

## Norges Skipsfart.

Af E. W. Paulson<sup>1)</sup>

Ved utgangen af 1939 hadde Norge en handelsflåte på ca. 4,8 mill. tonn brutto. I dette tall er bare regnet med skip på 100 tonn og større. De tilsvarende tall for de andre skandinaviske land var: Sverige 1,545 mill. t., Danmark 1,157 mill. t. og Finnland 0,625 mill. t. Sett i forhold til folkemengden har sjøfarten mere enn femdobbel betydning for Norge sammenlignet med Danmark, 6—7 dobbelt sammenlignet med Sverige og ca. 4 dobbelt sammenlignet med Storbritania og Nederland.

Der er i virkeligheten intet annet land som har satt tilnærmeelsesvis en så stor del av sin samlede økonomiske virksomhet inn på skipsfarten som Norge.

Skipsfartens virkefelt kan vi dele i tre områder:

For det *første* den innenrikske transporttjeneste. I Norge kan denne deles i tre undergrupper: lokalfart, fjordfart og kystfart alt etter trafikkområdets geografiske utstrekning.

For det *annet* transporttjeneste mellom hjemlandet og utlandet.

For det *trede* transporttjeneste mellom utenlandske havner.

Historisk sett har skipsfarten vokset fram fra de korte til de lange avstander — fra nærtrafikk til fjerntrafikk.

Neppe i noe annet land spiller den innenrikske skipsfart så stor rolle som i Norge. Det er en følge av de naturlige forhold. På den ene side lang, godt beskyttet kyst og på den annen side store hindringer for den landverts transport.

Også skipsfart til formidling av varebytte med utlandet har spillet en stor rolle for Norge langt bakover i historien. Landets naturlige produksjonsmuligheter har betinget en relativt stor utenrikshandel. Eksport av fiskevarer og produkter fra skogbruket, import av korn,

<sup>1)</sup> Professor ved Norges Handelshøyskole.

## Norges Skipsfart.

Af E. W. Paulson<sup>1)</sup>

Ved utgangen af 1939 hadde Norge en handelsflåte på ca. 4,8 mill. tonn brutto. I dette tall er bare regnet med skip på 100 tonn og større. De tilsvarende tall for de andre skandinaviske land var: Sverige 1,545 mill. t., Danmark 1,157 mill. t. og Finnland 0,625 mill. t. Sett i forhold til folkemengden har sjøfarten mere enn femdobbel betydning for Norge sammenlignet med Danmark, 6—7 dobbelt sammenlignet med Sverige og ca. 4 dobbelt sammenlignet med Storbritania og Nederland.

Der er i virkeligheten intet annet land som har satt tilnærmeelsesvis en så stor del av sin samlede økonomiske virksomhet inn på skipsfarten som Norge.

Skipsfartens virkefelt kan vi dele i tre områder:

For det *første* den innenrikske transporttjeneste. I Norge kan denne deles i tre undergrupper: lokalfart, fjordfart og kystfart alt etter trafikkområdets geografiske utstrekning.

For det *annet* transporttjeneste mellom hjemlandet og utlandet.

For det *trede* transporttjeneste mellom utenlandske havner.

Historisk sett har skipsfarten vokset fram fra de korte til de lange avstander — fra nærtrafikk til fjerntrafikk.

Neppe i noe annet land spiller den innenrikske skipsfart så stor rolle som i Norge. Det er en følge av de naturlige forhold. På den ene side lang, godt beskyttet kyst og på den annen side store hindringer for den landverts transport.

Også skipsfart til formidling av varebytte med utlandet har spillet en stor rolle for Norge langt bakover i historien. Landets naturlige produksjonsmuligheter har betinget en relativt stor utenrikshandel. Eksport av fiskevarer og produkter fra skogbruket, import av korn,

<sup>1)</sup> Professor ved Norges Handelshøyskole.

salt m. v. har i århundreder representert et betydelig transportbehov. I nyere tid kommer importen av kull, brenseloljer, jern og stål, maskiner m. v. og eksport av malm, metaller, gjødningsstoffer, cellulose, papir m. m.

Når vi i dag taler om Norges skipsfart, tenker vi imidlertid først og fremst på den virksomhet som drives av norske skip på de store verdenshav uavhengig av hjemlandets eget transportbehov. Her ligger nemlig i dag tyngden av den norske skipsfart. Skipsfartens transporttjenester er billedlig talt selv blit en eksportartikkel, hvis verdi fyller den store differanse mellom landets innførsel og utførsel forøvrig. Et anskuelig eksempel gir her tankskipsfarten. Norge hadde i 1939 1,9 mill. t. br. tankskip. Hertil kommer ca. 150.000 t. hvalkokeriskip. Landets egen innførsel av olje var i 1939 ca. 680.000 t. Transporten av dette kvantum ville kunne avvikles med en brøkdel av landets tankskipsflåte. Lignende forhold gjelder for andre kategorier av skip.

#### I.

Skipsfartens oppkomst og trivsel er avhengig av en rekke forskjellige faktorer. Det er allerede pekt på de naturgitte, geografiske forhold som dels gjør befolkningen fortrolig med sjølivet og dels bestemmer transportbehovene. Men dette alene er ikke nok til å forklare skipsfartens utvikling. Dette ser vi klart nok av skipsfartens fordeling på de forskjellige landsdeler. I ingen annen del av landet er befolkningen så vel hjemme på havet som i Nord-Norge. Heller ikke er behovet for sjøtransport større i noen annen del av landet. Tross dette har Nord-Norge praktisk talt ikke deltatt i utenriks sjøfart nyere tid. Så å si hele den norske utenriksflåte hører hjemme i Sør-Norge til og med Trondheim, og langt den største del i byene fra Svenskekysten til og med Bergen.

Et forhold som har spillet en rolle i utviklingen er de lokale muligheter for *skipsbygging*. I treskipenes tid hadde således utvilsomt skipsfarten en ekstra stimulanse i de øst- og sørnorske kyststrøk med sin gode tilgang på skipsbyggingsmaterialer. Men noen avgjørende faktor er heller ikke dette, og i dag er den av helt sekundær betydning. Det er nok å nevne at Norge for tiden har kontrahert nesten 1,5 mill. tonn ny tonnasje, men bare 200.000 tonn av dette skal bygges i Norge.

Stillingen er altså den at de norske redere bygger skip i andre land for å utføre transporttjenester på verdensmarkedet. Under disse forhold blir det et ganske interessant spørsmål hva det er som til syvende og sist betinger den eksepsjonelt høye »skipsfartsintensitet« i Norge.

Besvarelsen av dette spørsmål blir av spesiell interesse når vi er oppmerksom på nok et moment, nemlig at den moderne skipsfart er en utpreget *kapitalintensiv virksomhet*, mens Norge jo vanlig regnes som et kapitalfattig land. Sett fra dette synspunkt kan forholdet synes næsten paradoksalt.

Når det kommer til stykket, lar det seg sikkert ikke gjøre å forklare skipsfartens stilling i Norge ut fra rent materielle betingelser. Hovedforklaringen må søkes i de menneskelige og personlige faktorer. Befolkningens århundredlange erfaring og tradisjon i sjømannsyrket er en fundamental betingelse. I Norge er en forholdsvis langt større del av den samlede befolkning innstillet på og kvalifisert for sjømannsyrket enn tilfellet er i de fleste andre land, de Britiske Øer neppe unntatt. Dette har fram gjennom tidene gjort det mulig for landet å bemanne en meget stor flåte i forhold til folkemengden.

Til dette kommer så den spesielle kombinasjon av kunnskap, tradisjon og tiltakslust som munner ut i det vi kan kalle *rederinitiativet*.

I sin opprinnelse er skipsfarten knyttet til handelsnæringen, kjøpmannen var også reder og omvendt. Men dette forhold er nå forlengst opphørt og i Norge er rederinæringen i overveiende grad en helt selvstendig virksomhet. Rederstanden har i stor utstrekning vært rekruttert fra sjømannstanden, og den har i Norge hatt en meget bred Basis for sin rekruttering. Enkeltskipsrederiet var i lange tider den herskende bedriftsform, og ennå i dag eies en betydelig del av flåten av rederier med bare et eller to skip. Opp fra dette brede fundament vokser da et større eller mindre antall personer med evner og idéer ut over det almindelige. For kortere eller lengre tid formår disse å bygge opp en virksomhet av større format. Det ble nevnt tidligere at rederivirksomheten i alt vesentlig er samlet i kystbyene fra svenskegrensen til Bergen. Men innen for dette område har der fremgjennom tidene foregått store forskyvninger mellom byene innbyrdes og i de enkelte byer mellom firmaene. Går vi et hundred år eller så bakover i tiden, vil vi finne at fem forskjellige byer i kortere eller lengre tid har hatt førsteplassen nemlig: *Bergen, Langesund, Tønsberg, Arendal* og *Oslo*. Der har således vært stadig konkurranse om lederstillingen.

Det har vist seg at uten stadig nytt initiativ og nye idéer synker bedriften hen. Hittil har der alltid vært personer med evne til fornyelse. Forklaringen er vel for en stor del den samme som ble nevnt foran for sjøfolkenes vedkommende, nemlig at en relativt stor del av befolkningen — og da også innen forretningslivet har sin oppmerksomhet rettet mot sjøen og dens muligheter. Sjøen får derfor også sin store del av forretningsinitiativet — for en del kanskje også fordi det

ofte kan synes å være vanskeligere å finne tilsvarende muligheter på land. På sjøen står verdensmarkedet åpent. Der er neppe tvil om at en stor del av det initiativ som under større forhold ville finne utløp i handel og industri, i Norge ledes over i skipsfarten.

Takket være den kombinasjon av naturlige betingelser som er tilstede, er det her lykkes i et ellers kapitalfattig land å bygge opp en virksomhet som er sterkt kapitalkrevende, men som samtidig har vist seg også å være kapitalskapende.

At skipsfartsinitiativet som nevnt er blitt samlet i Sør-Norge, skyldes dels den historiske utvikling, idet den nyere utenrikske skipsfart ble grunnlagt i en tid da Nord-Norge både befolkningsmessig og økonomisk var langt mindre utviklet enn det er i dag. Men til dette kommer også at skipsfarten for å kunne hevde seg i konkurransen, i stigende grad lokaliserer seg i eller nær de store forretningsstrer, som byr de beste muligheter for en hurtig etterretningstjeneste og mest mulig umiddelbar kontakt med forretningslivet forøvrig.

## II.

Ennå så sent som i 1910 bestod  $\frac{1}{3}$  av den norske flåte av seilskip.

Ved slutten av den første verdenskrig var seilskipene så å si avviklet. Krigstapene var svære, men ble erstattet i løpet av de første år etter krigen. Samtidig begynner omlegning til motordrift. Fra ca. 1927 innledes den veldige ekspansjon av tankskipsflåten som fortsatte like til krigsutbruddet i 1939. I de 21 år fra 1918 til 1939 øket tonnasjen fra 1,892 mill. t. brutto til 4,846 mill.t. brutto. Av flåten var i 1939 60 % motordrevet, mot 49,2 % i Danmark og 44,4 % i Sverige. Ca. 40 % av flåten var tankskip og Norge hadde 18,5 % av verdens samlede tankskipsflåte.

Tonnasjespesialiseringen tok også andre veier om enn i mindre målestok f. eks. skip for fruktfart, for transport av lokomotiver o. l. og enkelte andre sterkt spesialiserte transporter.

Ser vi bort fra tankflåten, er den øvrige virksomhet karakterisert ved bestrebelsene for å bygge opp et verdensomspennende nett av faste linjer med spesialbygde skip. Tyngden av linjefarten drives av noen få, hver for seg meget store rederier med *Wilh. Wilhelmsen* i spissen, men også mindre rederier deltar. I 1939 utgjorde norske skip i linjefart over 1 mill. tonn.

Utviklingen har, særlig i tankfarten, gått mot *stadig større skip*. Typisk for den norske flåte var i 1913 3000 tonn trelastbåt, i 1939 8—9000 tonn cargoliner og 12—15.000 tonn tankskip. *I dag* bygges tankskip på 24.000 tonn og mere. Kjernen i virksomheten utgjøres av

en rekke store og finansielt velkonsoliderte bedrifter, som kan arbeide målbevisst på langt sikt. Men samtidig er det interessant å se at der stadig er spillerum for nytt og friskt initiativ. Nye tiltak blomstrer opp — ikke bare i de store kapitalsterke byer, men også i småbyene, hvorav adskillige spiller en forbausende stor rolle.

I de siste 3—4 tiår har der likevel foregått en påtagelig konsentrasjon av rederivirksomheten. Gjennom hele det 19. århundre hadde ingen enkelt by noen gang mere enn bortimot  $\frac{1}{3}$  av hele rikets tonnasje, og de to største skipsfartbyer hadde gjennomgående litt over  $\frac{1}{3}$  av totaltonnassen. I dette århundre er forholdet sterkt forandret, særlig i de siste tyve år da Oslo er vokset opp till å innta en særstilling. I 1939 hadde Oslo med 1,7 mill. t. br. 38 % av landets tonnasje og Oslo og Bergen (821.000 t. b.) tilsammen 54,4 %.

På samme tid hadde Göteborg og Stockholm 69 % av Sveriges flåte. Ennå sterkere er konsentrasjonen i Danmark hvor København alene hadde 65,4 % av tonnassen og København og Esbjerg tilsammen 75,2 %.

Tross alt har den norske skipsfart altså ennå ikke på langt nær samme grad av konsentrasjon som i nabolandene. Som ytterligere bevis på den større spredning av rederinæringen i Norge kan nevnes at der i 1939 var 9 norske byer som hver hadde en flåte på over 100.000 tons, mot 3 i Sverige og 2 i Danmark.

Når en bruker uttrykket konsentrasjon i forbindelse med forandringerne i rederinæringens lokalisering, betyr ikke dette at virksomheten flytter fra de øvrige skipsfartsbyer til Oslo. Også de andre byer har utvidet sin flåte betydelig, selv om de ikke har kunnet holde samme takt som hovedstaden. Som eksempel kan nevnes at Tønsberg — en by med 11.997 (1930) innbyggere, i 1939 hadde en flåte like stor som Stockholm (480.000 t.) Tønsberg og Haugesund (29.163 innbyggere, 1930) hadde tilsammen betydelig større tonnasje enn København (757.000 t.) og bare 36.000 t. mindre enn København og Esbjerg tilsammen. De tre byer Tønsberg, Haugesund og Sandefjord (35.159 innb. 1930) hadde tilsammen like stor flåte som Göteborg og Stockholm (1.065.000 t.) o. s. v. Disse sammenligninger viser at den norske skipsfart fremdeles bygger på et fundament av stor bredde.

Som før nevnt har rekkefølgen mellom de forskjellige byer skiftet fram gjennom tidene. Ser vi nærmere på utviklingen, finner vi at en rekke byer som hadde en ledende stilling i seilskipenes tid, sakk sterkt akterut ved overgangen til dampskipsepoken. Men siden har det vist seg at flere av disse påny har gjort seg sterkt gjeldende i den næste omgang som er karakterisert ved motorskipene. På lignende

måte ser det ut som enkelte av de byer som ledet i overgangen til dampdrift — særlig da Bergen — ble hengende etter ved overgangen til motor. Disse forhold kan tyde på en viss tilbøyelighet til tradisjonsdannelse som under visse forhold også kan virke bremsende på utviklingen. Men nettopp fordi det forholder seg slik, er det så viktig at en næring som skipsfarten ikke er lokalisert til et enkelt sted eller samlet i noen få store bedrifter. Her mere enn noe sted ellers er det viktig at der er åpent rum for stadig friskt initiativ.

### III.

Det er ikke lett å gi et tilfredsstillende mål for skipsfartens betydning for landets samlede økonomi. Målt etter det tall personer som den direkte beskjeftiger synes skipsfartens rolle å være relativt beskjedent. Ved bedriftstillingen i 1936 var der ombord i flåten beskjeftiget 37.711 personer.

Til dette kommer det personale som rederivirksomheten beskjeftiger i land.

Til sammenligning kan nevnes at den fabrikkmessige industri samme år beskjeftiget med et rundt tall 150.000 personer. Kapitalmessig betyr skipsfarten overordentlig meget. Skipsfartens realkapital i 1939 ble således anslått med et rundt tall til 1500 mill. kr. mot ca. 4500 mill. for industrien. Det angitte tall for skipsfarten er sikkert forsiktig regnet.

I samme år oppgir industristatistikken en brannforsikringsverdi av bygninger og maskiner i industrien til rundt 1.883 mill. kroner mens flåtens forsikringsverdi våren 1940 var rundt 3.000 mill. kr. Selv om disse tall ikke uten videre kan sammenliknes, viser de dog at flåten representerer en av de store poster i nasjonens formuesregnskap. Det kan også interessere å se tallene for industriens og skipsfartens bruttoinntekt ved siden av hverandre. I 1939 angir produksjonsstatistikken industriens produksjonsverdi til 2.327,3 mill. kr. mens skipsfartens bruttoinntekter i samme år var 776,2 mill. kr.

Skipsfartsinntektene får en spesiell betydning i landets økonomi da de for den overveiende del tjenes inn i fremmed valuta. I 1939 var verdien av hele Norges vareeksport 807,5 mill. kr., altså ikke vesentlig større enn verdien av de transporttjenester som kan sies å være skipsfartens bidrag til eksporten. For de tre år 1937—39 utgjorde bruttofraktene over 90 % av vareeksporten. I visse år har skipsfartens fraktinntekter endog været større enn den samlede vareeksport.

Av skipsfartens fraktinntekter kan en regne at alt etter konjunk-

turforholdene 40—50 % brukes til dekning av skipsfartens egne utgifter i utlandet, mens resten kan brukes som betaling for vareimport.

## IV.

Rederinæringen må idag betegnes som en kapitalintensiv virksomhet. Utviklingen i retning av større, mere hurtiggående og bedre utstyrte skip har også i høy grad øket det absolutte kapitalbehov ved nystartning.

Skipsprisene er underkastet voldsomme konjunktursvingninger. Som eks. kan nevnes at et nytt 7.500 t. dv. dampskip som i 1932 kunne kjøpes for 690.000 kr. i 1937 ville koste ca. 2 mill. kr. og i 1939 ca. 2,4 mill. kr. Vi har her således tredobling av prisen i løpet av fem år.

Etter den første verdenskrig opplevet vi at skipsprisene falt til omtrent det halve på et år og fortsatte å falle like til 1932 da de var kommet ned i omtrent en syvendedel av hva de var på toppen i 1919. Senere har prisene atter steget dog uten ennå å være kommet opp i den høyde de hadde etter forrige krig.

I rederibedriften er den overveiende del av kapitalen bunnet i skipene. Undersøkelser omfattende en betydelig del av den norske flåte viste at i årene 1935—39 utgjorde skipene følgende prosenttall av totalkapitalen

	Etter regnskapene	Etter beregnet omsetn. verdi.
Rederier med bare D/S .....	81 %	85 %
— — M/S .....	88 %	88 %
— — Tankskip .....	76 %	82 %
— — blannet tonnasje ....	77 %	85 %

De jevne tall i annen kolonne gir uttrykk for det aktuelle verdiforhold og viser at skipene i norske rederier i årene før krigen gjennomgående utgjorde 85 % av rederienes totale kapital. Da skipene gjennomgående var bokført med noe under sine øyeblikkelige verdier — og som rimelig er noe ulike i de forskjellige grupper, viser den første kolonne mere ujevne tall.

Resten av kapitalen fordeler seg i alt vesentlig på fordringer (vesentlig for frakt og for uoppgjorte havarier) verdipapirer, bankinnskudd og kontanter. Disse poster representerer dels nødvendig driftskapital og dels desinvestert kapital, som holdes i beredskap til fornyelse eller utvidelse av tonnasje. Det ligger i sakens natur at de likvide aktiva gjerne vil øke i gode år inntil der skjer nyanskaffelser. I dårlige år vil de på den annen side reduseres.



Stort sett viser den norske rederinæring en høy grad av aktivitet i kapitaldisponeringen. Kapitalen er så å si i sin helhet framme i ildlinjen.

Hvordan er nå de midler skaffet tilveie som er bunnet i rederienes aktiva? Konservative finansieringsprinsipper skulle tale for en overveiende bruk av egenkapital. Mesteparten av kapitalen er å regne som anleggskapital, bunnet på langt sikt. Samtidig er virksomheten i særlig høy grad konjunkturfølsom. De dominerende aktiva — skipene — er utsatt for voldsomme prissvingninger i takt med det vekslende fraktnivå. Under disse forhold kunne det være rimelig å stille opp som et mål at skipenes verdi bør være dekket av egenkapital. En større gjeldsbelastning på skipene vil kunne true bedriftens sikkerhet i depressjonsperioder, som erfaringsmessig kan strekke seg over en rekke år. Et utmerket eksempel på dette hadde en i 1930-årene. Mange rederier klarte seg bare gjennom disse vanskelige år ved vidtgående imøtekommenhet fra sine bankforbindelser — og ved innbyrdes støtte.

Undersøker vi de faktiske finansieringsforhold, finner vi overordentlig store ulikheter.

I sin alminnelighet kan det dog sies at det i Norge snarere er unnatakelse enn regel at rederienes egenkapital dekker skipenes verdi.

Undersøkelser for årene 1935/39 viser følgende prosenttall for egenkapital (inklusive avsetninger til klassifikasjonsfond).

	Gj. snitt 1935/39	
	Etter regnskapene	Etter beregnet omsetn. verdi
Selskaper med kun D/S .....	66 %	73 %
— — M/S .....	61 %	64 %
— — Tankskip .....	55 %	68 %
— — blannet tonnasje ....	67 %	80 %

En ser her uten videre at egenkapital-prosenten for alle grupper ligger under, tildels betydelig under, de før gjengitte prosenttall for skipsverdiene. En større eller mindre del av skipene er altså finansiert ved lånte midler. Gunstigst er stillingen for de blannede rederier. De fleste av disse er store og vel funderte foretagender hvis virksomhet forøvrig også i høyere grad er stabilisert ved en omfattende linjefart.

Når en vet hvilken voldsom ekspansjon som har funnet sted i norsk rederivirksomhet i tiden mellom de to kriger, er det også forståelig at det oversteg landets evne å finansiere utvidelsen i sin helhet med

egenkapital. Skipsfarten måtte også utnytte sin kredit for mest mulig å dryge den egne kapital. Rederiene ble her mødt av de utenlandske verkstedene som i denne perioden gikk til betydelige kredittytelser for å holde sin beskjefte vedlike. Dette forhold var bl. a. avgjørende for oppbyggingen av den norske tankflåte fra ca. 400.000 tonn i 1927 til over 2 mill. tonn i 1939.

Men her kommer til et moment av ytterst viktighet for finansieringen, nemlig den utstrakte bruk av tidsbefraktningkontrakter i norsk skipsfart. Der kan uten risiko tas og gis høye lån på skip som bygges for mangeårige kontrakter med solide befraktere. Det var dette som skjedde i stor målestokk i den nevnte periode. Mange av disse skip ble bygget med så lav egenkapital at det under andre forhold ville vært den rene hasard. Men med fraktinntekt sikret for 10 år var stillingen fundamentalt forskjellig. Der forekom jo også tilfeller av mere spekulasjonsbetont bygging, som ikke forløp gunstig — men som helhet var operasjonen vellykket. De tall som er gitt foran er gjennomsnittstall for en femårsperiode. I løpet av de fem år fandt dog sted en betydelig forandring av den finansielle struktur som følge av gjeldsbetaling og oppbygging av reserver. Overhodet må en være klar over at de sterke konjunkturvekslinger i skipsfarten også gjør seg gjeldende i den finansielle struktur. Så skiftende og urolige som forholdene har vært i tiden siden den første verdenskrig, er det vanskelig å tale om en »normal« tilstand innenfor skipsfarten. Dette gjelder ikke minst de finansielle forhold. Utenom konjunkturvekslingene må en her også ta i betraktning de strukturforandringer som har funnet sted i flåtens sammensetning m. h. t. skipstyper, skipsstørrelse, skipenes aldersfordeling, deres befraktningforhold m. v. Disse ting virker også på finansieringsvilkårene. Således kan et nytt skip bære en større gjeld enn et gammelt, et som er befraktet for en årrekke kan også belånes høyere enn et som er helt avhengig av turfrakt i et skiftende marked, o. s. v.

Alle disse konjunkturmessige og strukturmessige bevegelser må tas i betraktning når en vil forklare den omstendighet at den norske flåte i stor utstrekning har arbeidet med en relativt lav egenkapital.

For den alminnelige trampflåte var årsaken i mange tilfeller ganske enkelt de langvarige depresjoner i 1920 og 1930 årene som hulet ut en tidligere solid stilling. For tankflåten har vi å gjøre med de spesielle forhold som muliggjorde start med stor fremmedkapital med etterfølgende konsolidering. Når også de store, blannede redrier til dels finnansierer sin flåte ved lån, kan dette sees som uttrykk for den gjennomførte bestrebelse i norsk skipsfart å utnytte kapitalen som

har været en avgjort knapphetsfaktor, lengst mulig. Det er den samme betraktning som gjør, at vi bare unntagelsesvis finner noen større opphoping av ledige likvide midler og da oftest forbigående i påvente av det gunstige øyeblikk til å anbringe kapitalen der, hvor den etter rederens mening hører hjemme, nemlig i flere skip og bedre skip.

Noen fullt tilfredsstillende oppgave over fordelingen av rederinæringens fremmedkapital has ikke. Etter offisielle finanstillinger var rederienes gjeld til utlandet i 1930 oppe i 269 mill. kr. Pr. 1. jan. 1939 var den bragt ned til 136 mill. kr. Men samtidig steg tilgodehavender fra 29 mill. kr. til 82 mill. kr., d. v. s. en reduksjon av nettogjelden fra 238 til 60 mill. kr.

Etter bankstatistikken var bankenes utlån til skipsfarten i 1930 144 mill. kr. eller vel 5 % av bankenes samlede utlån. I 1937 var disse tall bragt ned til 85 mill. og 3,3 %. Skipsfarten legger således ikke beslag på noen større del av bankenes kredittelse, men likevel har banklånene hatt en stor betydning for å bære mange rederier over en anstrengt tid med sviktende inntekter og reduserte verdier.

Av andre kapitalkilder for skipsfarten må nevnes de to spesialinstitutter for ytelse av hypoteklån i skip. Disse hadde ved begynnelsen av 1939 tilsammen utestående pantelån i skip på 28,2 mill. altså et forholdsvis beskjedent beløp. Enkelte større rederier hadde i 1939 ihendehaverobl. lån med samlet utestående beløp av 12,8 mill. kr. Utover de poster som er nevnt her foreligger »diverse kreditorer« for relativt store beløp, uten noen nærmere spesifisering. Blandt disse kommer kreditorer for leverte varer og utstyr, reparasjons- og klassifikasjonsarbeider o. l.

Den store utenlandske kredit i 1930 årene kan tas som uttrykk for tillit til den norske skipsfartsnæring. Denne midlertidige kredittelse satte de norske redere istand til å bygge opp en moderne flåte, som de, takket være heldige disposisjoner, i stigende grad ble selveiere av.

Slik som skipsfarten drives i dag krever den stor kapital i forhold til det antall personer, som beskjefliges direkte med drift av skipene. I så måte kan skipsfarten nærmest stilles i klasse med de kapitalintensive industrigrener. I et moderne større, hurtiggående skip arbeider der hundreder av maskinhestekrefter for hver mann ombord, og skipet selv er kostbarere enn de fleste fabrikker med tilsvarende mannskap.

En kunne spørre om det er rasjonelt for et ellers kapitalfattig land å bygge ut en så sterkt kapitalkrevende næring i det omfang som er

skjedd i Norge. Ingen kan vel gi et almengyldig svar på dette spørsmål. Her skal bare nevnes noen momenter som kommer i betraktning ved bedømmelse av spørsmålet.

For det første må nevnes at der ikke foreligger noen alminnelig frihet m. h. t. valg av investeringsobjekt for den kapital som nå ligger i den norske flåte. Den utenlandske kredit som gjorde det mulig å bygge opp en stor del av flåten i mellomkrigstiden, var disponibel for nettopp dette formål, på grunn av helt spesielle forhold. En vesentlig del av kreditgrunnlaget lå således i de lange befraktningskontrakter. Der foreligger ikke noen oppgave over hvilke summer disse kontrakter tilsammen representerte, men at det er overordentlig store beløp er sikkert nok.

For det annet skal en være oppmerksom på den mulighet for og stimulanse til *kapitaldannelse* som knytter seg til en næring med de store investeringsobjekter det her gjelder. Der er heller ingen tvil om at skipsfarten har vært kapitalakkumulerende, og det i stor målestokk, og at den derfor også har kunnet bidra til finansiering av andre økonomiske tiltak, og således også indirekte har virket til å gi Norges næringsliv større bredde og bæreevne.

## V.

Skipsfartens betydning for landet har aldri vist seg tydeligere enn under den siste krig. For det første var det flåten som gjorde det mulig for Norge å gjøre en krigsinnsats av utvilsom betydning for krigsforløpet — ikke minst i tiden før Amerika trådte inn i krigen.

For det annet har flåtens transporttjenester og dens inntekter gjort det mulig for Norge å gjenreise sin levestandard etter krigens herjinger i langt hurtigere tempo enn det ellers ville ha vært mulig.

Den 9. april 1940 befandt langt den største del av den norske flåte seg utenfor det tyske okkupasjonsområde. Både denne del og den hjemmeværende led svære tap under krigen — i alt 2.350.800 t. eller omtrent halvdelen av den samlede flåte.

Den uteværende flåte ble stillet til disposisjon for den norske regjering og ble under hele krigen administrert fra London ved »The Norwegian Shipping and Trade Mission« (Nortraship) med underavdelinger i andre land. Etter at de løpende driftsomkostninger var dekket, hadde Nortraship ved krigens slutt tjent opp et fraktbeløp av ca. 3.300 mill. kroner. Hertil kom assurancebeløpene for de forliste skip med tilsammen ca. 70 mill. £.

Oppgjøret mellom den norske stat og rederne er blitt ordnet ved overenskomst etter langvarige forhandlinger. Det er uten sammen-

ligning det største forretningsoppgjør som noensinde har funnet sted i Norge.

Den viktigste del av oppgjøret er den som omfatter dels en godtgjørelse av 6—7 % »Amortisasjon« pr. år for skipets slit og foreldelse, og dels en bruksgodtgjørelse av 5 %. Begge deler regnet på skipenes assuranceverdier våren 1940. Tilsammen vil disse godtgjørelser utgjøre rundt 1.400 mill. kr. som kommer i tillegg til forliserstatningene for krigsforliste skip. Videre må nevnes at der også blir avsatt et beløp av 186 mill. kr. til pensjonsfond for sjøfolkene. Ved oppgjøret vil staten få beholde en ikke ubetydelig del av de opptjente midler.

Der foretas også forskjellige andre disposisjoner som i dag er av underordnet størrelse sammenlignet med de som her er nevnt.

Av de beløp rederiene får ved oppgjøret skal først betales betydelige skatter. Dessuten har aksjonærene rimelig krav på utbytte for de fem krigsår da rederiene var avskåret fra sine skip. En må dog regne med at rederiene ønsker å beholde mest mulig av de midler som blir disponible etter at skattene er dekket for å kunne finansiere flåtens gjenoppbygging. Assurancebeløpene (70 mill. £ pluss et mindre beløp for hjemmeflåtens tap) vil nemlig være helt utilstrekkelig til dette med de nåværende høye skipspriser.

Norges Rederforbunds president, skipsreder *Klaus Wiese Hansen*, nevnte i sin tale på forbundets generalmøte 12. des. 1946, at flåtens gjenoppbygging må regnes å ville koste rundt 4.000 mill. kroner.

I løpet av 1945 og 1946 er tilført flåten ikke så få skip ved nybygging og kjøp. Hertil kommer 70—80.000 tonn i krigserstatninger. Ved slutten av 1946 var den samlede tonnasje 3.288.000 t. brutto, hvorav 2.227.000 t. motorskip og 1.001.000 t. dampskip. Tankskipene utgjorde 1.410.000 t. Prosentvis er der således litt økning både for motorskip og tankskip. Endnu mangler der mere enn 1,4 mill. t. for flåten er oppe i samme størrelse som i 1939. Imidlertid var der pr. 1/1 1947 under bygging og bestilt ialt 1.462.000 t. hvorav i Norge 222.000. Dette skulle således reel tallmessig dekke det manglende når leveringen finner sted i løpet av 3—4 år.

Men samtidig er jo den gjenværende flåte sterkt forringet ved 5—6 års foreldelse og intens bruk under mangelfuldt vedlikehold. En må derfor regne med et stort behov for utskiftning av overlevende skip som må antas å ha passert aldersgrensen i årene siden 1939. Ja, i virkeligheten kan vi gå ennå noen år tilbake fordi adskillige skip som tidligere var modne til utskiftning, ble holdt seilende for å nytte de gode konjunkturer som begynte høsten 1936.

De norske verksteder er bare istand til å bygge en liten del av det

som kreves til flåtens fornyelse. Tyngden må bygges utenfor landet. I denne forbindelse er det en glede å kunne henvise til den store rolle som samarbeidet med våre naboland her spiller — i første rekke Sverige, men i stor utstrekning også Danmark.

Vi har her en form for økonomisk samarbeid som gjør det mulig for de enkelte land å utnytte hver sine muligheter til felles beste. Dette samarbeide er sikkert et av de beste midler til å binne landene og folkene sammen i gjensidig forståelse og innbyrdes respekt.