4 partrederier som enno hadde restgjeld i Fiskeribanken. Tilsammen utgjorde restgjelden kr. 16.261. Beholdningen i bank og kasse var imidlertid samtidig på kr. 17.647. Ved utgangen av 1942 var det bare 2 av disse partrederier som hadde restgjeld. Tilsammen utgjorde den kr. 3.198. De 12 av disse første 15 som det foreligger regnskap fra for 1942, hadde en beholdning i bank og kasse på tilsammen kr. 126.260.

Idet dette skrives, er det på det rene at denne regnskapsserien ikke kan fortsettes i seinere år. Ett av fartøyene er dessverre gått tapt ved krigsforlis, ett er solgt ved tvangsauksjon og bidraget betalt tilbake, mens andre på annen måte er kommet ut av fiskedriften helt eller delvis.

Regnskapsresultater for året 1939 fra 90 nyere statsbåter.¹

(Tabell 11, 12 og 14.)

Utenom regnskapene fra 15 av de første 16 er også bearbeidet regnskap fra 90 andre, nyere statsbåter. Før resultatene omtales, skal gis en kort oversikt over materialets omfang i forhold til det samlede antall statsbåter. I følgende oversikt er derfor også de 15 tatt med.

	Finnmark	Troms	Nordland	Nord-Norge i alt	Trøndelag	Møre og Romsdal	Sogn og Fjord.	Hordaland	Rogaland	Sør-Norge i alt	Alle under- søkselsbåter
1. Antall statsbåter i alt 30. juni 1942	52	40	95	187	49	26	18	29	28	150	337
2. Herav levert før 19. februar 1939	35	25	62	122	36	18	16	22	23	115	237
3. Herav med brukbare regn- skap for 1939	29	16	24	69	9	10	4	9	4	36	105
3. i % av 2.	83	64	39	57	25	56	25	41	17	31	44

Av 52 båter i Finnmark er det regnskap med fra 29 (medregnet de første 15), av 40 i Troms er det regnskap med fra 16 og av 95 i Nordland er det regnskap med fra 24. I Sør-Norge (Nord-Trøndelag—Rogaland) er det regnskap med fra 36 av i alt 115 båter. Av de 122 båtene i Nord-Norge som kunde ha levert regnskap for 1939, er regnskap med fra 69 eller 57 %. I Sør-Norge er det regnskap med fra 31 %. No er imidlertid en del av statsbåtene anskaffet etter 1939 og noen har levert

¹ Denne del av materialet er atskillig svakere, da den bare omfatter *ett* år og dertil for mange båter *det første* driftsår.

bedre regnskap seinere. Representasjonen vilde derfor av flere grunner antakelig blitt bedre i 1940 og 1941, dersom ikke krigen hadde forandret det hele.

Det foreligger også materiale til ajourføring av nærværende tabeller for årene 1940, 1941, 1942 og i stor utstrekning allerede også for 1943, men selvsagt riktignok bare for de statsbåter som fremdeles er i behold.

På grunn av materialets beskjedne omfang har det under bearbeidelsen vært nødvendig å slå sammen de tre nordlige fylker til en gruppe og resten av kysten til og med Rogaland i en. Riktignok er der innen hver av disse grupper en forskjell mellom fylkene, men her var det mer om å gjøre å dele båtene i størrelsesgrupper etter deres fotlengde enn å dele dem etter mindre geografiske enheter. Og begge hensyn kunde ikke forenes. Det vil framgå av tabellene hvilke størrelsesgrupper som er brukt. I Sør-Norge var det overhode ikke regnskap fra båter i den laveste fotgruppe.

Bruttofangsten i *Nord-Norge* var for båtene på inntil 35 fot ca. kr. 6000, for 35—45-fotsbåtene ca. kr. 16.000, 45—55 fot vel kr. 32.000 og for 55—60 fot (vesentlig 60 fots båter) kr. 39.000. Der er således mer enn fordobling fra gruppe A til gruppe B, og nøyaktig fordobling fra gruppe B til gruppe C. Da imidlertid fellesutgiftene også øker, og lottfordelingen varierer med båtens størrelse og mannskapsstyrke, kan en tilsvarende økning i mannskapslottene selvsagt ikke ventes. For de første tre grupper er der dog en tendens i denne retning: gjennomsnittsloften for en helårsfisker var i gruppe A kr. 666, i gruppe B kr. 1.225 og i gruppe C kr. 1.695. Lottene i gruppe D er igjen lavere enn i gruppe C, dog ikke vesentlig lavere.

Disse lottene skulde gi uttrykk for hva fiskerne i egenskap av fiskere, dels også redskapseiere har fått utbetalt som bruttoinntekt av sjødriften i 1939.

Sammenlikningen i tabell 11 viser resultatet samme år for tilsvarende størrelser av de første finnmarksbåtene. Det viser seg at disse hadde et resultat som ligger noe høyere.

Rentabilitetsberegningen til slutt i tabellen viser at det på de nye båtene i 1939 gjennomgående var avskrevet mindre enn normalt. Dette kan imidlertid komme av at båtene i 1939 var så nylig levert at Fiskeribank-terminene for enkelte ikke var begynt å forfalle. Når nyanskaffelser og vedlikehold bare utgjør 5 % av byggeomkostningene i gruppe B og 7,6 % i gruppe C, så skulde dette tyde på at disse båtene, som var anskaffet seinere, ikke blir vedlikeholdt i samme utstrekning som de første finnmarksbåter. No er det imidlertid så at det i Finnmark kreves et større vedlikehold, og de lavere procenter for disse 54 båter behøver ikke å bety noe annet enn at noen av dem har drevet på en del av kysten

som er mindre værhard enn Finnmarkskysten. Men forskjellen kan også komme av at de nyere statsbåter *fordi de var nyere* ikke hadde behov for så omfattende vedlikehold.

Til slutt inneholder rentabilitetsberegningen, som for de første 15, en beregning av den faktiske nettoinntekt for rederiet i prosent av byggeomkostninger og en beregning av den beregnede nettoinntekt i prosent av byggeomkostninger. Dersom en krever 5 %'s avskrivning hvert år, viser det seg at de minste båtene (gruppe A) overhode ikke gav noen forrentning av den nedlagte kapital. Båtene i gruppe B gav 1,7 %, i gruppe C hele 10,6 %, men i gruppe D ikke mer enn 4,9 %. Dette er for alle grupper mindre enn for de første 15, og de lave forrentningsprosenten for de enkelte grupper kan muligens forklare på den måten at båtene ikke var kommet ordentlig i drift i 1939, men den store forskjell som det er mellom gruppene, skulde tyde på at det er typen 45—55 fot som er den mest hensiktsmessige for disse kyststrøk. Noe helt sikkert går det imidlertid ikke an å slutte før det foreligger regnskap for flere båter og for flere år, men dette skulde være en riktig metode for en rasjonell økonomisk vurdering av båtens lønnsomhet.

I *Sør-Norge* viste bruttofangstene seg å ligge atskillig lavere enn tilsvarende båtstørrelse i Nord-Norge. I gruppen 35—45 fot hadde båtene fra Sør-Norge en bruttofangst på kr. 9.242 (tallet for Nord-Norge var kr. 16.105), i gruppe 45—55 fot var tallet for Sør-Norge kr. 13.394 og for Nord-Norge kr. 32.651. I gruppen 55 fot og over var fangsten i Sør-Norge på kr. 22.282 og i Nord-Norge kr. 39.342. Det er sannsynlig at denne store forskjell har sammenheng med det forhold at intensiteten er større i Nord-Norge. Fartøyene er antakelig i drift en større del av året der enn lenger sør. Framtidige undersøkelser vil forhåpentlig kunne klarlegge dette bedre.

Det eneste som vi kan konstatere med sikkerhet foreløpig, er at også fellesutgiftene (driftsutgiftene) er atskillig større i Nord-Norge enn i Sør-Norge. For en del kan dette forklare ved den måte redskapsutgiftene bæres på, men en post som utgifter til motorens drift, viser også større tall for Nord-Norge enn for Sør-Norge, og slike utgifter bæres alltid som fellesutgift.

Lottene i Sør-Norge ligger også atskillig lavere enn for tilsvarende båtstørrelser i Nord-Norge. For båtene på 35—45 fot var lotten for en helårsfisker kr. 751, for 45—55 fot kr. 1.130 og for 55 fot og over (gjennomsnittlig 61,8 fot) kr. 1.174.

For alle båtgrupper i Sør-Norge viser tabellene at det er sildefiske som er den viktigste inntektskilde.

Rentabilitetsberegningen viser at ingen av båtene i Sør-Norge har avskrevet mer enn de 5 % som her er satt som norm, men båtene på 55 fot og over ligger nærmest. Den beregnete netto for rederiene blir derfor mindre enn den faktisk oppførte. De minste båtene har til og med et lite underskudd når en regner at de skal dekke en normal avskrivning. Nyanskaffelser og vedlikehold utgjorde i prosent av byggeomkostningene 6,0 % for de små, 3,0 % for de mellomstore og 7,9 % for de største. Under forutsetning av normal avskrivning gav de minste båtene overhode ikke noen forrentning av den nedlagte kapital. De mellomstore gav 1,2 % og de største 2,1 %. Når en sammenlikner med de første 15 Finnmarksbåter, som gav over 11 %, må en si at de pengene som ble nedlagt til statsbåter i Sør-Norge i 1939 har vært mindre fruktbringende. Det bemerkes dog at dette syn grunner seg på det utgangspunkt at forrentningsprosenten er normerende. Og hensynet til forrentningsprosenten kan ikke alltid i slike tilfelle bli avgjørende. Båtene kan selvsagt ha brakt med seg andre fordeler som ikke kan måles i prosenter, blant andre den at de har skaffet arbeid. Slike ting framgår imidlertid ikke av regnskapene. En må også ta i betraktning at båtene var ny dette år.

Som det vil sees, er ikke alle opplysninger i regnskapsmaterialet utnyttet. Dette er en imidlertid oppmerksom på, og det vil seinere for alle båtgrupper bli gitt tabeller for fangstens sammensetning og for driftens intensitet i året for de år og i den utstrekning materialet tillater. På grunnlag av fiskesedlene og oppgjørssedlene vil det til belysning av driftsintensiteten kunne gis følgende opplysninger om *hver sesong*:

1. Antall sjøvær (antall fiskesedler).
2. Sesongens varighet fra (dato) til (dato).
3. Antall mann.
4. Antall dagsytinger (1 manns arbeid i 1 dag).
5. Antall sjøværsytinger (1 manns arbeid 1 tur på sjøen).
6. Mannskapspart.
7. Mannslott.

I 1935 og 1936 var opplysningene så vidt mangelfulle at de ikke kunde brukes. For seinere år er forsøksvis utarbeidet enkelte oversikter, men disse vil ikke bli gjengitt før de er nærmere prøvet.

Opplysninger av den art som er nevnt her, vil kunne gi grunnlag for utregning av forskjellige forholdstall som må antas å kunne belyse de driftsøkonomiske resultater.

Som et eksempel gjengis i tabell 13 enkelte utregninger for 10 av de første 16 Finnmarksbåtene.

Tabell 1.

Statsbåter pr. 30. juni 1942.

(Båter bygget med statsbidrag til anskaffelse av nye tidsmessige motorfiskefarkoster).

Fylke	Antall båter	Lengde i fot	Brutto reg.-tonn	Motor HK	Byggeomkostninger i alt	Herav		Statsbidrag	Fiskeribanklån	Restgjeld i Fiskeribanken		
						Skrog	Motor			pr. 31/12-41	pr. 31/12-42	pr. 31/12-43
					kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.
Sum-tall												
Finnmark	52	2.171	880,80	1.480	926.136	516.028	375.332	383.512	519.538	245.995	140.559	69.332
Troms	40	2.040	1.144,12	1.730	1.054.091	659.045	395.046	356.440	621.745	361.862	79.640	20.763
Nordland	95	3.305	1.078,40	1.896	1.263.707	737.933	525.774	491.420	730.129	444.285	253.450	140.787
N.-Trøndelag ..	17	537	150,63	236	168.011	98.057	69.954	67.245	95.924	84.498	72.486	50.354
S.-Trøndelag ..	32	1.157	410,78	673	406.188	232.699	173.489	155.025	233.841	153.512	101.153	63.396
Møre og Romsdal	26	1.360	805,79	1.191	671.605	415.105	256.500	219.530	395.552	268.353	197.439	164.999
Sogn og Fjordane	18	772	369,82	462	277.048	168.236	108.812	84.625	158.809	99.689	78.325	58.196
Hordaland	29	1.213	557,76	680	441.087	260.273	180.814	147.330	223.859	138.438	91.912	68.512
Rogaland	28	902	300,52	459	243.678	128.398	115.280	90.582	129.635	94.144	72.243	49.336
Vest-Agder	13	313	63,75	105	49.024	25.975	23.049	20.040	27.132	23.478	6.056	4.339
Aust-Agder	7	155	18,10	33	12.352	4.715	7.637	5.485	5.980	4.971	3.321	2.058
Telemark	15	326	36,80	60	22.565	9.518	13.047	10.120	9.124	5.624	4.806	3.617
Østfold	10	273	55,47	106	54.315	27.465	26.850	22.400	24.511	17.922	9.730	7.121
Alle	382	14.524	5.872,74	9.111	5.589.807	3.283.447	2.271.584	2.053.754	3.175.779	1.942.771	1.111.120	702.810
Gjennomsnitt pr. farkost												
Finnmark	52	41,8	16,94	28,5	17.810	9.924	7.218	7.375	9.991	4.731	2.703	1.333
Troms	40	51,0	28,60	43,3	26.352	16.476	9.876	8.911	15.543	9.047	1.991	519
Nordland	95	34,8	11,35	20,0	13.302	7.768	5.534	5.173	7.686	4.677	2.668	1.482
N.-Trøndelag ..	17	31,6	8,86	13,9	9.883	5.768	4.115	3.956	5.643	4.970	4.264	2.962
S.-Trøndelag ..	32	36,2	12,84	21,0	12.694	7.272	5.422	4.845	7.308	4.797	3.161	1.981
Møre og Romsdal	26	52,3	30,99	45,8	25.831	15.966	9.865	8.443	15.224	10.321	7.594	6.346
Sogn og Fjordane	18	42,9	20,55	25,7	15.392	9.346	6.046	4.701	8.823	5.538	4.351	3.233
Hordaland	29	41,8	19,23	23,4	15.210	8.975	6.235	5.080	7.719	4.774	3.169	2.362
Rogaland	28	32,2	10,73	16,4	8.703	4.586	4.117	3.235	4.630	3.362	2.580	1.762
Vest-Agder	13	24,1	4,90	8,1	3.771	1.998	1.773	1.542	2.087	1.806	466	334
Aust-Agder	7	22,1	2,56	4,7	1.765	674	1.091	784	854	710	526	294
Telemark	15	21,7	2,45	4,0	1.504	634	870	675	608	375	320	241
Østfold	10	27,3	5,55	10,6	5.432	2.747	2.685	2.240	2.451	1.792	973	712
Alle	382	38,0	15,37	23,9	14.633	8.595	6.038	5.376	8.340	5.086	2.909	1.840

Alle statsbåter som det er betalt ut bidrag for, er med i tabellen, også de som seinere er rekvirert eller solgt ved tvangsauksjon. De båter som det er gitt tilsagn om støtte til, men som er rekvirert eller falt bort av andre grunner før bidraget ble utbetalt, er ikke med her.

Tabell 2. Vårtorskefisket i Finnmark 1908-1939.

a. Fangstresultat og deltagelsen.

År	Fangst- mengde ¹	Herav		Fangst- verdi ²	Antall- mann	Gjennomsnitt pr. mann		Gjenn- snitts- verdi pr. kg råfisk
		saltet	hengt			Fangst- mengde	Fangst- verdi	
	tonn	tonn	tonn	1000 kr.		kg	kr.	øre
1908	40.680	21.824	18.830	3.790	27.188	1.496	139	9,3
1909	52.178	18.326	33.828	3.862	28.186	1.852	137	7,4
1910	63.619	31.365	32.125	5.575	24.504	2.596	227	8,8
1911	81.573	39.606	41.912	8.585	27.364	2.981	314	10,5
1912	99.783	48.709	50.935	6.793	33.154	3.010	205	6,8
1913	95.408	63.096	31.179	10.625	35.564	2.683	299	11,1
1914	64.273	37.843	25.879	8.570	31.762	2.024	270	13,3
1915	43.346	27.264	14.313	8.849	29.184	1.485	303	20,4
1916	22.609	21.114	1.147	12.151	18.901	1.196	643	53,7
1917	21.041	16.972	3.639	7.778	16.724	1.258	465	37,0
1918	26.431	11.661	14.616	7.637	16.628	1.590	459	28,9
1919	33.133	21.816	11.222	13.803	17.683	1.874	781	41,7
1920	20.449	6.600	13.809	6.746	15.674	1.305	430	33,0
1921	17.494	1.579	15.690	2.691	9.390	1.863	287	15,4
1922	50.291	11.586	38.598	9.718	18.294	2.892	531	19,3
1923	50.918	16.511	34.308	6.864	15.254	3.338	450	13,5
1924	94.153	31.816	62.036	16.169	18.639	5.051	867	17,2
1925	66.660	31.275	35.202	16.709	25.034	2.663	667	25,1
1926	102.587	29.531	72.963	12.464	19.344	5.303	644	12,1
1927	36.762	13.218	23.322	4.029	16.109	2.282	250	11,0
1928	31.201	9.600	21.503	3.656	21.347	1.462	171	11,7
1929	38.692	11.599	26.903	4.471	15.918	2.431	281	11,6
1930	17.283	3.953	13.154	2.413	15.762	1.096	153	14,0
1931	20.403	4.366	15.962	2.784	17.206	1.186	162	13,6
1932	30.678	2.525	27.964	2.396	12.793	2.398	187	7,8
1933	34.635	8.023	26.378	3.148	20.172	1.717	156	9,1
1934	31.195	6.334	24.578	3.650	21.718	1.436	168	11,7
1935	38.460	10.640	27.628	4.845	20.817	1.848	233	12,6
1936	51.052	12.160	38.382	5.553	17.522	2.914	317	10,9
1937	35.445	8.685	26.453	4.335	15.773	2.247	275	12,2
1938	32.382	8.596	23.600	4.443	11.736	2.759	379	13,7
1939	28.302	4.750	23.323	3.662	9.290	3.047	394	12,9

¹ Sløyd torsk. ² Inklusive biproduktene lever og hoder.

b. Vårtorskefisket i forhold til alt sjøfiske i Finnmark.¹

Årlig gj.snitt	Fangstmengde			Fangstverdi		
	I alt	Herav vårfisket		I alt	Herav vårfisket	
	tonn	tonn	%	1000 kr.	1000 kr.	%
1910—14	125.762	80.931	64,4	11.699	8.887	76,0
1915—19	77.227	29.312	38,0	18.948	10.044	53,0
1920—24	91.445	46.661	51,0	13.682	8.438	61,7
1925—29	115.112	55.180	47,9	14.286	8.266	57,9
1930—34	117.607	26.839	22,8	7.998	2.878	36,0
1935—39	117.291	37.128	31,7	11.906	4.568	38,4

¹ Se også figur 1, s. 10. Bare torsk og biprodukter er tatt med under vårfisket.

Tabell 3.

Norges utførsel til russiske havner ved Nordishavet 1889—1935.

År	Fersk fisk inklusive laks	Tørrfisk i alt	Saltfisk			Alt omregn. ¹ til fersk vekt
			i tønner og kasser	løs i fartøyer	i alt	
	tonn	tonn	tonn	tonn	tonn	tonn
1889	27	1.245	206	10.945	11.151	20.937
1890	53	788	100	12.385	12.485	21.041
1891	2	523	143	10.969	11.112	17.968
1892	—	821	133	10.911	11.044	19.061
1893	4	1.042	279	9.536	9.815	18.193
1894	—	1.326	349	11.011	11.360	21.533
1895	—	757	135	10.901	11.036	18.794
1896	6	809	346	10.953	11.299	19.383
1897	—	760	328	13.276	13.604	22.474
1898	—	818	509	12.860	13.369	22.371
1899	—	363	605	14.495	15.100	23.023
1900	1	287	489	13.525	14.014	21.169
1901	3	407	1.078	17.361	18.439	27.972
1902	2	455	1.253	21.387	22.640	33.255
1903	8	562	321	12.991	13.312	21.273
1904	8	492	595	14.017	14.612	22.850
1905	1	37	559	13.020	13.579	19.548
1906	5	40	628	12.903	13.531	19.535
1907	35	95	801	14.737	15.538	22.612
1908	9	368	1.500	18.900	20.400	30.624
1909	53	578	2.597	22.052	24.649	37.578
1910	26	540	1.617	22.989	24.606	37.337
1911	10	997	2.260	22.775	25.035	39.762
1912	142	1.620	4.154	28.444	32.598	53.191
1913	76	789	4.435	29.352	33.787	51.499
1914	59	80	1.977	18.194	20.171	29.195
1915	7	21	1.456	9.779	11.235	16.141
1916	8	110	872	5.646	6.518	9.759
1917	—	41	1.552	7.834	9.386	13.573
1918	—	—	1.534	11.247	12.781	18.259
1919	14	4	178	4.112	4.290	6.159
1920	—	69	2	259	261	649
1921	—	39	70	6.649	6.719	9.755
1922	13	642	3.122	7.427	10.549	17.651
1923	—	30	238	4.207	4.445	6.470
1924	—	2	18	2.643	2.661	3.801
1925	—	—	—	490	490	700
1926	—	—	—	—	—	—
1927	—	—	—	339	339	484
1928	—	—	—	1.059	1.059	1.513
1929	—	—	—	1.659	1.659	2.370
1930	—	—	—	2.549	2.549	3.641
1931	—	—	—	2.998	2.998	4.283
1932	—	—	1	563	564	806
1933	—	—	—	—	—	—
1934	—	—	—	690	690	986
1935	—	—	—	477	477	681

¹ 100 kg råfisk er forutsatt = 25 kg tørrfisk eller 70 kg saltfisk. Om saltfisken uttaler fiskerinspektør Skotnes følgende i brev datert 31. januar 1944: »For russebehandlet fisk, regner en som regel 30 % svinn. Hele ryggbelnet følger med fisken. Bli fisken liggende uforholdsmessig lenge i salt, kan svinnprosenten gå opp i 33, maksimum 34 %. Såfremt en har eksakte tall for utførselen av russebehandlet saltfisk vil det være riktigst å sette svinnet til 30 %. Det hendte ikke så sjelden at saltfisken i tønner (tresjanker) ble levert etter å ha ligget i salt 12 a 16 dager. Det samme gjaldt saltfisk i stabler etter 2 a 3 ukers liggetid.« (For annen saltfisk må brukes andre omregningsprosenten.)

Tabell 4.

Oversikt for 15 av de første 16 statsbåter i Finnmark i årene 1935—39.

Årlig gjennomsnitt pr. farkost	9 fartøyer på 47 fot		6 fartøyer på 42 fot		Alle 15 under ett	
	Kr.	% av brutto	Kr.	% av brutto	Kr.	% av brutto
Opprinnelige byggeomkostninger.....	19.040	—	14.840	—	17.368	—
1. Brutto fangst	30.373	100,0	20.124	100,0	26.274	100,0
2. Fellesutgifter	10.853	35,7	6.847	34,0	9.251	35,2
Herav:						
Brensel- og smøreolje ..	3.155	10,4	2.320	11,5	2.820	10,7
Agn	3.278	10,8	2.005	10,0	2.769	10,5
Leid egningsarbeid	1.016	3,3	712	3,5	895	3,4
Redskapstap	680	2,2	319	1,6	536	2,1
Forsyn, angler, tråd	742	2,5	567	2,8	672	2,6
Leid sløyningsarbeid	512	1,7	304	1,5	429	1,6
Andre fellesutgifter	1.470	4,8	620	3,1	1.130	4,3
3. Delingsfangst	19.520	64,3	13.277	66,0	17.023	64,8
4. Herav i alt til mannskapet	11.530	38,0	7.886	39,2	10.075	38,3
5. Som gir mannslott	1.579	(5,2)	1.211	(6,0)	1.431	(5,5)
6. Notpart under seifisket	2.722	9,0	2.116	10,5	2.498	9,5
7. Rederiet (båten)	5.268	17,3	3.275	16,3	4.450	17,0
8. Rederiets inntekt i alt ¹	5.276		3.279		4.462	
9. Rederiets utgifter i alt (sum 10—17)..	4.130	13,6	2.537	12,6	3.492	13,3
Herav:						
10. Avdrag på lån	1.124	3,7	675	3,4	944	3,7
11. Renter av lån	223	0,7	196	1,0	213	0,8
12. Assuranse	533	1,8	401	2,0	480	1,8
13. Nyanskaffelser	178	0,6	209	1,0	191	0,7
14. Vedlikehold av skrog	910	3,0	423	2,1	715	2,7
15. Vedlikehold av motor	395	1,3	189	0,9	312	1,2
16. Vedlikehold av utstyr	510	1,7	349	1,8	445	1,7
17. Andre utgifter	257	0,8	95	0,4	192	0,7
18. Rederiets nettoinntekt	1.146		742		970	
19. Beholdning i bank og kasse pr. 31/12 - 39	5.699		3.066		4.646	
20. Restgjeld pr. 31/12 1939	4.215		3.941		4.106	
21. Rest pr. 31/12 1943	0		266		106	

Alt i tonn pr. båt	Fangstmengde for alle under ett					
	1935	1936	1937	1938	1939	Gj.snitt 1935—39
I alt	226	274	286	254	305	269
Herav sløyd torsk	94	94	103	93	137	104
Herav sløyd sei	100	135	130	117	120	120

¹ Her også medtatt andre inntekter enn fiskeriinntekt, som renter o. a.

Tabell 4 (forts.).

Hovedpostene i regnskapet angitt i øre pr. kg fangstmengde.
Gjennomsnittlig 1935-39.

Samlet fangstmengde pr. båt 269 tonn		
	Øre pr. kg	Øre pr. kg
Brutto fangst	9,77	Noten
Fellesutgifter	3,44	Rederiet
Herav:		Rederiets utgifter
Brensel- og smøreolje	1,05	Herav:
Agn og egning	1,36	Avdrag på lån
Redskapsutgifter	0,45	Renter av lån
Leid sløyningsarbeid	0,16	Assuranse
Andre fellesutgifter	0,42	Nyanskaffelser
Delingsfangst	6,33	Vedlikehold
Herav:		Andre utgifter
Mannskapet	3,74	Rederiets nettoinntekt

Tabell 5.

Bållagets regnskap for 15 av de 16 første statsbåter i Finnmark.
Gjennomsnitt pr. farkost. Hvert av årene 1935-41.

Gjennomsnitt pr. farkost	1935	1936	1937	1938	1939	1940	1941
	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.
1. Brutto fangst ¹	22.951	22.215	26.610	25.602	33.991	43.346 ²	64.874 ³
2. Fellesutgifter i alt	7.603	7.511	9.389	9.557	12.193	11.331	17.826
Herav:							
3. Brenselolje og smøreolje m. v.	2.292	2.760	3.201	2.874	2.975	3.616	6.984
4. Agn	2.391	1.878	2.701	3.012	3.862	1.914	3.817
5. Leid egningsarbeid	819	804	917	888	1.045	596	1.044
6. Redskapsutgifter	599	504	408	492	677	609	549
7. Forsyn, angler og tråd	577	515	635	697	934	532	801
8. Leid sløyningsarbeid	365	353	396	368	664	1.273	2.470
9. Andre fellesutgifter	560	697	1.131	1.226	2.036	2.791	2.161
10. Delingsfangst (1 ÷ 2)	15.348	14.704	17.221	16.045	21.798	32.015	47.048
Fordeling:							
11. Notpart på seifiske	2.528	1.969	2.604	2.297	3.092	7.512	9.138
12. Båtpart	3.930	3.999	4.489	4.195	5.652	7.258	11.500
13. Mannskapspart (inkl redskapspart utenom seifiske) ..	8.890	8.736	10.128	9.553	13.054	17.245	26.410
14. Gjennomsnittslott pr. båt for en helårsfiske	1.248	1.323	1.484	1.356	1.733	2.169	3.349
15. Beregnet antall mann svarende til denne lott	7,1	6,6	6,8	7,0	7,5	8,0	7,9
Største deltakelse, ant. mann	11	10	12	11	10	10	10
Minste deltakelse, ant. mann	4	3	4	5	4	2 (5) ³	2 (4) ⁴

¹ Et par båter har drevet med sjøtilvirking. Salgsbeløpet er medtatt i fangstverdien. Omkostninger ved sjøtilvirking er med som »andre fellesutgifter». ² Avgiften til Norges Råfisklag er trukket fra. Bruttofangsten inneholder også godtgjørelse for endel fraktfart. Driftsutgiftene ved fraktfart dekkes av befrakteren. ³ Minste deltakelse under fiske var 5 mann, under fraktfart 2 mann. ⁴ Se note 3. Minste deltakelse under fiske var 4 mann.

Tabell 6.

Partrederiets (båtens) regnskap for 15 av de 16 første statsbåter i Finnmark. Gjennomsnitt pr. farkost. Hvert av årene 1935—41.

Gjennomsnitt pr. farkost	1935	1936	1937	1938	1939 ²	1940	1941
	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.
1. Partrederiets bruttoinntekt (båtpart) i alt	3.930	4.000	4.488	4.194	5.650	7.450	11.640
Herav ved ¹							
2. torskefiske (alt som ikke er seifiske)	2.325	2.720	3.268	2.908	3.724	2.796	5.301
3. Seifiske	1.479	1.047	1.165	1.212	1.824	4.373	5.294
4. Partrederiets (båtens) faktiske utgifter (sum 5—14)	2.357	3.183	4.082	3.847	3.957	7.061	6.101
Herav:							
5. Avdrag på lån (avskrivn.)	133	577	1.594	1.264	1.152	4.244 ⁴	1.367
6. Renter og omkostn. ved lån	116	292	289	202	164	133	70
7. Assuranse av fartøy	476	489	452	476	507	363	548
8. Nyanskaffelser	144	84	201	300	225	127	494
9. Vedlikehold i alt	1.170	1.553	1.386	1.533	1.722	1.795	2.549
Herav på:							
10. Skrog	513	657	703	753	948	1.023	1.365
11. Motor	138	259	300	427	439	462	626
12. Utstyr	519	637	383	353	335	310	558
13. Driverlott	—	—	—	—	—	222	900
14. Andre utgifter	318	188	160	72	187	177	173
15. Partrederiets nettoinntekt (1 ÷ 4)	1.573	817	406	347	1.693	389	5.539
16. Herav: utbetalt parthaverne i året	—	—	—	—	—	1.259	3.667
17. Beholdning i bank og kasse ved årets slutt	1.573	2.390	2.796	3.143	4.836	3.966	5.838
18. Restgjeld ved årets slutt ³ ..	8.486	7.909	6.315	5.051	4.212	1.928	784

¹ Resten er annen inntekt. ² I slutten av 1939 ble 2 av fartøyene forlenget til henholdsvis 57 og 60 fot. Av den grunn var de noen måneder ute av drift. ³ Mottatte bidrag regnes ikke som gjeld. De kreves ikke tilbake dersom partrederiene holder seg til bidragsreglene. ⁴ I anledning ombygningene fikk to av fartøyene tilleggs lån i Fiskeribanken men foretok allerede første året store avskrivninger som gav seg utslag i avbetaling på lån.

Tabell 7. Rentabilitetsberegning for rederiet for 15 av de første 16 statsbåter i Finnmark. Gjennomsnitt pr. farkost.

Gjennomsnitt pr. farkost	1935	1936	1937	1938	1939	1940 ¹	1941
1. Byggeomkostninger kr.	17.368	17.368	17.368	17.368	17.368	20.025	20.025
2. Herav dekket ved statsbidrag -	8.668	8.668	8.668	8.668	8.668	8.668	8.668
3. Herav dekket ved lån i Fiskeribanken -	8.700	8.700	8.700	8.700	8.700	11.357 ⁴	11.357
4. Betalt avdrag (faktisk avskrivning) -	133	577	1.594	1.264	1.152	4.244	1.367
5. Betalt i prosent av byggeomkostninger %	0,8	3,3	9,2	7,3	6,6	21,2	6,8
6. Betalt i prosent av lån -	1,5	6,6	18,3	14,5	13,2	37,4	12,0
7. Beregnet normalavskrivning, 5 % av byggeomkostninger ² kr.	868	868	868	868	868	1.001	1.001
8. Avskrevet mer enn normalt -	÷ 735	÷ 291	726	396	284	3.243	366
9. Beregnet netto forutsatt normal avskrivning -	838	526	1.132	743	1.977	3.632	5.905
10. Nyanskaffelse ³ og vedlikehold i prosent av byggeomkostninger %	7,6	9,4	9,1	10,6	11,2	9,6	15,2
11. Faktisk nettoinntekt i prosent av byggeomkostningene -	9,1	4,7	2,3	2,0	9,7	1,9	27,7
12. Beregnet nettoinntekt (se 9) i prosent av byggeomkostningene -	4,8	3,0	6,5	4,3	11,4	18,1	29,5

¹ 2 av fartøyene ble forlenget fra 47 til 57 og 60 fot. Derved er også de gjennomsnittlige byggeomkostninger og gjelden blitt øket. ² Hva som er «normal» avskrivning kan selvsagt diskuteres. Her er forutsatt en avskrivningstid av 20 år. ³ Nyanskaffelsene kunde også vært oppfattet som en byggeomkostning som skulde øket grunnkapitalen. Av forskjellige grunner har en her valgt å regne det som en vedlikeholdsutgift. ⁴ Herav Fiskeribanken kr. 9.667 og andre kr. 1.690.

Tabell 8. Fangstens sammensetning på hver av de første statsbåter i Finnmark. Gjennomsnitt pr. år 1935—39.

Båt nr.	Torsk	Sei	Hyse	Kveit.	Steinbit	Flyndre	Annen fisk	Lever	Rogn	Tils. ¹
	kg	kg	kg	kg	kg	kg	kg	liter	ter	kg
1	160.862	2.560	52.844	2.670	1.382	160	1.478	20.320	1.219	243.495
2	100.477	4.600	44.774	2.508	1.135	89	4.789	8.751	494	167.617
3	172.416	96.185	37.205	3.511	1.950	0	2.213	13.549	1.237	328.266
4	76.773	152.471	21.516	1.251	558	2.753	524	18.512	712	275.070
5	138.945	304.318	36.432	362	247	0	1.623	20.833	834	503.594
6	137.758	266.503	34.510	3.394	428	0	1.180	18.178	1.483	463.434
7	86.590	121.141	29.655	262	233	0	1.675	12.788	502	252.846
8	137.225	137.807	15.831	628	85	142	1.562	16.258	3.293	312.831
9	83.719	109.610	10.433	903	348	351	1.575	8.385	1.911	217.235
10	76.935	1.876	34.538	1.636	526	19	4.660	6.317	707	127.214
11	70.322	84.512	21.646	993	2.894	2.639	650	8.222	423	192.301
12	101.966	253.291	13.944	746	157	0	817	15.527	1.648	388.096
13	91.471	135.829	12.069	269	158	0	2.146	16.347	2.062	260.351
14	58.646	74.197	2.332	20	0	0	1.301	6.398	774	143.668
15	72.534	64.929	8.705	2.480	0	15	37	11.015	1.565	161.280
Gj.sn. pr. båt	104.443	120.655	25.096	1.442	673	411	1.749	13.426	1.258	269.153

¹ 1 liter er regnet = 1 kg. ² Båtene fra 1 til 9 er på 47 fot, båtene fra 10 til 15 på 42 fot.

Tabell 9. Båtlagets regnskap for hver av de første statsbåter i Finnmark. Gjennomsnitt pr. år 1935—39.

I. Båtlagets regnskap.

Båt nr. ¹	Bruttofangst	Fellesutgifter								Delingsfangst	Fordeling			Helårslott pr. mann	Antall mann svarende til denne lott
		Brenselolje og smøreolje m. v.	Agn	Leid egningsarbeid	Redskaps-tap	Forsyn, angler og tråd	Leid sløyningsarbeid	Andre fellesutgifter	I alt		Notpart på seifiske	Båtpart	Mannskapspart		
1	kr. 30.935	kr. 2.947	kr. 4.421	kr. 2.168	kr. 864	kr. 968	kr. 997	kr. 957	kr. 13.322	kr. 17.613	kr. 0	kr. 5.823	kr. 11.790	1.940	6,1
2	22.057	2.238	3.829	1.769	1.031	1.029	795	392	11.083	10.974	87	3.926	6.961	1.306	5,3
3	32.973	3.298	5.864	583	375	912	208	882	12.122	20.851	1.738	5.923	13.190	1.848	7,1
4	24.488	2.963	2.055	660	226	406	883	1.123	8.316	16.172	3.628	4.216	8.328	1.219	6,8
5	46.626	4.049	3.231	1.212	828	771	827	3.901	14.819	31.807	6.707	7.656	17.444	2.066	8,4
6	42.227	3.955	3.098	1.251	625	1.010	470	1.412	11.821	30.406	5.416	7.559	17.431	2.194	7,9
7	23.568	2.553	2.394	822	470	539	257	1.522	8.557	15.011	2.485	3.731	8.795	1.175	7,5
8	30.567	3.206	1.755	371	1.235	476	165	2.011	9.219	21.348	2.629	5.584	13.135	1.610	8,2
9	19.912	3.179	2.856	311	468	565	10	1.032	8.421	11.491	1.715	3.045	6.731	850	7,9
10	15.251	1.398	2.985	1.570	396	776	738	261	8.124	7.127	0	2.437	4.690	976	4,8
11	19.321	2.304	2.009	633	254	445	467	826	6.938	12.383	2.247	3.074	7.062	1.112	6,4
12	32.853	2.998	3.278	1.150	27	970	389	1.344	10.156	22.697	4.849	4.602	13.246	1.669	7,9
13	23.786	2.910	1.684	687	784	619	221	756	7.661	16.125	2.712	4.022	9.391	1.566	6,0
14	12.757	2.197	726	61	279	345	2	68	3.678	9.079	1.802	2.082	5.195	770	6,7
15	16.784	2.111	1.346	175	173	243	10	465	4.523	12.261	1.456	3.073	7.732	1.170	6,6
	26.274	2.820	2.769	895	536	672	429	1.130	9.251	17.023	2.498	4.450	10.075	1.431	6,9

¹ Båtene fra nr. 1 til 9 er på 47 fot, båtene fra 10 til 15 på 42 fot.

Tabell 10.

Sammendrag av regnskap fra 15 av de første 16 statsbåter i Finnmark.
Hver båt. Gjennomsnitt pr. år 1935—39.

II. Partrederiets (båtens) regnskap.

Båt nr.	Partrederiets bruttoinntekt			Partrederiets (båtens) faktiske regnskapsmessige utgifter										Partrederiets nettoinntekt	Beholdning i bank og kasse pr. 31/12 1939	Restgjeld pr. 31/12 1939
	I alt	Herav ved		Avdrag på lån	Renter av lån	Assurance	Nyanskaf- felser	Vedlikehold				Andre ut- gifter	Ut- gifter i alt			
		torse- fiske	seifiske					I alt	Herav på							
									skrog	motor	utstyr					
	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.
1	5.875	5.686	÷ 1	1.813	184	560	409	1.738	603	592	543	291	4.995	880	4.398	743
2	3.927	3.504	55	744	258	546	370	1.155	651	361	143	300	3.373	554	2.752	5.852
3	5.938	4.753	393	1.417	225	522	30	1.534	685	674	175	104	3.832	2.106	10.542	2.102
4	4.222	2.335	1.973	641	234	546	131	1.740	1.128	276	336	148	3.440	782	4.293	8.256
5	7.673	3.620	2.940	1.377	195	622	—	2.636	1.630	319	687	245	5.075	2.598	12.439	2.915
6	7.576	4.293	3.095	1.876	145	530	343	2.368	560	315	1.493	697	5.959	1.617	8.082	424
7	3.742	2.452	1.053	833	250	469	79	1.391	804	280	307	63	3.085	657	3.286	5.720
8	5.584	3.788	1.804	733	257	478	235	2.665	1.533	468	664	100	4.468	1.116	5.578	5.668
9	3.052	1.810	1.308	679	260	522	9	1.100	598	266	236	366	2.936	116	÷ 79	6.258
10	2.458	2.365	—	493	182	401	102	593	346	171	76	20	1.791	667	1.085	4.934
11	3.089	2.007	893	509	188	419	569	970	354	153	463	241	2.896	193	990	4.640
12	4.607	2.148	2.471	597	240	418	40	1.793	522	435	836	101	3.189	1.418	7.088	4.560
13	4.026	2.465	1.511	1.192	202	418	371	1.000	475	192	333	—	3.183	843	4.215	1.644
14	2.087	1.341	648	546	190	338	120	773	485	138	150	—	1.967	120	595	4.270
15	3.077	2.271	728	711	178	414	54	635	355	45	235	200	2.192	885	4.423	3.600
	4.462	2.989	1.258	944	213	480	191	1.472	715	312	445	192	3.492	970	4.646	4.106

¹ Båtene fra nr. 1 til 9 er på 47 fot, båtene fra 10 til 15 på 42 fot.

Sammendrag av regnskap for året 1939 fra 54 nyere
Tabell 11. statsbåter i Nord-Norge.¹

	A	B	C	D	E	Tilsv. fra de	
	Inntil 35 fot	35.0— 44.9 fot	45.0— 54.9 fot	55.0— 60.0 fot	Alle grup- per	første 15	
						B	C
I. Båtlagets regnskap. Gjennomsnitt pr. farkost.							
1. Antall farkoster	16	19	8	11	54	6	9
2. Farkostenes gjennomsnittsstørrelse i fot	30,0	41,3	49,1	59,3	42,8	42,0	47,0
3. Brutto fangst (inkl. annen inntekt)	5.968	16.105	32.651	39.342	20.287	27.797	38.120
4. Fellesgifter i alt - Herav:	1.855	5.230	12.527	17.211	7.752	9.275	14.140
5. Brenselolje og smøreolje m. v. -	549	1.458	2.588	4.290	1.933	2.547	3.260
6. Agn og egning	840	2.329	5.191	7.870	3.441	3.592	5.784
7. Redskapstap og vedlikehold	97	660	1.663	1.914	897	1.100	1.952
8. Andre fellesgifter -	369	783	3.085	3.137	1.481	2.036	3.144
9. Delingsfangst	4.113	10.875	20.124	22.131	12.535	18.522	23.980
10. Fordeling:							
10. Notpart på seifiske -	108	582	1.909	—	520	3.053	3.118
11. Båtpart	1.088	3.000	5.578	6.931	3.616	4.519	6.404
12. Mannskapspart	2.917	7.293	12.637	15.200	8.399	10.950	14.458
13. Gjennomsnittslott for en helårfsfisker	666	1.225	1.695	1.612	1.208	1.584	1.855
14. Beregnet antall mann svarende til denne lott	4,4	6,0	7,5	9,4	7,0	6,9	7,8
15. Største deltakelse, antall mann	7,0	15,0	13	18	18	9	10
16. Minste deltakelse, ant. mann	2	3	3	6	2	5	4
II. Partrederiets (båtens) regnskap. Gjennomsnitt pr. farkost.							
1. Partrederiets bruttoinntekt (båtpart) i alt kr.	1.122	3.050	6.694	6.992	3.822	4.519	6.404
Herav ved							
2. Torskefiske (alt som ikke er seifiske eller sildefiske) -	1.076	2.733	5.360	6.993	3.499	2.710	4.231
3. Seifiske	47	170	1.334	—	271	1.707	1.903
4. Sildefiske	—	147	—	—	52	—	—
5. Partrederiets (båtens) faktiske utgifter	980	2.640	3.738	5.258	2.844	3.285	4.404
Herav:							
6. Avdrag på lån (avskrivn.) -	222	834	912	1.205	740	1.262	1.079
7. Renter og omkostninger ved lån	121	321	280	510	294	154	169
8. Assuranse av fartøy -	231	521	561	728	483	416	568
9. Nyanskaffelser	107	270	637	947	414	240	215
10. Vedlikehold i alt	209	667	1.240	1.646	816	1.127	2.119
Herav på:							
11. Skrog	126	411	630	845	447	522	1.234
12. Motor	48	131	200	285	148	281	544
13. Utstyr	35	125	410	516	220	324	341
14. Andre utgifter	90	27	108	222	97	86	254
15. Partrederiets nettoinntekt	142	410	2.956	1.734	978	1.234	2.000
16. Beholdning i bank og kasse 1. jan. 1939 -	38	358	1.240	708	465	2.460	3.695
17. Beholdning i bank og kasse pr. 31. des. 1939 -	180	768	4.196	2.442	1.443	3.694	5.695
18. Restgjeld ved årets slutt -	4.709	10.207	13.997	20.295	11.195	4.083	3.904

¹ Herav 14 fra Finnmark, 16 fra Troms og 24 fra Nordland.

Sammendrag av regnskap for året 1939 fra 54 nyere statsbåter
 Tabell 11 (forts.). i Nord-Norge.

	A	B	C	D	E	Tilsv. fra de første 15	
	Inntil 35 fot	35.0— 44.9 fot	45.0— 54.9 fot	55.0— 60.0 fot	Alle grup- per	B	C
III. Rentabilitets-beregning for vederiet.							
1. Byggeomkostninger kr	8.790	18.565	24.821	29.608	18.845	14.861	19.040
Herav dekket ved:							
2. Statsbidrag -	3.485	7.252	9.015	9.545	6.864	7.395	9.517
3. Lån i Fiskeribanken . . -	4.856	10.646	14.131	16.928	10.726	7.466	9.523
4. Betalt avdrag (faktisk avskrivning) -	222	834	912	1.205	740	1.262	1.079
5. Dette i prosent av byggeomkostninger %	2,5	4,5	3,7	4,1	3,9	8,5	5,7
6. Dette i prosent av lån . . -	4,6	7,8	6,5	7,1	6,9	16,9	11,3
7. Beregnet normalavskrivning 5 % av byggeomkostninger kr	440	928	1.241	1.480	942	743	952
8. Avskrevet mer enn normalt -	÷ 218	÷ 94	÷ 329	÷ 275	÷ 202	519	127
9. Beregnet netto forutsatt normalavskrivning . . . -	÷ 76	316	2.627	1.459	776	1.753	2.127
10. Nyanskaffelse og vedlikehold i prosent av byggeomkostninger %	3,6	5,0	7,6	8,8	6,5	9,2	12,3
11. Faktisk nettoinntekt i prosent av byggeomkostninger -	1,6	2,2	11,9	5,9	5,2	8,3	10,5
12. Beregnet nettoinntekt (se 9) i prosent av byggeomkostninger -	0	1,7	10,6	4,9	4,1	11,8	11,2

Sammendrag av regnskap for året 1939 fra 36 statsbåter
i Sør-Norge.¹

	B. ² 35.0—44.9 fot	C. 45.0—54.9 fot	D. 55 fot og over	E. Alle grupper
I. Båtlagets regnskap.	kr.	kr.	kr.	kr.
Gjennomsnitt pr. farkost.				
1. Antall farkoster	9	7	20	36
2. Brutto inntekt i alt	9.242	13.394	22.282	17.294
Herav:				
3. Fangstinntekt	9.168	12.846	20.916	16.410
4. Annen inntekt	74	548	1.366	884
5. Fellesutgifter i alt	1.508	1.835	5.074	3.615
Herav:				
6. Brenselolje og smøreolje m. v.	918	1.217	2.717	1.976
7. Agn og egning	233	353	987	675
8. Redskapstap og vedlikehold	49	90	288	190
9. Is, salt og kasser	—	24	400	233
10. Proviant og brensel m. v.	70	58	280	184
11. Andre fellesutgifter	238	93	502	357
12. Delingsfangst	7.734	11.559	17.208	13.679
Fordeling:				
13. Redskapspart som gis særskilt	1.793	880	1.754	1.594
14. Båtpart	1.973	3.335	5.915	4.366
15. Mannskapspart	3.968	7.344	9.539	7.719
16. Gjennomsnittslott for helårsfisker	751	1.130	1.174	1.076
17. Beregnet antall mann svarende til denne lott	5,3	6,6	8,2	7,1
II. Partrederiets (båtens) regnskap.				
Gjennomsnitt pr. farkost.				
1. Partrederiets bruttoinntekt (båtpart) ialt	2.126	3.400	5.964	4.506
Herav ved:				
2. Sildefiske	1.407	1.233	3.475	2.522
3. Bankfiske	—	991	1.874	1.234
4. Seifiske	—	831	62	196
5. Annet kystfiske	561	185	164	267
6. Fraktfart	153	89	354	252
7. Annen inntekt	5	71	35	35
8. Partrederiets (båtens) faktiske utgifter	1.762	2.257	5.188	3.762
Herav				
9. Avdrag på lån (avskrivning)	318	280	1.274	842
10. Renter og omkostninger ved lån	219	238	416	332
11. Assurance av fartøy	240	427	678	520
12. Nyanskaffelser til skrog, motor og utstyr	488	37	750	546
13. Nyanskaffelser av redskap	—	574	378	322
14. Vedlikehold i alt	451	648	1.519	1.082
Herav på:				
15. Skrog	220	429	876	625
16. Motor	112	90	263	191
17. Utstyr	119	119	380	266
18. Andre utgifter	46	53	173	118
19. Partrederiets nettoinntekt	364	1.143	776	744
20. Beholdning i bank og kasse pr. 1/1 1939	118	59	205	155
21. ————— pr. 31/12 1939	482	1.202	981	899
22. Restgjeld ved årets slutt	9.783	12.810	18.534	15.233
23. Restgjeld pr. 31/12 1943	2.486	2.297	4.568	3.606

¹ Herav fra Nord-Trøndelag 1, Sør-Trøndelag 8, Møre og Romsdal 10, Sogn og Fjordane 4, Hordaland 9 og Rogaland 4.

² Gruppe A gjelder mindre båter som det ikke er noen med av i denne undersøkelsen for Sør-Norge.

Sammendrag av regnskap for året 1939 fra 36 statsbåter
 Tabell 12 (forts.) i Sør-Norge.

	B. ¹ 35.0—44.9 fot	C. 45.0—54.9 fot	D. 55 fot og over	E. Alle grupper
III. Rentabilitetsberegning for rederiet:	kr.	kr.	kr.	kr.
1. Byggeomkostninger	15.752	23.039	28.727	24.377
Herav dekket ved:				
2. Statsbidrag	6.260	8.107	9.015	8.150
3. Lån i Fiskeribanken	9.173	11.729	16.484	13.732
4. Betalt avdrag (faktisk avskrivning) ..	318	280	1.274	842
5. Dette i prosent av byggeomkostninger	2,0	1,2	4,4	3,5
6. Dette i prosent av lån	3,5	2,4	7,7	6,1
7. Beregnet normalavskrivning 5 % av byggeomkostningene	788	1.152	1.436	1.219
8. Avskrevet mer enn normalt	÷ 470	÷ 872	÷ 162	÷ 377
9. Beregnet netto forutsatt normal avskrivning	÷ 106	271	614	367
10. Nyanskaffelser og vedlikehold i prosent av byggeomkostninger	% 6,0	% 3,0	% 7,9	% 6,7
11. Faktisk nettoinntekt i prosent av byggeomkostningene	2,3	5,0	2,7	3,1
12. Beregnet nettoinntekt (se 9) i prosent av byggeomkostningene	÷ 0,7	1,2	2,1	1,5

¹ Gruppe A gjelder mindre båter som det ikke er noen med av i denne undersøkelsen for Sør-Norge.

Tabell 13.

Sammendrag av fiskesedler og oppgjørssedler for 10
 av de første 16 statsbåter i Finnmark 1939.

Båt nr.	Tall sjøvær (sedler)	Sesongens varighet i døgn tils.	Dagsyttinger	Sjøværsyttinger	Samlet mannløtt for helårsfisker kr.	Mannsløtt i kr. pr.	
						dagsytting	sjøværsytting
1.	47	257	1.594	291	1.961	7,63	41,72
5.	60	282	2.715	575	2.481	8,80	41,35
6.	45	268	2.380	384	2.443	9,12	54,29
9.	33	311	2.449	274	1.189	3,82	36,03
10.	38	225	1.095	232	743	3,30	19,55
11.	59	187	1.310	413	1.454	7,78	24,64
12.	62	182	1.452	444	911	5,01	14,69
13.	54	289	2.020	346	1.887	6,53	34,94
14.	55	265	1.733	362	949	3,58	17,25
15.	63	311	2.241	431	1.721	5,53	27,32

Tabell 14.

Nyere statsbåter.

Oppgaver for hver enkelt av de 90 som er med i undersøkelsen.

Fylke	Båt nr.	Lengde fot	Bygge- omkost- ninger	Brutto- fangst 1939	Helårslovt pr. mann 1939	Fylke	Båt nr.	Lengde fot	Bygge- omkost- ninger	Brutto- fangst 1939	Helårslovt pr. mann 1939
			kr.	kr.	kr.				kr	kr.	kr.
<i>Nord-Norge:</i>											
F	1	60	33.000	37.301	1.512	F	47	30	10.380	10.496	743
.	2	60	32.700	69.314	3.116	.	48	30	7.600	2.686	334
T	3	60	29.000	36.203	1.450	.	49	30	7.125	6.634	595
.	4	60	32.975	56.317	2.240	N	50	28	9.450	5.195	727
.	5	60	28.400	43.817	1.951	.	51	28	6.835	2.636	522
.	6	60	30.000	29.096	843	F	52	27	10.875	10.260	1.030
.	7	60	28.100	45.627	2.098	N	53	23	1.910	2.462	603
.	8	60	27.300	35.870	1.275	.	54	21	2.150	994	225
.	9	60	35.260	23.516	737	<i>Sør-Norge:</i>					
N	10	57	31.505	32.996	1.601	ST	55	70	39.200	40.853	1.350
.	11	55	30.000	22.702	909	M	56	70	35.115	24.735	868
F	12	52	25.000	65.300	2.762	H	57	70	35.800	21.163	1.630
T	13	52	23.000	26.010	1.195	.	58	66	27.600	15.084	1.075
.	14	50	26.000	22.795	1.153	M	59	65	30.000	16.392	875
N	15	50	25.000	38.195	1.652	.	60	65	31.300	30.114	2.088
.	16	49	24.365	24.012	1.734	SF	61	65	31.000	29.642	1.390
.	17	48	26.935	19.210	833	H	62	63	34.460	20.683	951
F	18	47	23.810	33.974	2.246	M	63	61	26.600	13.091	719
.	19	45	24.455	31.712	1.983	ST	64	60	27.800	38.046	1.033
T	20	44,5	22.865	17.906	1.220	.	65	60	28.500	12.721	580
N	21	44,5	18.750	13.737	1.221	M	66	60	32.000	25.987	1.651
.	22	44	21.040	25.518	1.558	.	67	60	29.450	18.948	1.088
.	23	44	25.735	7.979	470	SF	68	60	22.500	31.825	1.556
N	24	44	18.450	18.101	1.558	H	69	60	25.100	19.985	1.224
.	25	44	19.300	23.545	1.000	.	70	60	33.415	12.390	725
.	26	44	22.750	17.384	797	M	71	55	20.400	25.319	1.620
.	27	43	16.500	19.814	1.784	SF	72	55	21.650	23.948	1.418
.	28	43	22.610	15.565	1.238	H	73	55	16.700	4.673	311
F	29	42	18.450	15.906	1.339	R	74	55	25.950	20.049	1.127
.	30	42	16.200	11.309	668	SF	75	53	27.325	11.014	887
.	31	42	20.750	27.047	1.965	M	76	52	24.000	17.066	1.230
T	32	42	20.400	19.606	1.151	H	77	52	25.650	17.293	1.280
N	33	40	18.860	10.061	966	R	78	47	19.000	11.302	843
.	34	37	12.500	20.241	1.921	.	79	46	20.300	10.486	1.184
.	35	37	15.125	8.424	815	ST	80	45	22.420	5.152	707
.	36	37	14.300	10.571	1.032	M	81	45	22.575	21.446	1.970
.	37	36	13.310	11.251	1.263	NT	82	44	20.790	5.460	585
.	38	35	15.850	12.030	1.578	ST	83	43	21.100	10.452	907
.	39	34	11.450	6.037	673	R	84	43	20.000	13.502	929
.	40	34	9.500	5.919	443	H	85	41	10.700	16.500	466
.	41	34	10.250	8.203	836	M	86	40	14.600	16.570	1.463
.	42	33	11.930	7.909	817	H	87	40	11.450	7.121	851
.	43	33	11.270	8.799	1.033	ST	88	36	14.225	5.734	702
F	44	32	9.800	6.481	886	.	89	35	13.650	2.492	263
N	45	32	12.450	5.342	650	.	90	35	15.250	5.350	590
.	46	31	7.660	5.446	534						

Bokstavene foran båtens løpenummer i undersøkelsen angir hjemstedsfylket; F = Finnmark, T = Troms osv.

Bilag 1.

Regler for tilståelse av bidrag til anskaffelse av nye tidsmessige motor-fiskefartøyer i Finnmark av nærmere fastsatt størrelse og type.

Godkjent av Handelsdepartementet 16. april 1934.

1. Bidrag til anskaffelse av nye, tidsmessige motorfiskefartøyer vil bare bli tilstått *aktive fiskere* som danner *partsrederi* for drift av fartøyet. Fiskerne skal være bosittende i og ha hjemstavnsrett i Finnmark fylke.

De fiskere som vil søke om bidrag, må være kjent som hederlige, dyktige og driftige fiskere. De må personlig ville delta i driften av det fartøy som der søkes om bidrag til. De må tilfredsstillende betingelsene for oppnåelse av lån i Den Norske Stats Fiskeribank, og må legitimere at de er i besittelse av fornøden kapital til utrustning av fartøyet med fiskeredskaper og utstyr til forsvarlig drift.

2. Ansøkerne må ha fylt 21 år og ikke være over 55 år. Som parthavere i samme båt kan der fra samme familie ikke være mer enn to, far og sønn eller to brødre.

3. Den av parthaverne som skal være farkostens fører kan ha to parter.

Bidrag tilstås til bygning av fartøyer av størrelse henholdsvis ca. 13 og 19,5 brutto reg. tonn under dekk, forsynt med driftssikker motor av norsk fabrikk av størrelse henholdsvis ca. 30 og 40 effektive hestekrefter, motordrevet line- og ankerspill samt elektrisk lysanlegg m. v. Fartøy, motor og øvrig utstyr skal være nybygget og av førsteklasses fabrikk.

4. Fartøy hvortil ydes nedskrivningsbidrag, skal bygges etter Skibskontrollens fordringer for skrog, maskin og utstyr og under Skibskontrollens tilsyn. Fartøyet bygges med hekk og med halvdekk (bakk) over mannskapslugaren. Det skal være fagmessig bygget og godt konstruert.

Fartøyet skal kravellbygges under tak av beste sort vinterhugget furumaterialer, vel avlagret og fri for vannkant, skjører og stygge kvister etc. Fartøyet nagles. Alle bolter, spiker, mast-, bom, og blokkbeslag etc. av beste sort galvanisert jern. Alle bjelkeknær av jern. Maskinfundamentets langstokker av ek. Master av rettvokset, utsøkt furu, mest mulig kvistfri og helt fri for gjete. Fartøyet rigges med to master av typen for stormrigg. All stående og løpende rigg, seil, fortøyningsgods (med patentankere), navigasjons- og øvrige utstyr skal være førsteklasses og egnet for sitt bruk, med sikte på driften i Finnmark. Innredning av lugar og lasterom må være praktisk anordnet, oljetanker solide og rikelig store, dekkshus og rorledning solide og gode.

De nødvendige tegninger samt spesifikasjoner (leveres av byggerne) skal approberes av Skibskontrollen og godkjennes av rederiet og Fiskeridirektøren.

5. Bidrag til nedskrivning av byggeomkostningene tilstås med inntil 50 prosent av omkostningene for fartøyet i ferdig, sjødyktig og godkjent stand (med foreskrevne sertifikater). Beløpet fastsettes på grunnlag av godkjent bygge-regnskap, dog skal bidraget sammen med på fartøyet opptatt lån i Fiskeribanken ikke overstige byggeomkostningene.

6. For bidraget skal Staten ha 1. prioritets panterett i fartøyet (med maskin og utstyr) samt trygdesum, medmindre der er opptatt pantelån i Fiskeribanken på fartøyet. I sistnevnte tilfelle skal pantet for bidraget ha prioritet og opptinningsrett etter Fiskeribanklånet.

7. Søknad om bidrag skrives *på skjemaer som fåes ved henvendelse* til Fiskeriinspektøren, Vardø, og sendes i utfylt stand tilbake gjennom ham.

Søknaden skal være ledsaget av:

- a. Erklæring fra vedkommende herreds (bys) fiskeribanknevnd og herredstyre vedkommende kommunegaranti for lån på fartøyet i Den norske Stats Fiskeribank, såframt partrederiet akter å søke sådant lån. I motsatt fall må vedlegges bevitnet erklæring om hvordan den nødvendige byggekapi- tal er sikret.
- b. Bevitnet erklæring om hvordan den nødvendige kapital til fartøyets utrustning og drift er tilveiebrakt.

8. De søknader som ved søknadsfristens utløp er innkommet til fiskeriinspektøren blir å undergi en forberedende behandling av Fiskeriinspektøren, sammen med et av Finnmark Fiskerilag oppnevnt utvalg. Fiskeriinspektøren og utvalget avgir innstilling til Fiskeridirektøren om den rekkefølge i hvilken de finner at søknadene bør innvilges. Det skal herunder til en viss grad iakttas at de nye fartøyer blir fordelt på de forskjellige strøk av fylket.

9. Når Fiskeridirektøren har avgjort søknaden, eventuelt i samråd med Fiskeribanken, gir han ansøkerne underretning om hvorvidt søknadene er innvilget eller ikke.

Fiskeridirektøren kan deretter for de ansøkeres vedkommende som innvilges bidrag, bestemme at innhentelse av tegninger, spesifikasjoner og anbud samt avslutning av byggekontrakten for levering av fartøy, motor og øvrig utstyr i den hensikt å bringe byggeomkostningene ned m. v., skal foreståes av fiskeriinspektøren sammen med det av fiskerilaget oppnevnte utvalg.

10. Fartøyet må, hvis ikke noe annet er bestemt av Fiskeridirektøren, være bygget ferdig seinest et år fra den dag tilsagnet om bidrag er gitt. Ellers faller tilsagnet bort.

11. Når fartøyet er ferdigbygget og etter besiktigelse er godkjent såvel av partsrederiet eller dettes representant som av de myndigheter hvem kontrollen med byggingen har vært underlagt, blir det til Fiskeridirektøren å sende inn gjennom fiskeriinspektøren:

- a. Bevitnelse om besiktigelsen til legitimasjon for at bygget er fullført på forskriftsmessig måte og overensstemmende med planen.
- b. Bilbrev og målebrev for fartøyet.
- c. Avskrift av verditakst.
- d. Gjenpart av assurancepolisen.
- e. Byggeregnskap, oppstillet i poster etter nærmere av Fiskeridirektøren fastsatt norm, samtlige dokumenter i bevitnet stand.

12. Når samtlige foran nevnte dokumenter foreligger i orden, utferdiges pantebrev for bidraget. Pantebrevet sendes partsrederiet til underskrift og tinglysning, hvorpå dokumentet returneres til Fiskeridirektøren.

13. Bidraget utbetales av Fiskeridirektøren etter attest fra Skibskontrollen i terminer etter hvert som byggingen skrider fram. Siste termin utbetales dog først når pantebrevet foreligger tinglyst og i orden.

14. Statens panterett for bidraget gjelder for et tidsrom av 10 år, regnet fra bidragets utbetaling.

15. Så lenge Statens panterett for bidraget hviler på fartøyet gjelder følgende:

- a. Eierne plikter å holde fartøyet med maskin og øvrig utstyr vedlike i forsvarlig stand og å ha fartøyet assurert i et sjøtrygdslag som er godkjent av Den Norske Stats Fiskeribank.

- b. Føreren plikter å føre regnskap over farkostens drift på nærmere av Fiskeridirektøren angitt måte og å tilstille Fiskeriinspektøren i Finnmark en bevitnet avskrift av regnskapet pr. 30. juni og 31. desember hvert år.
- c. Det er ikke tillatt å overdra, leie bort eller selge fartøyet til noen annen eller benytte dette til annen virksomhet enn fiskeri uten etter innhentet samtykke fra Fiskeridirektøren.

Misligholder eierne sine plikter etter punkt a—c, kan Handelsdepartementet straks kreve det hele bidrag betalt tilbake av eierne, som står solidarisk ansvarlig for bidraget. Det samme gjelder:

Hvis eierne dør eller umyndiggjøres;

hvis fartøyet selges fra eierne ved tvangsauksjon, eller

hvis fartøyet pådras sjøpanterett, hvorfor assuransen ikke hefter, med mindre betryggende sikkerhet stilles.

Fiskeridirektøren skal sørge for at foranstående bestemmelser blir tinglyst som heftelse på fartøyet.

16. Departementet kan gi nærmere forskrifter som trenges for å gjennomføre disse regler, samt forskrifter om tilsyn med de fartøyer som har fått bidrag.

Bilag 2.

**Pantobligasjon til Den Norske Stat for nedskrivningsbidrag
(lån) til anskaffelse av fiskefartøy.**

Undertegnede erkjenner herved å ha mottatt kr. kr.
som bidrag av det beløp som Staten har stillet til disposisjon til anskaffelse av
nye, tidsmessige motorfiskefartøyer.

Til sikkerhet for bidraget pantsetter vi herved med prioritet og opptrinnsrett
etter pantegjeld opptatt på første prioritet det oss tilhørende fartøy
registreringsmerke av drektighet brutto registertonns og
netto registertonns, hjemmehørende i med motor, stående og løpende
rigg, fortøyningsredskaper og alt øvrig tilbehør som er eller seinere måtte bli
anskaffet, samt fartøyets, inventarets og tilbehørets forsikringssum.

Vi forplikter oss til å holde fartøyet betryggende brannforsikret og sjø-
forsikret mot skade og ansvar i et av Fiskeribanken eller Fiskeridirektøren god-
kjent sjøtrygdslag.

Bidraget kan i sin helhet straks kreves tilbakebetalt:

- a. når fartøyet pådrages sjøpanterett, hvorfor assuranen ikke hefter, med-
mindre betryggende sikkerhet stilles.
- b. når fartøyets forsikring ikke holdes i behørig orden eller forsikringen ut-
settes for å forspilles ved bidragsmottagernes overtredelse av forsikrings-
kontrakten,
- c. når fartøyet selges eller leies bort uten Fiskeridirektørens samtykke eller
taper retten til å føre norsk flagg,
- d. hvis fartøyet ikke lengere i vesentlig utstrekning anvendes i fiskeribedriften,
- e. hvis fartøyet fraselges bidragsmottakerne ved tvangsauksjon eller på annen
måte overgår til noen annen,
- f. hvis bidragsmottakerne dør eller umyndiggjøres,
- g. hvis bidragsmottakerne viser seg uetterrettelig i å oppfylle sine forpliktelser
med hensyn til avgivelse av driftsregnskap,
- h. hvis bidragsmottakerne forsømmer fartøyets vedlikehold.

Staten skal i tilfelle bidraget etter påkrav ikke tilbakebetales være berettiget
til, ikke alene å holde seg til oss og pantets seinere eiere, i hvilket tilfelle inndrivelse
skal skje på grunnlag av obligasjonen overensstemmende med tvangsfullbyrdelses-
lovens § 3 nr. 6, men også til overensstemmende med nevnte lov å la pantet
bortselge ved tvangsauksjon uten først å anlegge søksmål. Forkynnelse av på-
krav eller varsel etter tvangsfullbyrdelseslovens § 13 eller § 179 tilstilles oss under
den til Fiskeridirektøren oppgitte adresse. Retten til utsettelse av tvangsauksjon
etter samme lovs § 111 eller § 195 frafalles. Eventuell tvangsauksjon kan holdes
på fartøyets hjemsted.

De omkostninger som foranlediges ved at Fiskeridirektøren lar møte ved
auksjon over pantet eller utlegget, utredes av bidragsmottakerne likesom de
øvrige inkassasjonsutgifter.

Hvis noen treffer rettslige skritt til ervervelse av rettighet i eller rådighet
over fartøyet, skal bidragsmottakerne straks underrette Fiskeridirektøren.

Fiskeridirektøren eller de av denne befullmektigete har til enhver tid adgang
til fartøyet for å besiktige dette.

Vi overtar solidarisk ansvar for bidraget en for og for en.
Til bekreftelse underskriver vi denne obligasjon i overvær av 2 vitterlighets-
vitner.

. den 19 Til vitterlighet: 1 2

Bilag 3.

Instruks for partrederienes regnskapsføring står på følgende sider. Les bestemmelsene nøye!

Ta godt vare på dette hefte!

Til partrederiene.

Regnskapsføringen.

Med henvisning til bidragsreglenes paragraf 17 b sendes vedlagt nytt materiale for føring av regnskap over båtens drift. En sender 5 skjemaer for halvårsregnskap og en fiskeseddelbok. Når den tidligere tilsendte oppgjørskbok er utskrevet, kan ny fåes ved henvendelse hit.

Fiskeridirektøren har tidligere bestemt at regnskap skal avgis hvert halvår, avsluttet pr. 30. juni og 31. desember og innsendes seinest innen utgangen av juli og utgangen av januar måned hvert år. Da det har vist seg at mange oversitter fristene for regnskapsavleggelsen, gjør en på ny merksam på at fristene må overholdes og at en blir nødt til å gå strengt til verks for å få regnskapene avgitt i rett tid.

Skulde det være noe å spørre om i forbindelse med regnskapsføringen, tør en be om at De snarest henvender Dem hertil, hvoretter en vil gi nærmere rettleiing.

En gjør spesielt merksam på at det no er lempet på bestemmelsene om betaling av skatt med båtens midler. Det henvises til s. 4 punkt 8 i dette hefte.

Bergen i desember 1941.¹

Les nøye gjennom instruksen!

Instruks for partrederienes regnskapsføring etter skjema A.

Partrederiet skal føre kassabok, fiskeseddelbok og oppgjørskbok og avgis halvårlige regnskapsammendrag på et særskilt skjema.

Direktoratet sørger for fiskeseddelbok, oppgjørskbok og halvårsskjema. Kassabok må partrederiet holde selv.

I kassabok føres de løpende inn- og utbetalinger.

I fiskeseddelboka innføres hvert sjøværs (hver turs) fiskesalg. Angi kvantum, pris og salgssum for hver fiskesort. Oppgi da fangstplass og, hvis fangsten leveres til mer enn en kjøper, den viktigste kjøpers navn og adresse. Nederst på fiskeseddelen oppgis turens (sjøværets) varighet og fartøyets navn og distriktsmerke. Fiskeseddelen påføres nummer og underskrives av fartøyets fører (høvedsmann). Bruk blåpapir når fiskeseddelen skrives ut, slik at De får to likelydende eksemplarer. Det perforerte eksemplar rives løs når halvårsregnskapet skal avgis og sendes inn sammen med dette som bilag. Gjenparten, som står fast i boka, oppbevares av partrederiet.

¹ Instruksen som ble sendt ut til jul 1941 var i det vesentlige den samme som ble brukt tidligere.

Hvis partrederiet helt eller delvis tilvirker fangsten selv, skrives fiskeseddel hver gang salg foretas. Det må da angis hva slags fiskeprodukter som er solgt, såsom tørrfisk av torsk, saltfisk osv. Det må oppgis både mengde, pris og salgssum.

Oppgjørsboka nyttes hver gang det foretas oppgjør med mannskapet. Oppgjørene nummereres fortløpende for et helt år. Pass nøye på å oppgi tidsrom og hva slags fiske det dreier seg om, såsom lofotfiske, bankfiske, vårtorskfiske, vintersildfiske (stor- og vårsildfiske), kveitegarnfiske og liknende. Før også opp hva slags redskap som er nyttet.

Ellers følger oppgjøret den vanlige oppgjørsmåte ved de fleste fiskerier. Også de utgifter som ikke er spesielt nevnt i den trykte oppregningen, må *spesifiseres* så nøyaktig som mulig når de er betalt av brutto-fangst før deling finner sted.

Ved utfyllingen av oppgjørsblanketten nyttes blåpapir på samme måte som i fiskeseddelboka. Et eksemplar følger det regnskapsskjemaet som sendes inn til Fiskeridirektøren.

Regnskapsskjemaet.

På *første side* i regnskapsskjemaet gis et sammendrag av inntekter og utgifter vedrørende fisket i det halvår regnskapet gjelder for. Nederst angis hvor mange mann som i alt har vært med båten på hvert fiske.

På *annen side* skriver en av etter oppgjørsblankettene beløpet for netto fiske (delingsfangst), mannslott, mannskapspart, båtpart og eventuelt, særskilt redskapspart.

Det innskjerpes at uoppgjorte fordringer og lagsgjeld føres nøyaktig opp nederst på annen side. Hvis båtlaget, når regnskapet avgis har fangst liggende usolgt, f. eks. tørrfisk, guano eller liknende, føres kvantum og verdi opp *anslagsvis*. Levert fangst som partrederiet ikke har fått oppgjør for ved halvårets slutt, føres også opp her.

Partrederiet setter den andel som båten skal ha av delingsfangsten til den prosent eller det antall lotter som vanlig beregnes for vedkommende båtstørrelse på det fisket båten driver. Fiskeridirektøren har likevel rett til seinere å gjøre de endringer i båtlottens beregning som forholdene måtte gjøre nødvendig eller ønskelig for at båten skal kunne svare sine forpliktelser og holdes ordentlig vedlike.

På *tredje side* gir partrederiet regnskap for båten. Selve skjemaet angir nøyaktig hvorledes dette regnskap skal føres. En vil likevel innskjerpe følgende:

1. Renter av båtens midler som står i bank føres opp under *annen* inntekt.
2. Anskaffelse til båten eller utstyret som er for meget til at det kan karakteriseres som alminnelig vedlikehold, føres opp som *nyanskaffelser*, og også da mest mulig spesifisert.
3. Det innskjerpes at båtens kontante midler skal settes i bank, slik at kontanter i kasse innskrenkes til et rimelig beløp. For hvert halvårsregnskap må det følge med *erklæring fra vedkommende bank (banker)* for hvor meget som er innstående på båtens (partrederiets) navn den dag regnskapet avsluttes.
4. Merk følgende om føring av kontantbeholdning og bankinnskudd: Kontantbeholdning og bankinnskudd *ved begynnelsen av en regnskapsperiode* settes øverst på halvårsskjemaets 3. side under »Inntekt», ved slutten av en regnskapsperiode lenger nede under »Utgift».

5. Assuransepremie føres opp i regnskapet for det halvår det gjelder. (Er premie betalt for et helt år må dette angis).
6. Regnskapet bør ledsages av bilag for samtlige utgifter i *båtens* regnskap (tredje side). I tvilstilfelle kan en *forlange* kvitteringer innsendt.
7. På spørsmål om hvor stor partrederiets *gjeld* er utenom restgjelden i Fiskeribanken føres bare opp den gjeld som vedrører båten, ikke gjeld som måtte vedrøre driften forøvrig.
8. Partrederiet har ikke adgang til å benytte noen av de inntekter som tilfaller båten til formål som ikke vedrører båten. Utbetaling til parthaverne av båten (rederiets) midler kan først skje når hele partrederiets gjeld er betalt.

Det er dog tillatt å bruke av partrederiets (båtens) midler det som er nødvendig for å betale den del av parthavernes skatt som skyldes båten sin inntekt (inntekt av båtlotter). Kvittering fra herredskassereren for sådan betaling må vedlegges regnskapet.

På *fjerde side* føres opp mengde og verdi av de fiskeredskaper som partrederiet eller andre er i besittelse av og som brukes ombord i dette fartøy. Verdien ansettes skjønnsmessig. Likeens føres opp så spesifisert som mulig alt som er medgått til nyanskaffelse og vedlikehold av redskap i halvåret. Da også disse oppgaver er meget viktige for bedømmelse av driftens lønnsomhet, vil en anmode om at de blir avgitt så spesifisert, fullstendig og samvittighetsfullt som mulig.

Også halvårsregnskapet skal fylles ut i to likelydende eksemplarer, hvorav det ene sendes inn til Fiskeridirektøren. Det andre beholder partrederiet.

På foranledning skal en om partrederiets regnskapsføring og regnskapskontrollen til slutt bemerke følgende:

Direktoratet har ikke alltid full anledning til å kontrollere fangstverdiens størrelse og eventuelle andre inntekter, da det hele vil bero på om alle fiskesedlene er lagt ved regnskapet når det sendes inn. En vil derfor ikke unnlate å gjøre merksam på at partrederiet (både korresponderende reder og de øvrige parthavere) vil bli avkrevet en forklaring dersom det seinere skulde vise seg at *inntektsoppgavene* har vært feilaktige. På samme måte vil parthaverne seinere måtte gjøre rede for eventuelle feil i *utgiftsoppgavene*.

Bilag 4.

Fangst.

Fangstplass

Levert til
 (den viktigste kjøper).

Dato..... Fiskeseddel nr.

		Pris	Kr.	Øre
..... kg torsk (fersk)				
..... » torsk (saltet)				
..... » hyse				
..... » sei				
..... » kveite				
..... hl sild				
{	..... kg			
 »			
 »			
 »			
 »			
 »			
 »			
 »			
..... liter lever				
..... » rogn				
..... »				
		Kr.		

Turens (sjøværets) varighet

.....
 Farkostens navn og reg. merke.

.....
 fører (høvedsmann).

Bilag 5.

Oppgjør..... nr..... over..... fiske for
tidsrommet.....
Redskapenes art

I n n t e k t.

Inntekt for levert fangst kr.....
Annen inntekt »

kr.....

Utgifter som trekkes fra brutto fangst.

.....kg. brenselolje og smøreolje kr.....
Agn¹ »

..... »

..... »

Forsyn/angler/tråd »

Is/salt/kasser/tønner »

Må spesifiseres { Andre fratrekk »

..... »

..... »

..... »

..... »

Netto kr.....

Mannskapet har utgjort.....mann

Fordeling.

Netto kr..... delt ilotter utgjør kr..... pr. lott.

Mannskapet erholderlotter ialt kr.....

Båten — —>.....

Redskapene — —>.....

¹ Mengde og verdi av hver agnsort føres opp for seg.

Bilag 6.

Dette skjema skal utfylles og sendes til Fiskeridirektøren 2 ganger om året, gjeldende pr. 30/6 og 31/12 og være innsendt innen en måned etter forfall.

Som bilag medsendes fiskesedlene, et skjema for hvert foretatt oppgjør og attest fra vedk. bank(er) om størrelsen av eventuelle bankinnskudd.

Regnskap.

Skjema A.

vedk.....Mrk..... for tidsrommet
 (båtens navn)

Inntekt:

Inntekter ved salg av fangst kr.....

Annen inntekt » kr.....

Utgift¹:

..... kg brenselolje kr.....

..... » smøreolje »

Annet til maskinen »

..... ks. agn »

..... »

Forsyn/angler/tråd »

Is/salt/kasser/tønner »

Andre fratrekk »

(må spesifiseres)

..... »

..... »

..... »

..... » kr.....

Netto (delingsfangst) kr.....

Mannskapet har bestått av:

På..... fiske..... mann

(tall)

» » »

(tall)

» » »

(tall)

» » »

(tall)

¹ MERK: De utgiftene som det står spesifisering for her, må oppgis for seg og aldri slås sammen. Spesifiser så nøyaktig som mulig.

Fordeling av nettoutbyttet

(Her avskrives etter oppgjørsskjema resultatet av hvert oppgjør).

Kr.....delt i....lotter	Pr. lott kr.....	Båten....lotter kr.....
» — »	—»—	» » »
» — »	—»—	» » »
» — »	—»—	» » »
» — »	—»—	» » »
» — »	—»—	» » »
» — »	—»—	» » »
» — »	—»—	» » »
» — »	—»—	» » »
» — »	—»—	» » »
» — »	—»—	» » »
» — »	—»—	» » »
» — »	—»—	» » »
» — »	—»—	» » »
» — »	—»—	» » »
» — »	—»—	» » »
» — »	—»—	» » »
» — »	—»—	» » »
» — »	—»—	» » »
» — »	—»—	» » »
» — »	—»—	» » »
» — »	—»—	» » »
» — »	—»—	» » »

Uoppgjorte fordringer og lagsgjeld:

Båtlaget har pr.....	tilgode for levert fangst	kr.....
»	» » » annen inntekt	»
		kr.....
Båtlaget har pr.....	udekket gjeld.....	kr.....

Partrederiets (båtens) regnskap:

Inntekt:

Inntekter på båten ved part i fangst	kr.....
Annen inntekt.....	»
Innestående i bank ved halvårets begynnelse pr.	»
Kontanter i kasse —»—	»
	<u>kr.....</u>

Utgift:

Avdrag på Fiskeribanklån	kr.....
Renter for —»—	»
Assuranse fra.../...til.../....	»
Nyanskaffelser (spesifiseres)	»
.....	»
.....	»
Vedlikehold på båt	kr.....
— » maskin	»
-- » utstyr	kr.....
Innestående i	ved halvårets slutt »
	(bankens navn)
Kontanter i kasse.....	» » » »
	<u>kr.....</u>

Svar også på følgende:

Er de oppførte avdrag og øvrige utgifter betalt?

Hvor stor er restgjelden no i Fiskeribanken?

Hvor stor er partrederiets øvrige gjeld no?

Sted.....den.....194....

Underskrifter: (Alle medlemmer av partrederiet må skrive under **personlig**).

.....hovedsmann

.....parthaver

.....»

.....»

.....»

Oppgave over redskapsmengde*) pr.

.....(antall) liner.....	.....kgs.....	.....	.....verdi kr.....
.....» liner.....	.....».....	.....	.....— ».....
.....torskegarn.....	.....	.....	.....— ».....
.....fetsildgarn.....	.....	.....	.....— ».....
.....storsilddrivgarn.....	.....	.....	.....— ».....
.....vårsildsettegarn.....	.....	.....	.....— ».....
.....seigarn.....	.....	.....	.....— ».....
.....nordsjøsilddrivgarn.....	.....	.....	.....— ».....
Andre redskaper.....	.....	.....	.....— ».....
.....— ».....
.....— ».....
			.....<u>I alt kr.....</u>

*) Her oppføres også de redskaper som benyttes og som tilhører de av mannskapet som ikke er medeiere av partrederiet.

Oppgave over vedlikehold og nyanskaffelse av redskaper i..... halvår 19....

Her oppføres alt som er medgått til vedlikehold og nyanskaffelse, så som barking, bøting, kjøp av nye redskaper osv. nøyaktig spesifisert for hvert slag.

.....	.....kr.....
.....».....
.....».....
.....».....
.....».....
.....».....
.....».....
.....».....
.....».....
.....».....
.....».....
..... <u>I alt kr.....</u>	

De viktigste forandringer i skjema A, gjennomført fra 1. januar 1944.

1. Regnskap skal bare avgis en gang om året pr. 31/12.
2. Nederst første side spørres no således:

Oversikt over hva slags virksomhet båten drev i året:

Hva slags fiske	Antall mann	Antall fangstdøgn	Sesongens varighet	
			fra	til
.....				
.....				
.....				
.....				
.....				
.....				

3. Annen side er no satt opp således:

Fordeling av netto:

(Her skrives av etter oppgjørsskjema resultatet av hvert oppgjør).

Oppgjør nr.	Netto (delingsfangst)	Antall lotter	Beløp pr. lott blir da	Båten får tilsammen		Redskapene får tilsammen ¹		Mannskapet får tilsammen		Redskapsutgifter som hver mann holdt særskilt	
				Antall lotter	Samlet beløp	Antall lotter	Samlet beløp	Antall lotter	Samlet beløp	pr. mann	i alt for sesongen
	Kr.		Kr.		Kr.		Kr.		Kr.		Kr.
.....											
.....											
.....											
.....											
.....											
.....											

¹ Dersom redskapsparten er medregnet i båtparten eller mannskapsparten, må dette anmerkes.

4. Øverst på tredje side kommer inn følgende rettledning:

MERK: På denne side skal sum av »inntekt« alltid være lik sum av »utgift«.

Regnskap.

Vedk.....distriktsmerke..... for året.....
(fartøyets navn)

Inntekt ved fisket:

Inntekt ved salg av fangst kr.....

Annen inntekt..... »

Brutto fangst kr.....

Utgifter i anledning fangsten
som trekkes fra før deling finner sted mellom
mannskap og fartøy (rederi):¹

..... kr.....
..... »
..... »
..... »
..... »
..... »
..... kr.....

Til deling på mannskap og fartøy (rederi) (delingsfangst).... kr.....

Hele mannskapet har bestått av:

På.....fiske.....mann. Av disse var.....lottakere
» » »
» » »
» » »
» » »
» » »
» » »

¹ Før opp spesifisert hva slags utgifter det gjelder.

Sammen drag av spesialregnskap for hver sesong.

Hva slags fiske ¹	Brutto fangst Kr.	Utgifter i anledn. fangsten Kr.	Delingsfangst Kr.	Herav på:				
				Fartøyet med redskap		Mannskapet		
				0/0	Kr.	0/0	I alt Kr.	Mannslott Kr.
.....								
.....								
.....								
.....								
.....								
.....								
.....								
.....								
.....								
I alt								
Uoppgjort fiske (tilgode for levert fangst) ²								
.....								
.....								
.....								

	Ved årets	
	begynnelse Kr.	slutt Kr.
Partrederiets bankinnskudd
» kontantbeholdning
Samlet gjeld
Herav til Fiskeribanken
.....

Statusoppgaver pr. 31/12.

Aktiva:	Passiva:
Fartøyets verdi pr. kr.....	Pantegjeld kr.....
Verdi av redskapsutr... »	Akseptor »
Andre aktivaposter »	Annen gjeld »
Innestående i bank » »
Kontant i kasse » »
I alt kr.....	I alt kr.....

¹ Spesifiser nøyaktig på de forskjellige slags fiske, såsom vintersildfiske, feitsildfiske, sildefiske ved Island, håbrannfiske, torskefiske ved Grønland osv.

² En setter opp bruttofangstens antatte verdi og fordeler på vanlig måte.

Rederiets (fartøyets) utgifter:

(Utgifter etter at deling har funnet sted).

Hyrer:

Skipper	mdr. à kr.	kr.
Maskinist	—»—	»
Assistent	—»—	»
Bestmann	—»—	»
Prosjenter til skipper og maskinist		»
Lotter til notbas		»
Proviant og stuerthyre		»
		<u>kr.</u>

Forsikringspremier:

Fartøy fra	til	kr.
Redskap »	»	»
Riksforsikring og trygdekasse		»
		<u>»</u>

Brenselforbruk:

.....	tonn kull	kr.
.....	kg solarolje	»
.....	» smøreolje	»
.....	» petroleum	»
		<u>»</u>

Vedlikehold:

Skrog		kr.
Maskin		»
Redskap		»
Dekks- og maskinrekvisita, kjelesjau og vann		»
Hamnepenges, tilsyn etc.		»
Avskrivning på fartøyet	% av kr.	»
—»— redskap		»
Renter av gjeld		»
Andre utgifter (spesifiser!)		»
.....		»
.....		»
		<u>»</u>

Utgifter i alt kr.

Inntekt ved part i fangst (fra foregående side) ..	kr.
Annen inntekt	»
	<u>kr.</u>

Overskudd/Underskudd kr.

Overskuddet er anvendt således:¹

.....	kr.
.....	»
.....	»
.....	»
	<u>kr.</u>

¹ Er det underskudd, gir en opp hvordan underskuddet er dekket.

Oppgave pr.....over den redkapsmengden som anvendes.¹

.....snurpenøterverdi kr.....

Annet utstyr til snurpenotfiske

..... — »

..... — »

.....(antall liner).....kg.s — »

..... —» » — »

.....torskegarn — »

.....feitsildgarn — »

.....drivgarn for vintersild — »

.....settegarn for vintersild — »

.....seigarn — »

.....nordsjøsilddrivgarn — »

.....kveitegarn — »

Andre redskap — »

..... — »

..... — »

I alt kr.....

¹ Her føres også opp de redskap (bruk, vegn) som tilhører andre enn fartøyet (rederiet) men som brukes på fartøyet.

Oppgave over vedlikehold og nyanskaffelser av redskap i året 19.....

Her føres opp alt som er medgått til vedlikehold og nyanskaffelse, så som barking, bøting, kjøp av nye redskaper osv., nøyaktig spesifisert for hvert slag.

..... kr.....

..... »

..... »

..... »

..... »

I alt kr.....

Dette skjema brukes av enkelte mindre båter fra 1. januar 1944.

Bilag 8.

Skjema C.

Fiskeridirektoratet
Driftsøkonomiske undersøkelser.

Dette skjema skal fylles ut
pr. 31. desember og sendes til
Fiskeridirektøren innen utgan-
gen av januar neste år.

Regnskap.

Vedk..... Mrk..... for tidsrommet..... 194.....
(båtens navn)

I.
Inntekter: ..
Fangstinntekt kr.....
Annen inntekt..... »

Tilsammen kr.

Utgifter: Her tas med utgifter i forbindelse med
selve fiskeridriften i årets løp såsom:
..... kg brenselolje kr.....
..... » smøreolje/bensin¹ »
Annet til maskinen »
..... ks. agn »
Forsyn/angler/tråd »
Is/salt/kasser/tnr. »
Andre utgifter (må spesifiseres)
..... »
..... » kr.....

Årsoverskudd på driften. kr.....

Herav får: { Mannskapet »
Båten »
Annen inntekt utenom deling... »
Båtens inntekt i alt »

Utgifter som bæres av båten:

II.

Avdrag på Fiskeribanklånet kr.....
Renter for Fiskeribanklånet »
Assurans fra / til »
Nyanskaffelser »
Vedlikehold av skrog »
—» maskin »
—» utstyr » kr.....

Båtens netto kr.....

Svar på følgende:

Hvor stor var partrederiets kontantbeholdning ved årets slutt? .. kr.....
—» bankbeholdning »

Er alle de oppførte utgifter og avdrag betalt?
Hvor stor er restgjelden til Fiskeribanken kr.
Har partrederiet annen gjeld, i tilfelle hvor stor kr.....

¹ Stryk det som ikke passer.

Deltakelse i fiske:

Hva slags fiske er det drevet med båten? Oppgi nedenfor tidsrommet og antall mann i hvert fiske.

..... fra...../..... til...../.....	.....mann
	(antall)
..... »/..... »/..... »
	(antall)
..... »/..... »/..... »
	(antall)
..... »/..... »/..... »
	(antall)
..... »/..... »/..... »
	(antall)
..... »/..... »/..... »
	(antall)

Redskapsbeholdning pr. / 194

Oppgi hva slags redskaper, antall og verdi.

.....	.....	verdi kr.....
	(antall)	
.....	» ».....
	(antall)	
.....	» ».....
	(antall)	
.....	» ».....
	(antall)	
.....	» ».....
	(antall)	

Merknader:

.....
.....
.....
.....

.....den.....194.....
(Sted)

Underskrifter: (Alle medlemmer av partrederiet må skrive under personlig).

.....høvedsmann
.....parthaver
..... »
..... »