

FORTELLINGER OM KYST-NORGE



VERDENS FRAKTEMENN



**Norsk internasjonal skipsfart
gjennom tusen år**

Innhold

Verdens fraktemenn	s 4
Fra vikingtid til hollendertid	s 4
Høvdinge og kjøp-menn	s 4
Hanseatene kommer	s 6
Oppgangssaga – en ny giv for norsk skipsfart	s 7
Norsk skipsfart i ly av navigasjonsaktene 1651-1850	s 8
Nøytralitet, kriger og skiftende konjunkturer	s 8
Blokade og kapervirksomhet under Napoleonskrigene	s 10
Begynnende frihandel	s 11
Motoren – den industrielle revolusjon i fiskerinæringen	s 20
Teknisk effektivisering eller politisk og økonomisk organisering?	s 20
Industrialisering og stordrift	s 23
Ut i verden – perspektiver på torskens historie	s 25
Litteraturliste	s 29
	s 34
	s 42

Frsidebildet; utsnitt fra Carl Wilhelm Barth (1847-1919): *Skip i rom sjø (uten årstall)*. Oljemaleri i Gramsamlingen, Norsk Sjøfartsmuseum. Foto Odd Geir Sæther.

Forord

Fram mot grunnlovsjubileet i 2014 vil det bli utarbeidet nasjonale rammefortellinger om utvalgte epoker og tema knyttet til Norge som kystnasjon under overskriften *Fortellinger om kyst-Norge*. På den nasjonale kystkulturkonferansen i Oslo og Fredrikstad 12. – 14. mai 2009 blir de fire første rammefortellingene presentert: *Kyst- og havlandet*, *Kyst-Norge i et historisk perspektiv*, *Riksvei nr. 1. Et lite land, langt mot nord*, *Ressursar til låns*, *Sild og annet pelagisk fisk* og *Den norsk-arktiske torsken og verden*. *Torskefiskets historie*.

Fortellingen *Den norsk-arktiske torsken og verden*. *Torskefiskets historie* presenterer de lange linjer i norsk fiskerihistorie. Fisket etter skreien, den norsk-arktiske torsken, har foregått så lenge det har bodd mennesker på norskekysten. Det var også torskefisket som først ga opphav til norsk fiskeeksport for nesten tusen år siden, da utførselen av tørrfisk fra Norge til markedene i England og på kontinentet tok til. Først mange hundre år seinere fikk tørrfiskhandelen følge av produksjon og utførsel av klippfisk, mens ferskfisk og frossenfisk er nye måter å bearbeide og eksportere torsk på som primært har kommet til i det siste hundreåret.

Fortellingen er ført i pennen av Pål Christensen, Museum Nord, mens billedarbeidet er utført av Jorge Scholz, Museum Vest. En redaksjon med representanter fra de tre nasjonale maritime museumsnettverkene har sammen stått for den kulturhistoriske kvalitetssikringen. Medlemmer i redaksjonen har vært Pål Christensen fra Museum Nord, Jo van der Eynden fra Kystverkmusea (Etatsmuseet for Kystverket), Per Norseng fra Norsk Sjøfartsmuseum og Bjørg Christophersen, Anders Haaland og Årstein Svihus fra Museum Vest. Museum Vest har koordinert arbeidet.

I forbindelse med kystkulturkonferansen drar Kystverkets tidligere fyr- og merkefartøy *MS Gamle Oksøy* på tokt langs norskekysten for å markere samarbeidsprosjektet *Fortellinger om kyst-Norge*. Toktet er koordinert med lokale og regionale arrangementer i kulturminneåret.

Direktoratene og nettverksmuseene håper at de nasjonale rammefortellingene vil være til glede, ettertanke og nytte for alle kystkulturinteresserte og at de kan bidra til et historisk perspektiv på samtidens utfordringer. Direktoratene og museene tar gjerne imot spørsmål eller synspunkter på prosjektet.

27. april 2009

Verdens fraktemenn

De foregående heftene i serien Fortellinger om kyst-Norge har tatt for seg fiske og sjøveis ferdsel i kystnære områder. Dette heftet handler om norsk sjøfart til fremmede land fra vikingtiden til våre dagers internasjonale skipsfart. Framfor alt skal det vise hvordan et fattig og tynt befolket land som Norge fra midten av 1700-tallet gradvis kunne bli en av verdens aller største sjøfartsnasjoner. Norske skip har de siste 300 årene seilt på alle verdenshav, ikke bare til og fra Norge, men mellom fremmede land og verdensdeler. I store deler av tiden etter 1875 har den norske handelsflåten vært blant de tre-fire største i verden. På det meste har Norge hatt rundt ti prosent av verdens samlede skipstonnasje. Det er lett å tenke seg at det går en rett linje fra vikingtidens farmenn til det moderne norske skipsfartseventyret, der norske redere har slått seg opp i en mer og mer kapitalkrevende skipsfartsnæring, og norske sjøfolk har vært "verdens fraktemenn". Så enkelt er det likevel ikke.

Fra vikingtid til hollendertid

Lenge før Norge ble Norge foregikk det sjøfart mellom vårt land og nabolandene. Funn fra rundt 2500 år f.Kr. av flintdolker på Lista som stammer fra området rundt Limfjorden på Jylland, er tidlige vitnesbyrd om dette. Senere fikk det første metallet, bronzen,

innpass samme vei, padlet over Skagerrak i enkle farkoster av skinn, uthulte trestammer eller planker sydd sammen med tråd av bast eller lignende. I løpet av de første tre-fire århundrene av vår tidsregning gjorde store klinkbygde roskip det lettere, raskere og tryggere å krysse åpent hav på våre breddegrader. Og på 800-tallet e.Kr. hadde det såkalte vikingskipet, som

også kunne seiles, åpnet fjernere farvann for norske sjøfarende, både krigere og kjøpmenn. Den første norske sjøfarer og handelsmann vi kjenner, er Ottar fra Hålogaland som rundt 880 besøkte kong Alfred den store i London.

Høvdinge og kjøpmenn

Ved Alfreds hoff la Ottar ut om livet på hjemstedet, trolig i Malangen i Troms. Han framstod som en rik mann. Grunnlaget var dels reinsdyrhold og fangst av sjøpattedyr, men særlig hadde han store inntekter av å kreve "skatt" av den samiske befolkningen i Hålogaland og videre nordover. En gang dro Ottar helt øst til Kvitsjøen. Slik skaffet han seg hvalrosstener, rep av hvalross- og selskinn,

reinsdyrskinn, fuglefjær og pelsverk.

Ottars samtidige beretning gir et innblikk i en nordnorsk høvding- og farmannsøkonomi i tidlig vikingtid basert på aktiv sjøfart og handel med luksusprodukter fra arktiske strøk som var



Den tidlige forbindelsen mellom Sør-Norge og Danmark som flintfunnene vitner om, gjenspeiles nok også i disse fine helleristningene med skipstegninger fra bronsealderen på Penne på Lista. Foto Dag Nævestad, Norsk Sjøfartsmuseum.



Det såkalte Skuldelev 1-skipet fra første halvdel av 1000-tallet som er funnet i Roskilde-fjorden, antas å være et lasteskip av den typen som ble kalt knarr. Det har vært 16 meter langt og 5 meter bredt. Fotografiet viser Borgund-knarren, en rekonstruksjon i full størrelse som ble bygd i 1993 av båtbygger Jacob Bjarkedal, Volda, og tilhører Sunnmøre Museum. Foto BBC / Sunnmøre Museum.

etterspurt blant storfolk lenger sør, i England og på kontinentet. Også i Sør-Norge ga pelsverk grunnlag for fjernhandel i vikingtiden., sammen med fjell- og utmarksprodukter som jern fra myrmalm, reinsdyrgevir, kleberstein og brynestein. Arkeologiske funn fra handelsplassen Kaupang i Vestfold og gravfunn fra hele landet vitner om varene som kom i retur. Det var mest luksusprodukter som fine våpen, edelmetall, mynt, pyntegjenstander og glass, trolig også vin.

Vikingtidens skip var et flerbruksfartøy. Etter hvert ble

det også bygd skip med mindre plass til roere og større plass til last. En slik spesialisering av det nordiske skipet kan spores fra første halvdel av 1000-tallet. Såkalte knarrer ble i et par hundre år de typiske lasteskipene her til lands, med større drektighet enn langskipene som ble brukt i krig og måtte kunne både ros og seiles fort. Spesielt store handelsskip ble på 12- og 1300-tallet kalt busser. En antatt busse fra 1200-tallet som er gravd ut i Bergen, har vært hele 30 meter lang og opp til 10 meter bred. Slike skip la til rette for økt handelssjøfart



I 1962 ble det funnet en godt bevart 23,5 meter lang og 7,5 meter bred kogge som er tidfestet til rundt 1380. Både vraket av den såkalte Bremerkoggen og denne seilende rekonstruksjonen kan ses ved Deutsches Schiffahrtsmuseum i Bremerhaven. Foto fritt tilgjengelig på Wikimedia Commons.

og varebytte med fremmede land, med større vekt på mer dagligdagse massevarer.

Ifølge sagaen roste kong Sverre i 1186 engelskmennene som kom til Bergen med hvete, honning, mel og klede, dem som førte dit lerret, lin voks og kjeler, dem som kom fra Shetland, Orkenøyene, Færøyene og Island, og alle dem som førte inn ting som ikke kunne unnværes. Tyskerne som kom til byen med mye folk og mange skip, ble derimot refset for å føre ut skrei og smør til skade for landet, og føre inn vin som både kongens menn, bymennene og kjøpmennene i byen hadde lagt seg til å drikke – med ufred, drap og slagsmål som følge.

På Sverres tid og utover 1200-tallet deltok mange nordmenn i varebyttet med disse og andre land, på skip eid av en enkelt stormann, men også på skip som ble eid i fellesskap av flere kjøpmenn i såkalt felag. Det forekom dessuten at én part stod for arbeidet, en annen for kapitalen. Folk kjøpte også skipsrom for seg selv og varene sine på andres skip. Da skulle det ikke så mye til for å dra på kjøpferd.



Tegning av en kogge etter et bysegl fra hansabyen Stralsund i middelalderen. Foto fritt tilgjengelig på Wikimedia Commons.

På begynnelsen av 1300-tallet viser engelske tollregnskaper ennå en betydelig norsk aktivhandel på Øst-England. Mange norske skipper og kjøpmenn drev profesjonell handelssjøfart for egen regning, som Gunnar Bratt i Oslo. Han kom i mars 1304 til England fra Tønsberg som skipper på Neuebusche (Nybussen) med sild og geiteskinn i lasten. Senere samme år kom han med furutømmer, revepelser og geiteskinn, og i 1307 fra Oslo sammen med abbed Sigurd i Hovedøy-klosteret om bord i Hovedøybussen som tilhørte klosteret. Sammen eide de hele lasten. Andre skipper var agenter for konge og verdslige eller kirkelige stormenn som sendte skip utenlands for å selge varer de hadde fått inn som skatt, bøter eller jordleie, og skaffe seg utenlandske varer som de trengte. Men Sverres saga varsler om en tysk handelsekspansjon som de neste århundrene kom til å prege norsk utenrikshandel og redusere nordmenns egen sjøfart på utlandet dramatisk. Tollrullene røper at tyske kjøpmenn rundt 1300 var blitt svært aktive i den norske utenrikshandelen, også mellom Norge og England.

Hanseatene kommer

Norsk eksport til England var nå konsentrert om noen få varer: tran (fiskeolje) og framfor alt tørrfisk. Det kan ha blitt utført tørrfisk fra Nord-Norge alt i vikingtiden, men særlig fra rundt 1100 ble dette en betydelig handelsvare. Rundt 1300 ble det også eksportert en del sild, trelast og huder. Andre varer, som tjære,

pottaske, svovel, harpiks, fargemose, hasselnøtter, brynestein, tørket laks og ørret, andre fiskeprodukter, selfett, selskinn og smør utgjorde til sammen bare én prosent av den registrerte verdien. Tran og spesielt tørrfisk var typiske bergensvarer. I de første årene som dekkes av tollrullene, kom en betydelig del av disse varene med skip til England fra Trondheim, fiskeolje dessuten med skip fra de østnorske byene. Men Bergen var i ferd med å bli oppsamlingsplass for all tørrfisk nordfra. Utførselen til Øst-England er anslått til rundt 2000 tonn årlig. En del av trelasten kom også fra Vestlandet. Den var ellers en viktig del av den mer beskjedne utførselen på skip fra de østnorske byene, som forøvrig særlig omfattet huder, sild og andre fiskeprodukter. Innførselen var på samme måte konsentrert om noen få massevarer, selv om den også omfattet eksotiske luksusprodukter. Viktigst var ulike kornvarer, særlig rug fra Østersjø-området, og dernest tekstiler.

Fra 1330-årene ble handelen og skipsfarten til og fra Norge dominert av skip og kjøpmenn fra tyske byer organisert i Hansaforbundet. De utkonkurrerte andre utlendinger og det meste av den norske handelssjøfarten på utlandet. Tradisjonelt er dette blitt forklart med at tyskernes skip, koggene, var helt overlegne med sin store lasteevne, og at norsk handelspolitikk favoriserte tyskerne. Men en typisk kogge var bare vel 20 meter lang, og var som norske skip utstyrt med én mast og et enkelt, stort råseil. Selv om koggen var bred og stakk dypt, var ikke lasteevnen større enn på de største norske handelsskipene fra denne tiden. Og handelspolitikken på 12- og 1300-tallet tilgodeså neppe tyskerne på bekostning av norsk handelssjøfart. De tyske kjøpmennene hadde imidlertid mer kapital og var bedre organisert, med tidlig og utstrakt bruk av kompaniskap, kommisjonshandel og skrift. Fra midten av 1200-tallet sluttet de å følge skipene og varene selv, og opererte i stedet gjennom fastboende representanter i havnene som de handlet på.

Oppgangssaga – en ny giv for norsk skipsfart

I de norske byene ble den lokale kjøpmanns- og sjømannsstanden som var engasjert i handelssjøfart på utlandet, øyensynlig sterkt redusert. Men handelen og skipsfarten i Nord-Europa vokste

på 1400-tallet, skipene ble større, fikk flere master og flere seil. Farten ble større, og det ble lettere å krysse mot vinden. Også nordmenn tok i noen grad del i denne utviklingen. De østnorske byene opplevde en betydelig innflytting av tyske kjøpmenn som, i motsetning til tyskerne i Bergen, for en stor del ble integrert i det lokale kjøpmannborgerskapet. I 1445 nevnes for første gang et flermastet skip som hørte hjemme i Oslo.

Hanseatenes kontroll med handelen i Nordsjø- og Østersjø-området ble svekket utover 1500-tallet, og forsvant helt på 1600-tallet. Det skyldtes både utenrikspolitiske forhold, sviktende samhold og konkurranse fra nye, sterke aktører i nordeuropeisk internasjonal handel og skipsfart. Hanseatene viste dessuten liten interesse for den voksende trelasthandelen. Fra slutten av middelalderen førte den til sterk økning i skipsfarten mellom Norge og utlandet, særlig etter at vandrevne sagbruk fra omkring 1500 gjorde det mulig å produsere langt større kvanta med skåret trelast, samtidig som etterspørselen stadig økte i mer skogfattige og tett befolkede områder lenger sør og vest.

Alt fra 1400-tallet gjorde ikke bare lensherrer, andre storfolk og byfolk, men også bønder i Kystbygdene, gode penger på å bygge egne skip og føre ut bjelker og bord selv. Myndighetene prøvde fra gammelt å stanse bondesjøfarten, som også omfattet andre varer, østafjells særlig lokalt produsert salt til Sverige. I 1490 ble det bestemt at bønder bare kunne drive innenlands fart og bruke små fartøyer. Men mot slutten av 1500-tallet nevnes flere ganger store skip som hørte hjemme på bygdene, og bøndene på Tjøme i Vestfold hadde til og med kongelig privilegium på å drive skipsfart.

Det var likevel skip fra Skottland og framfor alt fra hollandske byer som stod for brorparten av den økende skipsfarten. Skottene gjorde seg mest gjeldende på Sørvestlandet, Vestlandet og i Trøndelag, hollenderne både der og på Østlandet. Denne utviklingen startet i siste del av 1400-tallet og skjøt fart i de følgende århundrene. Utlendinger fortsatte slik å dominere skipsfarten mellom Norge og utlandet. Av 80 trelastfartøyer som ble utklart fra Fredrikstad i 1609, var 43 hollandske, 16 fra andre utland og 31 skip norske. Åtte år senere var ni av 54 utklarte trelastskip der norske. Samtidig var det bare



Defensjonsskipene Gyldenløwes Waaben og St. Franciscus i kamp med en algirsk korsar (et sjørøverskip) utenfor Cap Espichel 3. mai 1672. Kobberstikk av Jacob Maschius i Bergens Sjøfartsmuseum. Foto Bergens Sjøfartsmuseum.

tre norske blant 288 trelastskip i Skiensfjorden, i 1631 kun 17 av 135. Midt på 1600-tallet hadde nok de fleste østafjelske kjøpsteder og mange underliggende ladesteder noen større skip og atskillige mindre skuter og jekter, men fremdeles manglet de alle en virkelig havgående handelsflåte. Situasjonen var mye den samme i Stavanger og Trondheim.

Bare Bergen skiller seg markert ut. I bergensfarten dominerte hanseatiske skip helt til begynnelsen av 1600-tallet, da hollenderne overtok hegemoniet. Men byens eget borgerskap hadde nå skaffet seg en betydelig flåte. I 1571 talte den 89 skip på til sammen 1300 lester. I 1640 var den på 3500 lester, og 40 prosent av varebyttet mellom Bergen og utlandet foregikk da på bergensskip. Byens særstilling illustreres av at hele 1450 av vel 3100 norske passeringer ved Øresund tollsted på vei inn og ut av Østersjøen i årene 1575-1654 skjedde med skip som hørte hjemme i Bergen. Først fra midten av 1600-tallet kom skip fra Agder og Østlandet for alvor med i utenrikshandelen, i første omgang særlig fra ladestedene Larvik, Kragerø, Langesund og Mandal. Kjøpsteder som Kristiania, Kristiansand og Trondheim hadde ennå en tid bare få skip i fart på utlandet. Også dette skulle imidlertid endre seg.

Norsk skipsfart i ly av navigasjonsaktene 1651-1850

Den nederlandske dominansen i skipsfarten på Norge ble delvis brutt av de engelske navigasjonsaktene av 1651. Heretter skulle varer til det engelske markedet og de engelske koloniene gå med skip derfra eller skip som hørte hjemme i de land varene kom fra. Hollenderne som hadde vært viktige aktører i den norske trelasteksporten til England, fikk dermed sitt virkeområde redusert. Det ga norske redere nye muligheter i transporten både av gamle eksportvarer som tørrfisk og trelast, og av nye varer fra norske bergverk, på 1700-tallet også fra klippfiskproduksjonen på Nordvestlandet.

Nøytralitet, kriger og skiftende konjunkturer

Norsk skipsfart opplevde likevel ingen brå vekst. Englenderne overtok etter hvert selv mye av farten på Norge. Bare i perioder der de andre sjøfartsnasjonene var involvert i krig, kunne norsk skipsfart profitere, og fredsperiodene ga i blant kraftige tilbakeslag. Det var først med den pfalziske arvefølgekrig (1688-1697) mellom Frankrike, England og Nederland at norsk skipsfart for alvor fikk et oppsving. De nøytrale landene forfektet prinsippet "fritt skip – fri ladning", men de krigførende landene satte ofte grenser for de nøytrale skipenes frihet.

Med de tre store skipsfartsnasjonene opptatt av krig økte nøytrale land som Norge sine markedsandeler. Fra 1670 til midten av 1690-årene ble den norske handelsflåten bortimot firedoblet i tonnasje, og bestod i 1696 av nær 600 skip på til sammen 40 300 lester. I 1700 var det rundt 5000 sjøfolk i den norske utenriksflåten.

Tilveksten i flåten besto mest av store skip, i betydelig grad et resultat av ordningen med såkalte defensjonsskip. Dette var handelsskip som ble utrustet med kanoner for å kunne tjene som krigsskip dersom Danmark-Norge ble innblandet i krig, og ellers forsvare seg mot sjørøvere. Ordningen ga skipseierne lettelse i toll for enkelte varesorter, i første rekke for import av salt.

Nederlenderne så med uro på den kraftige veksten i norsk skipsfart og fikk i 1701 redusert de norske fortrinnene i en handelstraktat med Danmark-Norge. Den betydde i realiteten en foreløpig slutt for defensjonsskipene. Det var likevel først i 1709, da Danmark-Norge kom med i Den store nordiske krigen, at veksten i norsk skipsfart ble avløst av nedgang. Krigen er blitt kalt "den langvarigste av de usalige krigene med Sverige". Den norske flåten ble kraftig redusert av forlis og svenske kapringer. Mens Norge var involvert i krigen fram til 1719, kunne England og Nederland dra nytte av sin nøytralitet og vinne tilbake det fraktmarkedet nordmennene hadde vunnet innpass i.

Med kraftig redusert flåte og sterk konkurranse fra nederlandske og engelske skip havnet norsk skipsfart i en bakevje etter krigens slutt. Først i siste del av den østerrikske arvefølgekrig (1740-1748) opplevde norsk skipsfart ny oppgang. Handelen med Asia og trekanthandelen med slaver fra Afrika til Amerika og kolonivarer fra Amerika til Europa hadde lenge bidratt til stor etterspørsel etter skip. I tillegg førte nye handels- og fredstraktater til bedre vilkår for norsk skipsfart. Ikke minst bidro avtalene som ble inngått med de såkalte barbareskstatene eller sjørøverstatene



Defensjonsfregatten Anna Magdalena på beddingen på Nordnes i Bergen 1783. På denne tiden ble flere og flere store kravellbygde handelsskip bygd i Norge. Maleri i Bergens Sjøfartsmuseum. Foto Bergens Sjøfartsmuseum.

i Nord-Afrika mellom 1746 og 1753, avgjørende til en vekst i norsk skipsfart på Middelhavet. I tillegg til varetransport til og fra Norge åpnet denne farten også for norsk deltakelse i fraktfart mellom fremmede stater, både til og fra Sør-Europa og i Middelhavet. Denne utviklingen peker framover mot den virkelig store ekspansjonen i norsk internasjonal skipsfart fra midten av 1800-tallet.

Siste del av 1700-tallet ble som første del preget av kriger – kriger som Danmark-Norge klarte å holde seg utenfor. Disse ser ut til å ha hatt varierende innvirkning på norsk skipsfart generelt, og de enkelte norske byene spesielt. Fram til utbruddet av den nordamerikanske frihetskrig i 1775 opplevde særlig enkelte trelastbyer på Sørlandet kraftig vekst. Det gjaldt blant annet Arendal som i årene 1760-1767 hadde en tonnasjevekst på over 20 prosent. Den norske utenriksflåten hadde lenge vesentlig bestått av skip kjøpt i utlandet, hvor det



Brigg Owe Høegh-Guldberg i Marseille i 1805. Maleri av Antoine Roux i Bergens Sjøfartsmuseum.
Foto Bergens Sjøfartsmuseum.

var mye lengre tradisjoner for bygging av store glattbygde eller kravellbygde skip. Men en stadig større andel av de nye skipene i andre halvdel av 1700-tallet ble bygd i Norge, i første rekke på steder langs sørlandskysten. Etter hvert kom det også i gang omfattende skipsbygging i andre kyststrøk, og i byer som Bergen og Christiania.

Utbruddet av den amerikanske frihetskrigen var starten på en ny vekst for norsk skipsfart. Juristen, økonomen og skipsfartspolitiker Anton M. Schweigaard karakteriserte senere tiden fra 1775 til krigsutbruddet i 1807 som "de heldigste og indflydelsesrigeste Aar som Norges Handel og Skibsfart før Rigets Selvstændighedsperiode har havt". I tillegg til økt handel kunne skipseierne håve inn høye frakter. Krigene i perioden åpnet igjen for mer fraktfart mellom fremmede steder. På tross av innstramninger i de krigførendes kontrabandebestemmelser, omfattende kaperaktivitet både fra fransk, britisk og nederlandsk side og perioder med stillstand, ble den norske handelsflåten på vel 30 år fordoblet i antall og nesten tredoblet i tonnasje, til vel 70 000 kommerselester (140 000 netto registertonn). Tallet på sjøfolk i utenriks fart var rundt 7800 i 1785, 8700 i 1802 og 12 300 i 1806.

Blokade og kapervirksomhet under Napoleonskrigene

Danmark-Norges inntreden på fransk side i Napoleonskrigene i 1807 endret situasjonen dramatisk for norsk skipsfart. Britene forsøkte med sin overlegne sjømakt å ødelegge den norske økonomien ved å hindre norske skip i å seile. Den mest dramatiske konsekvensen var en kraftig nedgang i kornimporten, med perioder med hungersnød som følge. En betydelig del av flåten ble liggende i opplag. Den delen som seilte, led store tap. Men nå ble det også fra norsk side utredet kapere.

Behovet for varer i de krigførende land førte til smugling som stilltiende ble akseptert av britene og etter hvert også på fransk side. Fra 1809 utstedt begge parter lisenser. Frankrike ønsket å skaffe råvarer til industrien og inntekter til statskassen, mens britene ga lisenser for trevirke og i kortere perioder korn. Fiskeeksporten fikk også visse fordeler av lisensfarten, men oppnådde ingen prioritet hos britene. Samtidig sviktet det viktige Lofotfisket. Resultatet var nedgang for skipsfarten nordafjells, mens den østnorske trelastflåten opplevde en svak vekst.

Under krigen foregikk en omfattende bygging av småfartøyer til erstatning for de mange tapte skipene. I 1815 talte derfor den norske handelsflåten like mange fartøyer som i toppåret 1806. Men den store andelen småfartøyer i flåten medførte at den samlede tonnasjen gikk ned. I tillegg var flåten i dårlig stand, noe som også gjaldt mange av fartøyene som ble bygd i krigsårene.

De som trodde at de gode tidene for norsk skipsfart ville vende tilbake etter freden i 1814, ble skuffet. Skipene fra de andre krigførende nasjonene som kom i fart igjen, bidro til å skape overkapasitet på transportmarkedet. Samtidig valgte britene med tollpolitikken å favorisere import av trelast fra Canada og Østersjøen på bekostning av norsk trelast. Problemene knyttet til trelasthandelen førte til at mange store norske trelasthandlere gikk konkurs etter krigen. Det franske markedet ble delvis en redning. I 1830 var eksporten av trelast til Frankrike omtrent like stor som eksporten til Storbritannia.

Begynnende frihandel

Unionen med Sverige fra 1814 var til liten hjelp for norsk skipsfart. Handelen mellom Norge og Danmark ble vanskeliggjort av en ny tollbarriere, noe som ikke ble kompensert med lettelser for norsk handel og skipsfart på Sverige. Først i 1827 fikk Norge samme rettigheter i Sverige som svenske skip. Det fikk stor betydning for norsk skipsfart og handel, spesielt i forbindelse med den viktige sildeeksporten.

Selv om verdenshandelen viste økning i 1820-årene, var det først i de følgende tiårene at veksten ble påtakelig. Det sterkt voksende amerikanske markedet var viktig. Den rådende proteksjonismen fungerte som en barriere mot videre vekst, men avgiftene på de viktigste varelagene for sjøtransporten – trelast, kull og korn – ble gradvis redusert eller fjernet. Kornimporten til Storbritannia ble frigitt i 1846, og fire år senere ble eksportavgiften på kull fjernet.

Den norske handelsflåten vokste igjen sterkt fra 1830. Lastekapasiteten ble mer enn fordoblet på 20 år, og var i 1850 på bortimot 135 000 kommerselester, eller nesten 270 000 netto registertonn. Flåten var særlig konsentrert på kysten mellom Bergen og svenskegrensen. Årene rundt 1850 ble vanskelige, og mange redere og skipsbyggere fikk likviditetsproblemer. Men det var lysere tider i sikte. I 1849 ble de engelske navigasjonsaktene opphevet med virkning fra 1. januar 1850. Da de ble innført i



Jakten var et lite fraktesfartøy som mest ble benyttet i innenriksfart og i fart på Østersjøen, men i blant også på langfart. Jakt Skjoldmøen dro i 1863 over Atlanteren til Chicago. Maleri i Bergens Sjøfartsmuseum.
Foto Bergens Sjøfartsmuseum.

1851, bidro de til å styrke en svakt utviklet norsk skipsfart fordi det ble bedre plass til norske skip i den omfattende eksporten av norske varer til de britiske øyer. Da navigasjonsaktene ble opphevet, var også det en fordel for norsk skipsfart fordi det i mellomtiden var blitt bygd opp en betydelig norsk handelsflåte som stod klar til å utnytte de nye internasjonale fraktmarkedene som åpnet seg med liberaliseringen av Englands og andre lands skipsfartspolitik.

Lester og tonn

Lest er et gammel vekt- og rommål med varierende verdier avhengig av sted, tid og lastetype, i Norge for eksempel 12 tønner korn eller 18 tønner kull. Til grunn for dette målesystemet lå antagelig hos oss en vektenhet for et skips lasteevne som svarte til 2160 kg.

Kommerselest var et mål på lasteevnen til et fartøy, i Norge 2080-2300 kg avhengig fartøyets størrelse. I volum svarte en kommerselest normalt til vel to registertonn.

Registertonn er et hulmål som varer til 100 engelske kubikkfot eller 2,83 kubikkmeter. Dersom bare lasterommene måles i et fartøy, kalles det netto registertonn. Dersom alle hulrom måles, også oppholdsrom, kalles det brutto registertonn.

Metrisk tonn (1000 kg) er en masse- eller vektenhet som brukes som mål for et skips deplasement (vekten av vannet skipet fortrenger). Lasteevnen oppgis i tonn dødvekt, det vil si deplasement minus vekten av selve skipet.

Fullriggeren Lina på 844 brutto registertonn ble bygd i tre på Georgernes verft i Bergen i 1867 og var det til da største skip levert fra norsk verft. Skipsbyggmester var Annanias Dekke. Foto i Bergens Sjøfartsmuseum.



”Vor ære og vor magt har hvide sejl os bragt”

Slik hyllet Bjørnstjerne Bjørnson den norske handelsflåten og den norske sjømannen i diktet ”Norsk Sjømandssang” (”Den norske sjømand er ...”), skrevet til et stort båtstevne i Stavanger i 1868. Flåten var på den tiden inne i en eventyrlig vekst som fortsatte i ti år til. Mens verdens samlede skipstonnasje i årene 1835 til 1878 vokste 5,5 ganger, var veksten i Norge nesten dobbelt så stor. Den norske andelen av verdens samlede tonnasje nærmet seg for første gang syv prosent, og skipsfartens andel av landets eksport av varer og tjenester steg fra rundt 25 til vel

45 prosent i samme tidsrom.

Denne utviklingen ble dels hjulpet fram av økt behov for tonnasje under Krimkrigen 1853-1856, den amerikanske borgerkrigen 1861-1865 og den tysk-franske krigen i 1870. Men den hang først og fremst sammen med en generell økning i verdenshandelen, ikke minst på grunn av den voldsomme befolkningsveksten og økonomiske ekspansjonen i USA som fulgte med industrialiseringen i øst og ”The Winning of the West”. Mens den amerikanske handelsflåten hadde fraktet over 90 prosent av landets utenrikshandel i 1826, hadde tallet

skrumpet til under 30 prosent i 1865. Dette profiterte ikke minst norske redere på. Aller fremst blant disse var arendalittene. Det ble bygd seilskuter i nær sagt hver vik i Arendal og de tilstøtende kystområdene. I 1878 var Arendal Norges og Nordens største sjøfartsby.

Også utviklingen i Norges egen utenrikshandel bidro til veksten i den norske handelsflåten. Vestafjells skapte de store vårsildefiskeriene fra tidlig i århundret stort behov for fraktekapasitet, særlig i Stavanger. I 1878 hadde denne byen Norges nest største handelsflåte. Østafjells var trelasteksporten fremdeles viktig for skipsfarten, og i tillegg hadde eksport av naturis fra slutten av 1840-årene i økende grad bidratt til å sysselsette den voksende seilskipsflåten.

Veksten i den norske handelsflåten skjedde på denne måten både på gamle og nye fraktmarkeder. I 1878 bestod den norske handelsflåten av

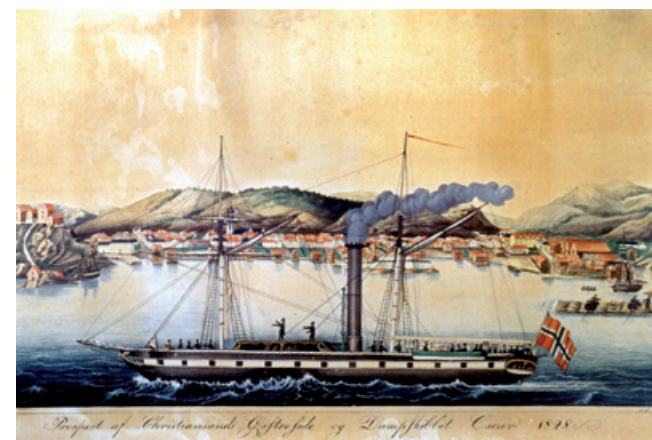
hele 8248 skip på 1 527 000 brutto registertonn. Veksten i tiårene rundt midten av 1800-tallet ble imidlertid avløst av tilbakegang, dels som følge av en internasjonal depresjon fra 1873 som førte til lavere fraktrater, og dels som følge av at den norske skipsfartseksjonen i stor grad var bygd på tradisjonell seilskipsteknologi som nå var i ferd med å tape konkurransen med dampskipsteknologien. Seilskipenes lange døds-kamp hadde startet, og den første gullalderen i norsk skipsfart var på hell.

Den vanskelige overgangen fra seil til damp

1800-tallet var ikke bare en periode med stor vekst i skipsfartsvolumet, men også en tid med store tekniske nyvinninger. Allerede i begynnelsen av århundret gjorde

dampmaskinen sitt inntog, en teknologisk forbedring som langsomt forandret skipsfartens karakter fullstendig.

De første norske dampskipene kom i fart mot slutten av 1820-årene for å bedre post- og passasjertransporten langs kysten. Staten begynte rutefart på Sør- og Østlandet i 1826 med Constitutionen og Prinds Carl. Året etter ble D/S Oscar levert til et interessentskap i Bergen som det første dampskip i



Hjuldampere Oscar ble bygd i Sverige i 1827 for Interessentskabet Oscar i Bergen. Skipet er her malt i Kristiansand i 1828. Akvarell av A. Appell i Vest-Agdermuseet. Foto Vest-Agdermuseet.

Norge bygd for privat regning. Maskindrevne fartøyer var i stor grad uavhengige av vindforholdene. Dette gjorde det mulig å holde faste rutetider. I løpet av et par tiår ble det etablert et rutenett for damptrafikk langs hele norskekysten, i stor grad med statlige subsidier.

Den kostbare damp-teknologien kunne foreløpig ikke konkurrere med seil i frakt av uemballerte massevarer, såkalt bulklast. Så lenge slik last kunne fraktes billigere i seilskip, fortsatte

norske redere å anskaffe seiltonnasje, dels bygd i Norge, men i stort omfang innkjøpt brukt fra land som var tidligere ute med moderniseringen av handelsflåtene sine. I Norge var interessen den første tiden moderat for de fraktene som primært sysselsatte dampskip, nemlig passasjer- og linjefart. Slik redervirksomheten var finansiert og organisert her til land på denne tiden, var det kanskje en fordel at norske redere ikke var de første til å kaste seg over frakter med ny og mer kapitalkrevende teknologi og større økonomisk risiko.

Bergensrederne fører an

Arendal og Stavanger var landets største sjøfartsbyer i seilskutenes storhetstid etter midten av 1800-tallet. Men da dampskipene fikk sitt første gjennombrudd i Norge rundt



Fra Rouen havn malt i 1893 av Johannes Grimelund (1844-1917) viser seilskip og dampskip side om side. Oljemaleri i Gramsamlingen, Norsk Sjøfartsmuseum. Foto Odd Geir Sæther.

1880, var det Bergen som ledet an i utviklingen. Mens andelen damp-tonnasje i bergensflåten i 1890 var nær 80 prosent, var andelen for landet som helhet bare 12 prosent. Også Stavanger og Haugesund, som i likhet med Stavanger hadde bygd seg opp som sjøfartsby utover 1800-tallet på grunn av sildefiskeriene, lå imidlertid langt framme i overgangen til damp.

De regionale forskjellene i den teknologiske utviklingen av flåten skyldtes i stor grad de ulike fraktmarkedene skipene opererte i. Redere på Sør- og Østlandet satset i stadig sterkere grad på trelastfart, både fra Norge og mellom fremmede land verden over, etter hvert også på den voksende eksporten av naturis fra Østlandet. I vest forble transport av fisk og fiskeprodukter dominerende. Fiskeeksport, fruktfart og annen

fart med næringsmidler krevde en raskere, kvalitativt bedre og mer effektiv flåte enn trelast- og isfarten. Mot slutten av århundret ble Bergen i stadig sterkere grad involvert i amerikansk fruktfart. Det bidro til ytterligere vekst i byens dampskipsflåte og sysselsatte samtidig byens maskin- og jernskipsbyggerier. Noe av forklaringen på Bergens tidlige satsing på dampskip er også byens nære kontakt med Storbritannia, som var et foregangsland i utviklingen av dampskip og dampskipsfart.

Da kravene til hurtighet og fleksibilitet på det store engelske markedet for østnorsk naturis mot slutten av 1800-tallet førte til bygging av dampdrevne spesialskip for is, var det redere vestafjells som førte an der også. Men overgangen til damp skyldtes ellers ikke noen vesentlig endring i den tradisjonelle



Lasting ved Knud T. Askers isanlegg i Lagdalen ved Leangbukta i Asker omkring 1895. Foto av ukjent fotograf i Norsk Sjøfartsmuseums fotoarkiv.

sysselsettingen av flåten. Trampfart – fart med forskjellig slags last mellom vekslende havner etter skiftende avtaler med ulike befraktere eller oppdragsgivere – fortsatte å være hovedaktiviteten. Mange norske redere fortsatte også ved anskaffelse av dampskip å satse på trampfart med bulkvarer der tid og regularitet spilte mindre rolle, i stedet for å investere i markedet for linjefart som vokste raskt og ga gode muligheter for fortjeneste – men også for tap. Trampfart sto på samme måte sentralt i den veksten i dampskipsflåten som kom i østlandsbyene i 1890-årene. Men flere av de viktige østnorske aktørene i denne perioden gikk etter hvert over til linjefart, som Thomas Fredrik Olsen (Fred. Olsen), Halvdan Wilhelmsen, Otto Thoresen og Fearnley & Eger.

Østlandet kommer etter

Mens damp-tonnasjen i Bergen hadde passert seil-tonnasjen i størrelse allerede i 1883, skjedde ikke dette for landet som helhet før rundt 1907, godt hjulpet av "naturlig avgang" i seilskipsflåten:



D/S Captain Bennett var et av mange bergensskip som ble satt inn i amerikansk fruktfart. Skipet er her avbildet i Port Antonio, Jamaica, en gang før 1. verdenskrig. Foto Bergens Sjøfartsmuseum.

Gjennomsnittsalderen på skipene var høy og tapstallene enorme mot slutten av seilskutetiden. I halvparten av årene 1875-1894 var det over 200 forlis årlig i den norske handelsflåten.

I internasjonal sammenheng var Norge sent ute i overgangen fra seil til damp. Storbritannias dampskipsflåte hadde passert seilskipsflåten allerede i 1878. Kolonimakter som Storbritannia hadde kunnet bygge opp statlig subsidierte dampskipsflåter for å opprettholde kontakten mellom moderland og kolonier. Norge hadde ikke kolonier, og dessuten lite eller ingenting av de ressurser dampskipsdriften bygde på, som maskiner, kull, platejern og senere stål. Norge var et kapitalfattig land og importen kostbar. Så lenge partsrederiet dominerte, var de økonomiske enhetene dessuten for små til å makte store investeringer. Norske redere fant det også lite regningsvarende å satse på dampskip så lenge de fant lønnsom beskjefligelse for sine seilskip. I tillegg kom mangelen på teknisk personell. Maskinfolkene måtte hentes fra England og Sverige. Den første skolen for utdanning av maskinister i Norge kom i 1855, men

var forbeholdt marinens menn. Den første maskinistkole for handelsflåten kom ikke før i 1884.

Norges seilskipsflåte fikk banesåret under 1. verdenskrig. I løpet av krigsårene ble den mer enn halvert. Ved utgangen av 1920-årene var seilskipene stort sett historie. Det var imidlertid fortsatt store regionale forskjeller. Etter krigen var den gjenværende seilskipsflåten mye konsentrert i byene langs sørlandskysten.

Også Kristiania og enkelte andre byer østafjells ble sittende med en del seilskip fram mot midten av 1920-årene. Men Kristiania kom ut av den vanskelige overgangen fra seil til damp som landets ledende sjøfartsby. Allerede i siste halvdel av 1880-årene overtok den raskt voksende hovedstaden og industribyen Kristiania hegemoniet i norsk

skipsfart fra seilskutebyen Arendal. Bergen, som var tidlig ute med å modernisere flåten og hadde ligget på andreplass en tid, passerte riktignok Kristiania i tonnasje i 1907. Etter et par år var imidlertid Kristiania (fra 1925 kalt Oslo) igjen ledende i Norge, med Bergen som en god nummer to.

Med maskindrevne skip i linjefart og tankfart

Trampfarten gikk altså gradvis over fra seilskip til maskindrevne fartøyer. Men enda mer revolusjonerende

var utviklingen av linjefart med faste og regelmessige skipsruter til forhåndsannonserte tider som dampskipene gjorde mulig. Linjene tok etter hvert med seg stykkogods – slik som kasser med maskiner, deler og ferdigvarer av alle slag – og varepartier som ikke var store nok til å fylle lasterommet på et helt skip.



Antallet seilskip i Norges handelsflåte var blitt kraftig redusert under 1. verdenskrig, men byene langs sørlandskysten hadde fortsatt en betydelig seilskipsflåte ved inngangen til 1920-årene. Bildet viser fullriggeren Siraa av Kristiansand under krigen. Foto i Bergens Sjøfartsmuseum.

Offentliggjøringen av seilingstidene ga visshet for når varene kom fram til mottakeren. Linjene skapte et forutsigbart transportsystem og var fra slutten av 1800-tallet viktig infrastruktur for en stadig mer spesialisert verdensøkonomi, med et tettmasket rutenett mellom klodens viktigste havnebyer.

Det første dampskip med tilstrekkelig rekkevidde til å krysse Atlanterhavet var det engelske SS Great Western fra 1838.

Skipet fikk etter hvert mange etterfølgere, både på denne ruten og til og fra India og Australia. De første dampskipene hadde minimal lastekapasitet, ettersom kull til egen framdrift tok opp det meste av plassen i lasterommene. De var følgelig ikke særlig økonomiske å drive, og betydelig statsstøtte var påkrevet. For Norge var verdien av pålitelige forbindelser med resten av Europa stor. Stortinget bevilget de nødvendige midler for en dampskipsrute til og fra Norge. Fra 1827 seilte hjuldampskipet Prinds Carl mellom Christiania, Göteborg og København med post og passasjerer, i tilknytning til den innenlandske rutefarten Staten hadde opprettet. Siden kom også en linje til Kiel.



Det Bergenske Dampskibsselskab var pionerer i norsk rutefart på utlandet. Bildet viser passasjerer og mannskap om bord i D/S Nordstjernen, som ble bygd i 1855 og lenge gikk i rute mellom Vadsø og Hamburg. Maleri i Bergens Sjøfartsmuseum. Foto Bergens Sjøfartsmuseum.

Mottakere av norsk eksport fantes stadig lenger borte, og det ble opprettet linjer til så godt som alle verdenshjørner. Først ute var en linje fra Østlandet til Spania i 1894. Linjen fikk norsk statsstøtte etter krav fra spanjolene som ønsket å eksportere appelsiner til Norge i bytte mot klippfisken de mottok. Senere ble linjen forlenget inn i Middelhavet. Staten ga også starttilskudd for en rute til Mexico-gulven i 1907. I 1910 kom en linje til Afrika og Australia.

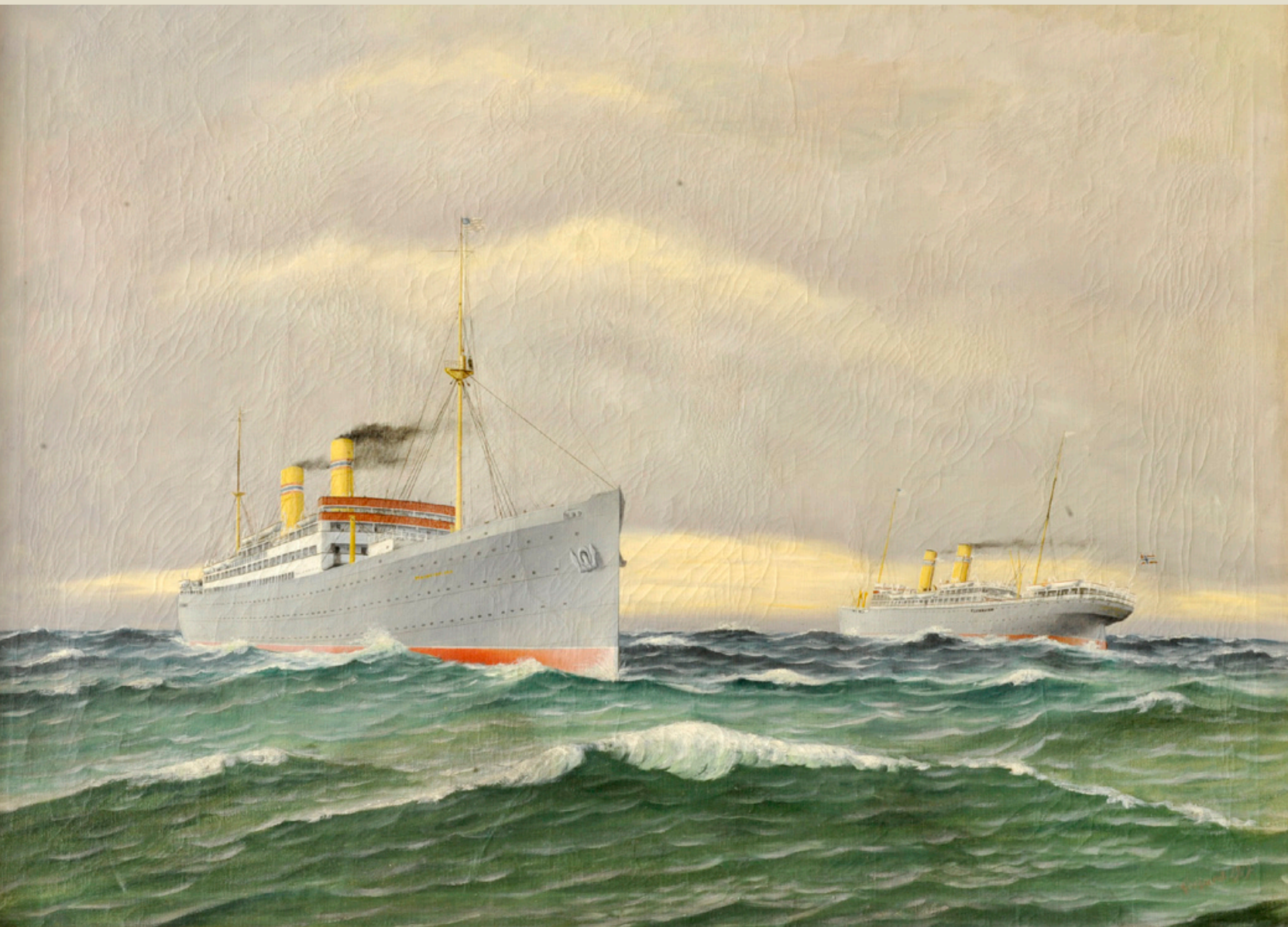
Mest spektakulært var

opprettelsen av Den norske Amerikalinje (NAL), et prestisjeprosjekt som fikk betydelige offentlige bidrag. Nordmenn skulle ikke behøve å bruke fremmede lands skip på reiser til Amerika. Under 1. verdenskrig hadde NAL stor fordel av å seile mellom nøytrale land (til USA kom med i krigen i 1917), mens tyske, engelske og franske konkurrenters skip ble brukt til krigsviktige transporter. Mellomkrigstiden var derimot en økonomisk vanskelig periode for NAL. Etter en svak oppgang mot slutten av 1930-årene investerte rederiet likevel i ny tonnasje, men 2. verdenskrig innbar alvorlige tap og stor slitasje på NALs gjenværende skip. Tross dette ble etterkrigstiden en oppgangstid for rederiet – året 1956 ble linjens beste noen sinne med 25.462 passasjerer over Atlanterhavet. Da var tre skip i drift. Etter toppen midt på 1950-tallet gikk imidlertid passasjertallene raskt nedover, da folk i stadig større grad valgte å reise med fly til Amerika.

Både passasjerer og last

Med utvikling av mer effektive dampmaskiner ble forholdet mellom bunkers og nyttelast gradvis forbedret, og godstransport med dampskip fikk større betydning. Det bedret linjenes økonomi. Fra 1850-årene ble det gradvis opprettet flere private linjer mellom Norge og havner i Tyskland, Nederland, Belgia, Frankrike og England, de fleste fra Østlandet. Samtidig ble Statens dampskipsdrift avviklet – ruten fra København og Kiel ble i praksis overtatt av det danske rederiet DFDS, som også opprettet en rute fra Stettin til Vestlandet. Fra 1880-årene klarte Det Bergenske Dampskipselskap (BDS) å fravriste det engelske rederiet Wilson Line i Hull deler av rutefarten på Storbritannia med linjer fra Bergen til Newcastle. Andre rederier seilte fra Kristiania til London (Harwich). Dette var kombinerte linjer som tok passasjerer, post og stykkogods.

Mengden last økte i takt med industrialiseringen av landet.



Atlanterhavsdamperne Kristianiafjord og Bergensfjord var med sine vel 10 500 brutto registertonn største skipene i den norske handelsflåten da de ble levert til NAL fra det britiske verftet Cammell Laird i Birkenhead i 1913. Hvert skip kunne frakte 1200 passasjerer, hvorav 850 (vesentlig emigranter) reiste på "3die Plads", 250 på annen klasse og 100 på første. Kristianiafjord grunnstøtte og forliste uten tap av menneskeliv i 1917, og ble erstattet av Stavangerfjord på nesten 13 000 tonn som da allerede var sjøsatt, men først ble overlevert til rederiet i 1918. På dette reklamebildet fra 1919 har kunstneren Gerhard sett for seg et møte på åpent hav mellom Stavangerfjord (i forgrunnen) og Bergensfjord. Maleri i Norsk Sjøfartsmuseum. Foto Bergens Sjøfartsmuseum.

NAL var like mye en passasjerlinje som en godslinje. Det samme gjaldt Det Bergenske Dampskibsselskaps og Fred. Olsens ruter til England. Disse utgjorde hovedforbindelsen til de britiske øyer til flyene tok over mye av markedet i 1960-årene. For de øvrige norske linjer på utlandet var det gods som utgjorde inntektsgrunnlaget. Det ble også ført post, og postflagget ble linjefartens ytre kjennetegn. Typisk var månedlige seilinger. NAL hadde to skip i ruten og seilte hver 14. dag, noe som var viktig for Postverket og et av kravene til statstøtte. Englandsbåten gikk ukentlig eller oftere, det samme gjaldt DFDS' rute til København.

Fra damp til diesel i linjefart på alle hav

Mange av de oversjøiske linjene var redskaper for å fremme norsk eksport. Men norske redere fant også et marked for linjer mellom tredjeland som overhodet ikke berørte norsk havn. En ny teknisk innovasjon – den store, langsomtgående skipsdieselmotoren som den danske fabrikken Burmeister & Wain introduserte i 1912 – gjorde linjeskipene mer effektive og la grunnlaget for vekst i norsk linjefart i 1920- og 1930-årene. Motorskipene var dyrere i anskaffelse enn dampskip, men fordi maskineriet opptok mindre plass under dekk kunne de ta mer last. De hadde også bedre fart, lavere drivstofforbruk og større rekkevidde. Man kunne oppnå høye fraktrater når disse skipene ble satt inn i linjefart. I annen fraktvirksomhet lønnet investering i motorskip seg lenge ikke.

Utfordringen var å snuse seg fram til lønnsomme ruter eller "trader". Den første norske linjen mellom tredjeland, fra Kanariøyene til London, ble startet i 1906 med tradisjonelle dampskip av Otto Thoresen og senere overtatt av Fred. Olsen. I 1914 opprettet rederiet A.A. Lindvig en linje langs den amerikanske stillehavskysten til Chile som fikk navnet Latin Line. En tilsvarende linje langs østkysten av Amerika ble åpnet av Wilh. Wilhelmsen i 1916. I 1924 gikk Wilhelmsen i kompaniskap med Fearnley & Eger med en linje over Stillehavet fra USA til Fjerne Østen. Linjen ble forlenget gjennom Panamakanalen til USAs østkyst og senere til Europa. Den drives fortsatt av Wilhelmsen som en kontinuerlig "jorden-



D/S Hada County av Bergen ble i 1925 satt inn i AIS Samselings County Line. Foto i Bergens Sjøfartsmuseum.

rundt"-linje gjennom både Suez- og Panamakanalen. Mange norske rederier fulgte i disses kjølvann og mellomkrigstiden ble en veksttid for norsk linjefart, tross lange perioder med stagnerende verdenshandel. For rederiene betydde linjefarten at de kunne satse på kvalitet i materiell og mannskap – noe som gikk under fellesbetegnelsen "style". Det skulle skinne av et linjeskip, og vedlikehold pågikk kontinuerlig.

Da 2. verdenskrig brøt ut, utgjorde linjeskipene 21 prosent av den norske handelsflåten målt i tonnasje (En million tonn), og enda høyere andel målt i verdi og innseilt valuta. Under krigen var det stor uro for fremtiden til linjefarten, som ble ansett som juvelen i flåten. Med unntak for farten mellom Nord- og Sør-Amerika opphørte linjene, og skipene ble befraktet til de allierte. 70 norske linjeskip gikk tapt som følge av krigshandlinger.

Tankeventyret

Parallelt med den norske ekspansjonen i internasjonal linjefart fra begynnelsen av 1900-tallet vokste det også fram en verdensomspennende trampfart med tankskip som norske redere etter hvert sikret seg en stor andel i. Tankskipfart var et nytt område for verdens skipsfart. Før "motoralderen" utgjorde forbruket av petroleumsprodukter vesentlig lampeolje (parafin) og ulike typer smøreoljer. Det var små kvanta som ble fraktet på



Utover i mellomkrigstiden tok moderne motorskip over mye av linjefarten. Kaffe var en viktig last i for norske linjerederier. Westfal-Larsen Company Line, opprettet i 1926, kom i løpet av mellomkrigstiden til å frakte over halvparten av kaffelastene fra Brasil til vestkysten av USA. På bildet laster M/S Høyanger kaffe i Angra dos Reis i 1933. Foto i Bergens Sjøfartsmuseum.

fat i vanlige lasterom. Før 1. verdenskrig var "automobiler" en kuriositet, i det minste i Europa (Amerika lå litt lengre fremme), men i mellomkrigstiden kom en utstrakt motorisering. I Norge var sjøfarten selv en viktig drivstoffkunde. Ikke minst fiskeflåten gjennomgikk en rask omstilling fra ro- og seilbåter til motor.

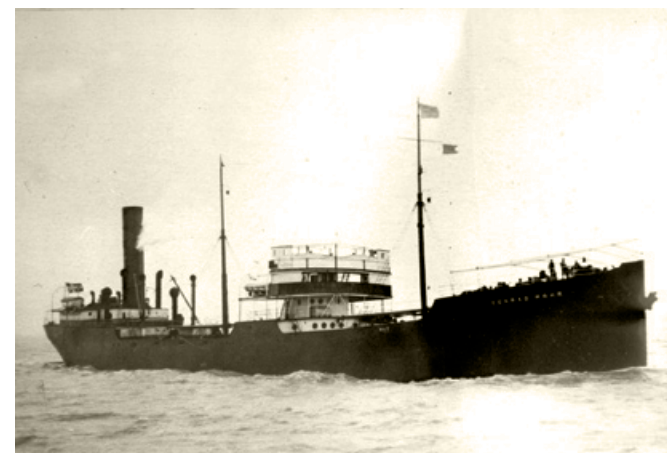
Verdens behov for bensin og diesel økte sterkt. Stigende volum gjorde det regningssvarende med spesialbygde fartøyer for transport av oljeprodukter. En forløper for moderne tankskip kom allerede i 1877, da barken Lindesnæs fikk installert tanker i lasterommet slik at oljen kunne fraktes uten å tappes på tønner. Tiden var likevel ikke moden for slike nyvinninger – blant annet var eksplosjonsfaren vanskelig å håndtere. Seilskip hadde jo heller ikke framtiden for seg, men treskuta Lindesnæs regnes som verdens første tankskip.

I 1907 ble det første moderne, dampdrevne tankskipet

kjøpt inn til Norge. Skipet forliste allerede året etter, men i 1909 ble det kontrahert en ny 6400-tonner i samarbeid mellom bergensrederen Christian Michelsen og Vestlandske Petroleumskompagni. Damp-tankeren Conrad Mohr dekket i praksis alene hele Norges oljebehov fram til 1914. Den seilte fast mellom Philadelphia i USA og Bergen, smøreoljefabrikken på Vallø ved Tønsberg eller Kristiania, der mottakeren var Østlandske Petroleumskompagni på Steilene. Vestlandske solgte "Elefantbenzin", Østlandske "Tigerbenzin". Førstnevnte var hovedsakelig til bruk i båter (elefanten gir seg aldri...), mens det andre merket gikk til bilister som etterspurte mer "futt". Bak begge selskapene stod Standard Oil (Esso). USA var fram til 1960-årene verdens største eksportør av petroleum.

Tilfellet Conrad Mohr illustrerer forskjellen mellom tankfart og annen skipsfart. I oljebransjen eide samme organisasjon både oljekilden og utsalgsstedene, eventuelt gjennom datterselskaper som Østlandske og Vestlandske. Ledende oljeselskaper bygde opp egne rederier som stod for en stor del av oljefrakten. Helt uten plass for uavhengige aktører var bransjen likevel ikke. Oljeselskapene foretrakk at toppene i produksjonen ble håndtert av utenforstående redere, og oljekonsumet vokste så raskt at det i lange perioder var underkapasitet i tankmarkedet og lett å finne frakter for norske rederier. Men i nedgangstider var det betydelig risiko for at skipene måtte gå i opplag.

Den norske tankskipsflåten talte kun 11 damp tankskip i 1914, et tall som vokste langsomt fram mot 1925. Da opplevde man en veritabel byggeboom for en helt ny type tankskip, motortankeren. I 1927 var landets tankskipsflåte på 224 000 brutto registertonn, verdens tredje største etter USA og Storbritannia. Det bidro til



D/T Conrad Mohr, levert i 1909 til Chr. Michelsen & Co. og Vestlandske Petroleumskompagni, var den første damp tankeren bygd for norsk regning. Foto i Bergens Sjøfartsmuseum.



Norske skip hadde i mellomkrigstiden fortsatt et omfattende engasjement i trelastfarten. På bildet ser vi Westfal-Larsens D/S Leikanger laste trelast i Noyo i California i 1925. Foto i Bergens Sjøfartsmuseum.

veksten at oljeselskapet Shell besluttet å fase ut sine damp tankere før tiden. Spesielt mange små rederier på Sørlandet gjorde god forretning på kjøp av slike maskinteknisk foreldede, men ellers fullt brukbare "Anglo-Saxon-båter". Man bygde opp egenkapital som muliggjorde nykontrahering av motortankere på 1930-tallet. Ved inngangen til 2. verdenskrig disponerte Norge den mest moderne tankskipsflåten i verden. I tonnasje var den nesten tildoblet siden

1927 og utgjorde 2,11 millioner tonn – 44 prosent av Norges samlede handelsflåte og nesten 20 prosent av verdens tankflåte.

Samlet vokste den norske handelsflåten i mellomkrigstiden fra rundt fire prosent til syv prosent av verdens tonnasje. Og mot slutten av perioden stod norsk skipsfart for nærmere 50 prosent av landets samlede eksportinntekter. Men mye av inntektene ble brukt utenlands, dels på bunkers og andre driftsmidler, og dels på kjøp og nybygging av skip.

Rederne og moderniseringen av rederivirksomheten

Partrederiet var den vanligste eierformen i Norge helt fram til begynnelsen av 1900-tallet. Hver parteier eide sin part i skipet uavhengig av medeierne. Det ble ikke etablert felleskapital, og hver og én heftet kun for sin del. Etter hvert ble det vanlig at partrederne pekte ut en korresponderende reder som fikk et visst ansvar for rederidriften, blant annet bokføring og utbetaling av utbytte. Mange korresponderende redere fikk med tiden ansvaret for flere skip, og ble på et vis forløpere for den moderne rederidriften.

Partrederiets vesentligste økonomiske svakhet var at det forutsatte at partrederne fullfinansierte skipet uten lånekapital med pantesikkerhet i skipet. Derved ble det trukket store vekslere på lokalsamfunnets begrensede ressurser. Mangel på kontinuitet og fleksibilitet og andre organisatoriske svakheter var også et problem. Hele rederiforetaket var knyttet til et bestemt skip, og ble oppløst ved salg eller havari. Skipet var som regel eid av et stort antall parthavere med én eller flere parter - 100 var et vanlig antall. Partrederiet var et enkeltskipsrederi. Verken gevinst eller tap kunne fordeles på flere skip, og fondsoppbygging ble vanskeliggjort. Ordningen innebar imidlertid risikospredning for eiere med parter i flere skip. Det fantes også eksempler på rederiforetak med bare én eier. Det var som regel kjøpmenn som tok initiativet til anskaffelse av skip for å frakte egne varer til og fra Norge.

Etter at de forlot hjembyen, var driften av skipene i stor grad overlatt den enkelte skipsfører som gjerne hadde part i skipet sitt. De korresponderende redere hadde få oppgaver direkte knyttet til den maritime driften. Den teknologiske utviklingen med utbyggingen

av telegrafnettet i 1870- og 1880-årene og gjennombruddet for dampskipene førte til endringer av driften. Med telegrafene kunne rederne etter hvert følge med i markeder og rater "world-wide", og selv slutte skipene og ordne oppgjør og andre forretninger som skipsførerne tidligere måtte seg av.

Nye driftsformer ga mer kapital

Storhetstiden i norsk skipsfart på 1800-tallet bygde på relativt lite kapitalkrevende teknologi. Dampskipene utgjorde en stor investering som skulle forrentes gjennom driften av skipene. Det skapte behov for en fastere hånd om den rederimessige driften av skipene hvor erfaring og spesialisering ble vesentlige faktorer. Også dampskipene ble i den første fasen finansiert ved tegning av parter, men antallet parthavere økte, dels som følge av høyere kapitalkrav.

Merarbeidet førte til at kjøpmannsrederne sto overfor valget mellom å satse på rederidrift eller å konsentrere seg om kjøpmannsvirksomheten. Mange kjøpmenn beholdt likevel sine økonomiske interesser i skipsfarten. Blant de nye disponentene og rederne som kom til i denne fasen, var det mange skipsførere, hvorav de fleste hadde hatt parter i skipene de førte. Når nå mer av rederidriften foregikk på landjorden, valgte mange skipsførere å gå i land for å tilføre rederiet maritim kompetanse, mens forretningsmannen sto for den merkantile kompetansen.

Partrederiformen var uegnet til å bevare kapital og skape kontinuitet i rederivirksomheten. For mange ble løsningen opprettelse av skipsaksjeselskap og flerskipsrederier, en utvikling som skjøt fart rundt 1900. Her ledet østlandsregionen an i moderniseringen, mens det øvrige Norge, særlig Bergen, bare fulgte nølende etter.

Hovedstaden tar styringen

Tallet på skipsaksjonærer og rederidisponenter steg kraftig på 1900-tallet, spesielt etter krigsutbruddet i 1914. Men mange rederier dannet under 1. verdenskrig var døgnfluer som ikke overlevde de første etterkrigsårene og nedgangen i etterspørsel etter tonnasje. Det gjaldt i særlig grad for Bergen.

Den kraftige norske tonnasjevæksten i mellomkrigstiden, spesielt i 1930-årene, viste store regionale forskjeller. Oslo ble nå det store vekstsenteret i norsk skipsfart. En av årsakene til at rederne på Sør- og Vestlandet ikke opplevde samme vekst, var trolig den

sene overgangen til flerskipsaksjeselskap der. Mens den bergenske tonnasjevæksten i mellomkrigstiden var fordelt på forholdsvis få redere, ble Oslo-flåten spredt på stadig flere hender.

Med hovedstadens økende betydning som landets finansielle og merkantile sentrum, valgte dessuten flere utenbys rederier å flytte virksomheten dit. Blant dem som flyttet kontoret til Kristiania / Oslo eller nærmeste omegn, var Fred. Olsen fra Hvitsten (1898), Sandefjord-rederiet A. F. Klaveness (1907), Wilh. Wilhelmsen fra Tønsberg (1916) og Sig. Bergesen d.y. fra Stavanger (1939). Flåtene forble imidlertid registrert i redernes respektive hjembyer.

Det var i tiden rundt 1900 at de første rederorganisasjonene ble etablert. Etter mislykkede forsøk i Tønsberg (1872), Kristiania (1877) og Bergen (1890), ble Bergens Rederiforening stiftet i 1899 med Chr. Michelsen som første formann. Foreningen tok opp spørsmål knyttet til befraktning, assurance og forholdet til offentlige myndigheter. Michelsen var på det tidspunkt Norges nest største reder etter Wilh. Wilhelmsen i Tønsberg. I de følgende årene ble det etablert tilsvarende foreninger andre steder. I 1909 gikk landets rederiforeninger sammen om etableringen av Norges Rederforbund (fra 1984: Norges Rederiforbund), også det med Chr. Michelsen som første president. Rederforbundet spilte en sentral rolle under forhandlingene om fraktavtaler under begge verdenskrigene. Etter hvert fikk Rederforbundet også rollen som arbeidsgiverorganisasjon.

Sjømannsyirket fra sesongarbeid til helårsyrke

”Den norske Sjømand er et gjennombarket Folkefærd”, skrev Bjørnson i sitt hyllingsdikt fra 1868. Utenriksfarten har vært arbeidsplassen til titusenvis av norske sjøfolk. Flåten har gitt levebrød, en mulighet til å komme hjemmefra, inntrykk fra fremmede steder – men også hardt arbeid og høy risiko for ulykker og død.

Tallet på arbeidsplasser i utenriksflåten har fulgt konjunktorene, teknologiutviklingen og behovet for bemanning. I 1835 var tallet på sjøfolk vel 11 000, i 1850 rundt 20 000 og i 1878 nær 63 000 i utenriks og innenriks fart. I årene fram til første verdenskrig lå antall personer sysselsatt i flåten noe lavere, og etter første verdenskrig



Begravelse om bord på stålbarken Støveren av Kristiansand. Fotografiet er fra 1917–19, fra albumet til Ingard Henriksen, sekretær i Den norske sjømannsmisjon, og viser som mange andre mannskapsfotografier en ung besetning. Foto i Norsk Sjøfartsmuseums arkiv.

førte krigstap og økonomisk depresjon for en tid til enda færre arbeidsplasser til sjøs. Det skulle gå nærmere 90 år før tallet på sjøfolk kom opp mot nivået fra 1878.

Sjøfarten var særlig østa- og vestafjells lenge en viktig del av det tradisjonelle mangesystemet i kystøkonomien, der jordbruk har blitt drevet i kombinasjon med andre næringer. I seilskutetiden var sjøfarten på Nordsjøen og Østersjøen et sesongyrke der skutene lå i opplag om vinteren. Sjømennene ble rekruttert fra kystsamfunnene der skutene hørte hjemme, og de seilte fra rundt påske til sent på høsten. Om vinteren tok sjøfolkene annet arbeid, gjerne innen skipsbygging, fiske, sagbruk og isbruk. Gifte sjømenn kombinerte dette sesongarbeidet med jordbruk, der hustru og barn drev gården i seilingssesongen.

Hyrene i Norge var særlig i første halvdel av 1800-tallet lave sammenlignet med mange andre land, og det ga lenge norske redere en viss fordel. Men i siste halvdel av århundret gikk den norske flåten i større grad over i oversjøisk fart der sjømannsyrket var et helårsyrke. Sjømennene i slik fart kunne være ute i flere år av gangen uten å sette sine ben i hjemlandet. Mange rømte fra skipene de reiste ut med for å ta hyre på andre skip eller gå i land i fremmed havn, særlig i Nord-Amerika. For å beholde eller erstatte dem måtte rederne da betale konkurransedyktige hyrer på et mer og mer internasjonalt arbeidsmarked for sjømenn.

Et yrke for unge menn

I seilskutetiden var sjømannsyrket praktisk talt forbeholdt menn, men med damp- og motorskipene ble noe det flere kvinner til sjøs. Særlig fra mellomkrigstiden gjorde de sin entré som "triser" (restauratriser) og salong- og messepiker som arbeidet med matstell og renhold om bord. Kvinner arbeidet først i kyst- og passasjerfart.

Sjømannsyrket har helt siden seilskutetiden også vært et ungt yrke. Tradisjonelt har mange som dro til sjøs, hatt handelsflåten som sin første arbeidsplass – de dro gjerne ut som førstereisgutter rett etter konfirmasjonen. I 1892 ble det anslått at mer enn en tredel av norske sjøfolk var under 25 år.

Det var åpenbart vanlig å forlate sjømannsyrket etter noen år til sjøs. Antagelig var det mange som ønsket et arbeid som ikke krevde så lange fravær fra hjemmet, særlig de som giftet seg og stiftet familie. Men skifter i arbeidsmarkedet hjemme påvirket nok disse



For sjøfolk på langfart ble alle sider av livet utspilt om bord. Her vises julefeiring med "hjemmelaget juletre" på barken Viva av Arendal julen 1913, på vei fra Australia til Peru i trampfart. Foto i Norsk Sjøfartsmuseums arkiv.

forholdene. Og for mange ble skipsfarten en arbeidsplass for livet. Handelsflåten har gitt gode muligheter for avansement. Dersom hun eller han tok utdanning i tillegg, kunne dekksgutten sikte mot å bli styrmann og kaptein, messegutten og messepike kunne bli stuert og maskingutten maskinsjef. Blant befalet, som hadde valgt sjøen som karrierevei, var alderssammensetningen annerledes enn blant de underordnede sjøfolkene. Overordnede stillinger krevde fartstid og eksamener, og kun et lite fåtall av befalet var under 25 år.

På 1800-tallet rekrutterte sjømannsyrket først og fremst fra samfunnene langs kysten, og et skip ble gjerne bemannet med folk fra skipets hjemsted. Med den voksende langfarten mønstret sjøfolk på for lengre perioder av gangen. Dessuten ble norske sjømenn del av et internasjonalt arbeidsmarked. Noen sjøfolk, kalt uteseilere, var sjelden eller aldri Norge. Uteseilerne arbeidet på skip fra alle nasjoner og var omspunnet av en viss vagabondisk mystikk. Den norske flåten hyret også utenlandsk mannskap, først og fremst fra andre nordiske land.

Arbeidsforhold og velferd

Arbeidsforholdene til sjøs har blitt dramatisk forbedret siden seilskutetiden. Sjøsikkerhet ble satt på den politiske dagsordenen fra rundt 1890, og Sjødyktighetsloven ble vedtatt i 1903. Selv om loven



Oscar Arnold Wergeland (1844-1910): Førstereis (uten år). Dette maleriet minner om at mang en førstereisgutt i seilskutetiden ble satt til byssetjeneste. Norske skip var kjent for å bruke unggutter ikke bare til å assistere i byssa, men også til å være kokker. Det var kanskje ikke så rart at kosten om bord hadde dårlig rykte, og at mangelsykdom var mer vanlig i den norske handelsflåten enn i andre store skipsfartsnasjoners flåter. Oljemaleri i Gramsamlingen, Norsk Sjøfartsmuseum. Foto Odd Geir Sæther.

bare delvis var motivert av å bedre sjøfolkene sikkerhet, var den et første skritt mot å regulere arbeidsforholdene til sjøs. Men sjøfolkene ble sent organisert, og det tok tid før sosiale reformatorer fikk politisk gjennomslag for ønsket om å bedre sjøfolkene arbeidsforhold. Først i mellomkrigstiden kom det offentlige pålegg som medførte endring av betydning. Da endringene kom, hang de også sammen med velferdsøkning generelt i befolkningen, større forståelse for sjøfolks kår og organiseringen av sjømennene i Norsk Sjømannsforbund som ble stiftet i 1910. Her skal vi bare nevne noe av det som har påvirket sjøfolks arbeidsforhold.

I 1800-tallets skipsfart var kostholdet om bord svært dårlig, og resultatet var mangelsykdommer, nedsatt allmenntilstand og dødsfall. Beriberi, som skyldes mangel på vitamin B1, var utbredt på den norske handelsflåten til rundt 1920 og tok hvert år liv.



Besetningen på stålbarken Nordlyset av Drammen, bygd i 1891, som gikk i trelastfart på Canada-kysten til den strandet ved Irland i 1914. Foto av Rude i Norsk Sjøfartsmuseums arkiv.

Manglende kunnskap om vitaminer gjorde forebygging vanskelig. Få tilgjengelige metoder for konservering førte til et ensformig kosthold, der tørrfisk, kjøtt i lake, hermetikk og tørt brød var sentrale ingredienser. Det var begrenset tilgang til fersk mat som frukt og grønnsaker. Oppmålte mengder sukker og smør kunne deles ut ukentlig til mannskapet. Dårlige oppbevaringsforhold reduserte kvaliteten på maten, og skjemt mat og mark i brødet var ikke uvanlig. I 1906 kom Skibskokken. Kortfattet veiledning i madstel for norske handelsskibe. Bokens råd om behandling av brød gir et innblikk i noen av utfordringene matstellet om bord ga:

Er der kommet mark i brødet, maa det kløves og børstes, dyppes i koldt vand og tørres i stegeovnen ved svag ild, depaa børstes igjen, før det lægges bort. Er det blit muggent, maa det vaskes og børstes hurtigt i koldt vand og tørres i stegeovnen. Er det meget muggent, maa det kasseres.



De åndelige behovene til sjøfolkene ble satt på offentlighetens dagsorden før de materielle betingelsene. Sjømannsmisjonen ble stiftet i 1864, og hadde som mål å etablere sjømannskirker og leseværelser i de havnebyene som hadde flest norske anløp. Dette erindringsbildet viser glimt fra virksomheten til sjømannskirken i Pensacola, Florida, i 1897. Foto av Adolph Sala i Norsk Sjøfartsmuseums arkiv.

Nye matreglement, bedre konserveringsteknikker og etablering av vitaminlæren i årene etter 1910 forbedret kostholdet. I mellomkrigstiden ble mangelsykdommer sjeldne i handelsflåten, selv om det fortsatt forekom i hvalfangstflåten. Kostholdsreglene fra 1937 var en ytterligere forbedring. Fri kost om bord var en del av

skipets plikter overfor sjøfolkene, og god mat var – og er – et viktig gode i en ensformig tilværelse med til dels hardt fysisk arbeid.

Videre er oppholdsrommene om bord blitt betydelig forbedret. Også her fant det sted en rivende utvikling de første tiårene på 1900-tallet. Nybygginger, overgang fra treskip



Det var ikke bare sjømannskirkene som fikk besøk når norske skip hadde landlige i fremmed havn. Kjønnssykdommer var utbredt blant mannskapene, og kjemiske midler som dette var obligatorisk i skipsapotekene fra 1927. Faksimile av reklamemateriell.

til stål, og fra seil til damp og motor, kombinert med offentlige pålegg, gjorde lugarforholdene bedre. Lugarforskriften fra 1917 påbød tomanslugarer på nybygde skip og innebar en stor forbedring fra ruffene, felles beboelsesrom for hele mannskapet, der alle sov og spiste i samme rom. Trangbodddhet, fukt, knapphet på ferskvann, dårlige muligheter til personlig hygiene og klestørk, kunne gjøre bomiljøet utrivelig og usunt. Sykdom og utøy kunne lett spres under slike forhold, og forebygging av tuberkulose var en av målsettingene med lugarforskriftene i 1917.

Flere forhold omkring sjøfolks arbeid ble altså lovregulert fra slutten av 1800-tallet. I tillegg har forhold som lønnsnivå, bemanningsnivå, arbeidstid og mulighet til å reise hjem vært viktige. I 1919 kom de første offentlige påleggene om minimumskrav til bemanning, først i 1939 ble arbeidstiden regulert med lov. Ulykkesforsikring kom i 1913 og i 1936 kom syketrygden for sjøfolk.

Modernisering av skipene, teknologisk utvikling og kortere seilingstider ga bedre arbeidsforhold til sjøs. Paradoksalt nok førte også de to verdenskrigene til flere rettigheter for dem som arbeidet på flåten. Redslene under 1. verdenskrig satte sjøfolks liv på den politiske dagsordenen. Dessuten presset krigsrisikoen og næringens høye inntjening hyrenivået opp. Dette ble delvis videreført etter krigen, slik at betingelsene til sjøs var noe bedre etter 1. verdenskrig enn de hadde vært før. Høy arbeidsledighet gjorde likevel hverdagen tøff for mange sjøfolk i mellomkrigstiden.

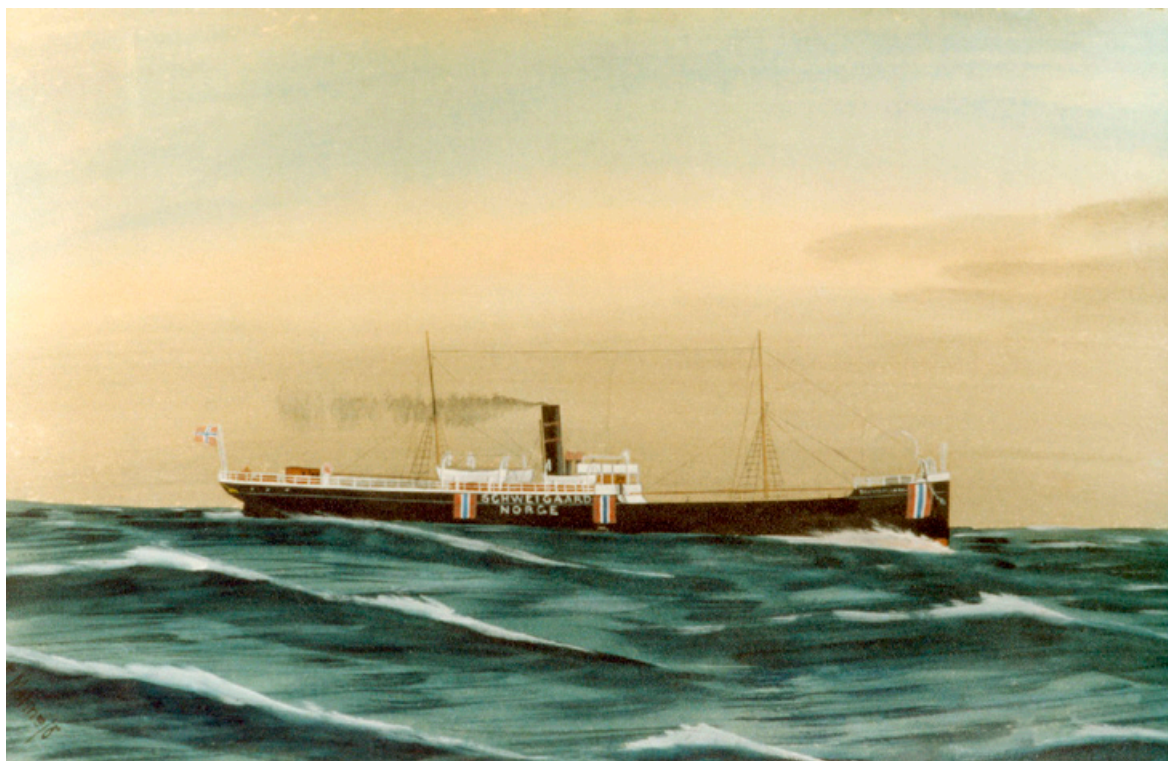
Handelsflåten i krig

Helt opp mot vår egen tid har skipsfart vært en næring med stor økonomisk risiko, og sjøen en farefull arbeidsplass. I utenriks fart har ikke bare vind og vær truet skip og mannskap. Sjørovere har vært et stort problem, i eldre tid også i våre farvann, i nyere tid mest i fjernere farvann. Da norske skip på 1700-tallet begynte å seile på Middelhavet, risikerte de å bli kapret av skip fra de såkalte sjørøverstatene, og mannskapene å havne i slaveri i Nord-Afrika. I dag er pirater en særlig aktuell risiko i havområdene utenfor Somalia. Men krig har utgjort en enda større fare for norske sjøfolks liv og helse. Ikke minst under Napoleonskrigene var kaper- og orlogsskip en stadig trussel, og mange norske sjøfolk satt i "prisonen" i England. Men langt verre var redernes tap og redslene sjøfolkene opplevde under de to verdenskrigene på 1900-tallet.

Vår ære og vår makt?

Ved krigsutbruddet i 1914 befant Norge seg straks i en vanskelig situasjon. Landet kunne ikke brødfø egen befolkning, og var helt avhengig av import av matkorn og andre innsatsvarer i økonomien. Viktigste ved siden av kornet var innførselen av kull, som ga energi til innenlandsk transport (jernbane og dampskip) og til viktige deler av industrien, inkludert gassverkene i de større byene. Disse varene kom for det meste sjøveien. Motsatt vei ble det sendt trelast, tremasse, papir, fisk, stein, svovelkis, kunstgjødsel og andre produkter fra den nye elektrokjemiske storindustrien. En stor del av landets kapital var bundet opp i rederivirksomhet. Om transporten og inntektene fra skipsfarten falt bort, ville det bli vanskelig å skaffe nødvendige varer og betale for importen. Banksystemet kunne kollapse om rederiene ikke betalte renter og avdrag på kreditter og lån. Skipene måtte seile.

Men skipene ikke bare måtte seile, rederne ville seile. Tyske og østerrikske skip som ikke oppholdt seg i britisk farvann ved krigsutbruddet og ble beslaglagt av britene, holdt seg hjemme eller gikk i opplag i nøytrale land. Samtidig som antallet skip i internasjonal fart dermed gikk ned, gikk transportbehovet



Oscar Arnold Wergeland (1844-1910): Førstereis (uten år). Dette maleriet minner om at mang en førstereisgutt i seilskutetiden ble satt til byssetjeneste. Norske skip var kjent for å bruke unggutter ikke bare til å assistere i byssa, men også til å være kokker. Det var kanskje ikke så rart at kosten om bord hadde dårlig rykte, og at mangelsykdom var mer vanlig i den norske handelsflåten enn i andre store skipsfartsnasjoners flåter. Oljemaleri i Gramsamlingen, Norsk Sjøfartsmuseum. Foto Odd Geir Sæther.

dramatisk opp ettersom britene bygde opp sin krigsindustri. Det var eventyrlige frakter og store penger å tjene for den som kunne tilby tonnasje.

Prisene på gamle, synkeferdige holker steg til eventyrlige høyder. Seilskip fant villige kjøpere etter mange år i opplag og ble satt i fart. Verdenskrigen ble seilskipenes svanesang – disse langsomme skutene var spesielt utsatt for tyske krigføring. Erstatningstonnasje var knapt å oppdrive, og verdien av byggekontrakter hos verft i Sverige og Danmark nådde astronomiske høyder. Det oppstod en spekulasjonsøkonomi som ikke bare favnet tradisjonelle redermiljøer, men tiltrakk seg mennesker og kapital som tidligere hadde vært fremmed for bransjen. Det ble "jobbetid" – landet hadde ikke opplevd noe lignende siden Napoleonskrigene.

Storbritannia erklærte Nordsjøen øst for Færøyene og Island som krigssone. I krigssonen mente britene seg berettiget å stoppe og undersøke alle handelsskip og ta beslag i ulovlig

last. Admiralitetet påberopte seg også retten til å la britiske fartøyer seile under nøytrale lands flagg som krigslist. Dermed kunne tyske skip eller ubåter helt lovlig stoppe og gjennomføre norske skip på vei til eller fra britisk havn – og i mange tilfeller senke dem, dersom det var forbudte varer i lasten.

Etter hvert som skyttergravskrigen trakk i langdrag, havnet stadig flere vareslag på listen over krigsviktige varer det var forbudt å føre til fiendens havn. Britene satte dessuten press på den norske regjering ved å holde tilbake kulleksporten. For å hindre at økonomien gikk i stå måtte Norge blant annet godta at 85 prosent av norsk fiskeeksport og all kobberkis gikk til britene. Til slutt mente tyskerne at nøytraliteten ikke lenger betydde noe og erklærte uinnskrenket ubåtkrig i en stor sone rundt de britiske øyer. Alle fartøyer, uansett nasjonalitet og bestemmelsessted, ville bli senket dersom de ble oppdaget. 1917 ble det verste tapsåret i hele krigen – 730 norske sjøfolk mistet livet dette året. Totalt mistet Norge 915 skip og

2123 sjøfolk mellom 1914 og 1918. Tapene av menneskeliv skapte stor forbitrelse mot Tyskland og betydelig velvilje for Storbritannia i opinionen.

Senkninger var ikke noen øko-nomisk katastrofe for rederne, som hadde ryggdekning i Krigsforsikringen for norske Skip. Nybygg ble bestilt i fleng og spekulasjonsspiralen fikk en ny omdreining. Summene i omløp var svimlende, millionformuer ble til nærmest over natten. Tilstandene skapte nye ord i det norske språk som "jobbetidsvilla" og "hverdagschampagne-glass".

Få av de nyslåtte millionærene klarte å redde formuen da krakket kom i 1920, men deres ekstravagante livsstil – i en tid da sjøfolkene risikerte liv og lemmer

og resten av befolkningen led under mangel på basisvarer og pengene som følge av inflasjonen – skapte et politisk agg som kom til å prege samfunnsutviklingen i tiårene etter. Et uttrykk for dette er Nordahl Griegs skuespill fra 1935, "Vår ære og vår makt", en tittel som med besk ironi henspilte på Bjørnsons hyllingsdikt fra 1868 om den norske handelsflåten og den norske sjømannen.

Det tok tid før britene fant ut at konvoiering var det mest effektive forsvaret for handelsskip mot fiendtlige ubåter, men fra sommeren 1917 startet de systematisk konvoiering til og fra havner i Storbritannia. Bergen ble et oppsamlingspunkt for konvoiene fra Skandinavia, og havnen var tidvis proppet med

danske, svenske og norske skip for konvoifart vestover.

Ved siden av ubåtangrep utgjorde miner en stor fare. Store mengder miner var lagt ut av begge krigførende parter, og drivende miner var en konstant og uberegnelig fare som varte ved også etter at krigshandlingene var over.



Mannskapet på bark Songdal av Kristiansand, fotografert en gang mellom 1914 og 1917. Dette var et seilfartøy på hele 2075 brutto registertonn, bygd i jern og stål i Skottland i 1884. Det gikk i trelastfart på Canadas østkyst, men ble i februar 1917 senket av en tysk ubåt i Nord-Atlanteren, på vei fra Buenos Aires til Queenstown. Mannskapet ble varslet på forhånd, fikk tatt seg over i livbåter og ble reddet av et passerende skip. Foto av Oscar W. Olsson i Norsk Sjøfartsmuseums arkiv.

erklærte imidlertid at all skipsfart i europeiske farvann skulle foregå på deres premisser. Konvoisystemet ble øyeblikkelig innført, og man forlangte at nordmennene skulle stille handelstonnasje til briterens disposisjon, blant annet to tredeler av den norske tankskipstonnasjen. Tysklands behov skulle ikke tilgodeses. Til gjengjeld ville Storbritannia sørge for at Norge fikk nødvendige forsyninger av matvarer og kull. Skipsfarten ble sterkt regulert og fraktratene steg ikke like raskt som i 1914.

Situasjonen ble fullstendig omkastet da regjeringen måtte gå i landflyktighet. Man fikk i all hast vedtatt en provisorisk anordning som ga den norske staten bruksretten til alle norske skip utenfor okkupert område (eiendomsretten forble hos

2. verdenskrig og Nortraship

Ved krigsutbruddet i september 1939 ble det truffet foranstaltninger både fra britisk og norsk side for å unngå spekulasjon i frakter og skip slik man hadde opplevd under forrige krig. Fram til tyskerne angrep og okkuperte Norge i april 1940, var situasjonen for landet omtrent som i 1914-1918: Skipene måtte seile for å bringe varer og valutainntekter til landet. Britene



De norske fruktbåtene ble fra våren 1942 satt inn i konvoifart over Atlanterhavet. Her laster en av Fruit Express-båtene i Brooklyn vinteren 1942-1943. Foto i Bergens Sjøfartsmuseum.

rederiet). Det ble opprettet et forvaltningsorgan – Nortraship – for å styre virksomheten i ”verdens største rederi”. Rederiet med drøye tusen skip i flåten ble ledet av skipsfartsdirektør Øivind Lorentzen, men ellers ble alle viktige posisjoner besatt av personer med tilknytning til det norske redermiljøet som befant seg i London eller hadde klart å ta seg dit i april dagene 1940. Et kontor i New York kom til etter hvert. Norske redere kunne på denne måten spille en rolle for uteflåten også under 2. verdenskrig.

Regjeringen stilte skipene til disposisjon for den britiske regjering, men til rater som var avtalt før tyskerne invaderte landet. Inntektene ga eksilregjeringen i London økonomisk spillerom, og man bygget opp egne norske avdelinger i hær, flyvåpen og marine. Rollen som alliert satte den norske handelsflåten i en ny situasjon. Skipene ble utstyrt med kanoner til forsvar mot skip og fly, og alle identitetsmerker ble visket bort med grå maling. De var fortsatt sivile, men fikk om bord marinepersonell som sambandsfolk og kanonskyttere. Konvoiene ble ledet av britiske offiserer.

Norske skip seilte i de mest utsatte konvoiene, som til Malta og Murmansk, og ble også satt inn som forsyningskip i rent militære operasjoner, som invasjonene i Nord-Afrika, på Sicilia og i Normandie. Handelsflåten stod for Norges desidert viktigste bidrag til de alliertes seier. 694 skip gikk tapt – 47 prosent av den samlede flåten i 1939 – og 3734 sivile norske sjøfolk mistet livet. Medregnet utlendinger med hyre på norske båter og tilfeldige passasjerer kom tallet på døde godt over 4000.

En annen konsekvens av å være alliert var at betingelsene på britiske og norske skip ble harmonisert, inkludert nedsettelse av hyren til engelsk nivå. Mellomlegget ble satt på ”Nortaships hemmelige fond”, som etter avtale med britene skulle anvendes ”til beste for norske sjøfolk”. Etter krigen ble midlene brukt til kollektive velferdstiltak for krigsseilere eller deres etterlatte, noe langt fra alle sjøfolkene var enige i. De anså pengene som hyre de hadde til gode, og opplevde ”inndragningen” som et stort svik. Det kom på toppen av den belastningen det hadde vært å seile i årevis under trussel om torpedering eller minesprengning. Mange opplevde slikt én eller flere ganger. Også

de som gikk klar, hadde opprivende hendelser tett innpå. Mange hjemvendte krigsseilere slet i ettertid med angst, depresjoner og alkoholisme.

Gjenoppbygging, ekspansjon og krise

Etter krigen ble Nortraship oppløst og rederne fikk tilbake sine skip i den grad disse fortsatt var flytende. Men tapene var store. På samme måte som 1. verdenskrig hadde gitt landets seilskipsflåte et nådestøt, førte 2. verdenskrig til en sanering av den store flåten av eldre dampskip. Mer alvorlig for landets skipsfart var det likevel at også et stort antall moderne motordrevne tank- og linjeskip gikk tapt. Oslo led de aller største tapene her. Men også Bergen mistet mange av sine motorskip. Det gjaldt spesielt Westfal-Larsen & Co. som før krigen hadde vært Norges største tankrederi.



Masseproduksjonen i USA av såkalte Liberty-skip under 2. verdenskrig var så effektiv at det oppsto et overskudd på tonnasje etter krigen. Det ble solgt til redere i allierte land som erstatning for skip disse hadde mistet. Fr. Odfjells rederi i Bergen kjøpte to slike standardskip som ble befraktet av amerikanske International Freightning Corporation for linjefart mellom USA og Sør-Amerika. Bildet viser CIA-skipet Bowplate i fart for IFC-Lines. Foto i Bergens Sjøfartsmuseum.



Ombord
m/t "Buccaneer"

Reise
Antwerpen / New Orleans

1953

På
Atlantene



"Om the
Mississippi
River"

Det var ikke bare linjeskip som kunne ta med passasjerer. I 1953 reiste Marit E. (f. 1928) til USA for å besøke sin tvillingbror som arbeidet i New York. I stedet for dyre billetter med NAL fikk hun gjennom sin arbeidsgiver Norsk Marconi AS ordnet skipsleilighet fra Antwerpen til Baton Rouge (Louisiana) om bord i M/T Buccaneer fra Oslorederiet A.O. Andersen. Mens båten lastet olje i Baton Rouge var det rikelig tid til å se seg om i USA. Privat foto.



Baton Rouge

fra
Amerika

1953

Ombord på
m/t "Buccaneer"

lyens

2. styrmann



2. styrmann

Kaptein



Vi mister losbåten.



2. og 3.
styrmann

Mot ny gullalder

Overskuddet av Nortaships virksomhet var på 3,9 milliarder kroner. Det ble delt mellom Staten og rederiene, og det ble gitt både forsliserstatninger og kompensasjon for verdiforringelse grunnet alder og forholdene under krigen. Nå gjaldt det å finne erstatningstonnasje for tapte og nedslitte skip. Mest nærliggende var de masseproduserte amerikanske Liberty-skipene som ble bygd under krigen. Da byggeprogrammet stoppet, var forholdet mellom tap og nybygg to til tre – verden hadde altså mer handelstonnasje i 1945 enn i 1939. I 1946 ble det bestemt å selge brorparten av skipene. Allierte som hadde lidd store tap, fikk forkjøpsrett. Norge, Hellas og Nederland stod først i køen, og omtrent 100 skip ble kjøpt til Norge. I tillegg kom ordinære nybyggingskontrakter, spesielt med svenske verft som hadde stor kapasitet, men forlangte høye priser.

Hjemmeflåten, det vil si skip som seilte i tyskkontrollerte farvann, seilte på okkupantens premisser. En viktig del av den reduserte aktiviteten ved rederikontorene hjemme ble å planlegge for etterkrigstiden. Mens mange redere på Østlandet arbeidet aktivt med fornyelsen av flåten allerede under krigen, holdt rederne i Bergen seg i ro, nesten uten unntak. Det førte til at Bergen etter krigen brukte lengre tid enn mange andre norske byer på å nå opp på førkrignivå tonnasjemessig. Enkelte redere hadde komparative fordeler i forbindelse med gjenoppbyggingen som resultat av sine verftsinvesteringer. Det gjaldt Fred. Olsen som kontrollerte Akers mek. Verksted i Oslo fra 1917, og Sig. Bergesen d.y. som i 1942-1943 fikk kontrollen over Rosenberg mek. Verksted i Stavanger gjennom oppkjøp av Norges Banks aksjepost.

De fleste norske rederiene fulgte i de første etterkrigsårene stort sett i samme spor som før krigen. Mange redere var avhengig av det tonnasjetilbudet som forelå. En del brukt damp-tonnasje ble kjøpt fra utlandet. Det er også eksempler på redere som kontraherte nye dampskip i den første etterkrigstiden, riktignok oljedrevne i motsetning til de gamle kulldamperne. Dette var likevel bare krampetrekninger for den gamle teknologien, og andelen motorskip i den norske flåten fortsatt å øke etter krigen.

For norske redier med kontraheringsbehov var det under den første etterkrigstidens planøkonomi og valutarestriksjoner nødvendig å få valutatilddeling for å bygge skip i utlandet, og det var ikke lett. I gjenreisningsperioden hadde regjeringen ofte andre prioriteringer enn



Eventyrlyst var en av mange grunner til at så mange unggutter gikk til sjøs. Bildet viser en ung sjømann om bord i fruktfrakteskipet DS Crawford Ellis. Det er tatt en gang mellom byggeåret 1930 og 1946, da rederiet A/S Hav (Helmer Staubo & Co.) i Oslo solgte dette dampskipet på 2161 brutto register tonn (2209 tonn dødvekt) ut av landet. Foto fra Hans S.E. Hansens fotosamling i Norsk Sjøfartsmuseums arkiv.

redernæringen. Blant annet mente myndighetene at kraftkrevende industri kunne gi like gode valutainntekter som skipsfarten, og derfor var noe man burde satse på. Mellom 1948 og 1950 ble det derfor innført en kontraheringsstopp. Dette førte til at norske redier var i dårlig posisjon til å utnytte den nye krigskonjunkturen under Korea-krigen. Men selv om gjenreisningstakten varierte både rederiene og byene i mellom, var Norges samlede flåte allerede i



1950 kommet opp på førkrignivå.

Tankfarten, som hadde fått sitt gjennombrudd i mellomkrigsårene, vokste også sterkt. Kombinasjonen av voksende oljeforbruk på verdensbasis og lengre transportdistanser for råoljen førte allerede fra 1950-årene til en kraftig vekst i tankflåten, i Norge som ellers i verden. Den videre ekspansjonen på dette felt er det mest markante trekket i utviklingen av den norske flåtestrukturen fram mot midten av 1970-årene. Norske redere fant at det var lett å slutte skip på langsiktige kontrakter med oljeselskapene, og kontraherte villig nye båter. Tankskipene ble ikke bare flere, de ble også betydelig større. Nytt var at flere ble bygd ved norske verft. I 1951 leverte Rosenberg Verft i Stavanger et tankskip på 18 000



yttest t.v. Linjeskipene hadde etter internasjonalt regelverk anledning til å ta med inntil 12 passasjerer uten å ha lege ombord, og dette ble som regel utnyttet. Denne brosjyren for Wilh. Wilhelmsen, antagelig fra rett etter 2. verdenskrig, reklamerer for Oslo-rederiets verdensomspennende linjenett. Ved å dreie "kompasset" kommer det fram spennende og eksotiske anløpssteder i vinduet – her en sydhavsøy med palmer. Fra Norsk Sjøfartsmuseums arkiv.

t.v. Det var lenge skarp konkurranse om passasjerene mellom Norge og Storbritannia. Det Bergenske Dampskipsselskap seilte mellom Bergen og Newcastle, som var den raskeste forbindelsen. Oslo – Newcastle tok nesten et døgn ekstra, men mange mente Fred. Olsens båter var mer komfortable, og man slapp også bryet med bytte fra tog til båt i Bergen. Reklamebrochure fra 1952 i Norsk Sjøfartsmuseums arkiv.

tonn, som var det største som var bygd i Norge til da. 30 000 tonn ble passert i 1954, 50 000 tonn i 1961, og i 1965 kunne man levere det første tankskipet på 100 000 tonn.

Uroen som hadde hersket for linjefarten under krigen viste seg også uberettiget. Gjenreisning av Europa utløste et stort tonnasjebehov, og det var frakter til alle som hadde skip å seile med. Gjenoppbyggingsfasen ble avløst av en lang periode med stabil økonomisk vekst. Det kom skipsfarten til gode. I 1959 var den norske flåten av linjeskip 50 prosent større enn i 1939. Farten var fordelt på rundt 35 "hovedruter" på kryss og tvers av kloden.

Både den norske tankflåten og flåten av linjeskip nådde på denne måten raskt gamle høyder, og norsk internasjonal skipsfart opplevde en ny gullalder i 1950- og 1960-årene. I 1967 sysselsatte norsk utenriksfart alene rundt 57 000 mennesker. Året etter hadde Norge, med bare én promille av verdens befolkning, hele ti



over; Bergensrederen Hilmar Reksten arbeidet seg opp til å bli en av verdens største tankskipsredere. Han satset fra slutten av 1960-årene sterkt på supertankere på spotmarkedet. Bildet viser Rekstens Kong Haakon VII på 220 000 tonn dødvekt som ble levert fra Stord Verft i 1969. Foto i Bergens Sjøfartsmuseum.



prosent av verdens samlede tonnasje. Og til tross for ekspansjon i andre eksportnæringer stod handelsflåten fremdeles for omkring en tredel av landets eksportinntekter ved inngangen til oljealderen og havbruksrevolusjonen. Utviklingen i de senere tiårene har derimot vært preget av kriser, skiftende konjunkturer og tilbakeslag på gamle markeder, konkurser og utflagging – men også av utvikling av nye nisjer for norsk skipsfart, effektivisering og større spesialisering.

Tankboom og oljekrise

I løpet av 1960-årene kom tankskipene til å danne ryggraden i Norges handelsflåte, med mer enn halvparten av tonnasjen. Krigene i Midt-Østen spilte en viktig rolle for denne utviklingen. Spesielt fikk den midlertidige stengningen av Suezkanalen fra 1967 på grunn av "seksdagerskrigen" mellom Israel og Egypt vidtrekkende konsekvenser for tankfarten. Transportveien for råolje fra de nye oljefeltene i Midt-Østen til forbrukerne i Europa og USA ble forlenget via sørspissen av Afrika. Kanalen satte til gjengjeld ikke lenger grense for størrelsen på skipene i farten på Midt-Østen, og den lange transportveien favoriserte store tankskip. Dermed ble supertankerne en realitet. Norske redere, med Hilmar Reksten i spissen, var sentrale aktører i denne utviklingen med kontrahering av stadig større skip. Mens de såkalte Suezmax-tankerne kunne måle opp til 200 000 tonn dødvekt, betegnet VLCC (Very Large Crude Carriers) tankskip på opptil 320 000 tonn, og ULCC (Ultra Large Crude Carriers) skip som oversteg denne tonnasjen. Reksten var blant dem som satset på spotmarkedet i konkurranse både med oljeselskapenes egne flåter og med tankerederier som sluttet skipene på lange tidscertepartier. Han hadde tidlig på 1970-tallet planer om tankskip på oppimot 800 000 tonn dødvekt.

Det bidro også til veksten i den norske tankflåten at oljebransjen gjennomgikk en stor endring da Gulf-statene nasjonaliserte oljeindustrien sin. Oljestrømmene gikk ikke lenger innenfor samme selskap, men ble i stedet omsatt på det åpne markedet, og bindeledet mellom produksjonssted og forbrukslandene ble i større grad enn

Stykkogodsskipet MS Hørda ble spesialbygd ved Akers mek. Verksted i Oslo for bergensrederen J. Ludvig Mowinckels Cosmopolitan Line som gikk mellom østkysten av Nord-Amerika og Europa. Skipet løsser her franske biler på "gamlemåten" i amerikansk havn i 1956. Foto av August Faye i Bergens Sjøfartsmuseum.

før uavhengige tankredere. Men i 1973 inntraff det et alvorlig fall i markedet som følge av nok en krig i Midt-Østen. Oljeprisene steg kraftig, og både transportvolum og fraktrater i tankfarten sank voldsomt. Oljeselskapene kunne håndtere en større del av transporten med egne skip. Det bidro til de uavhengige tankredernes problemer under denne "oljekrisen" at det hadde foregått utstrakt overkontrahering av tankskip i årene før. Mange nybygg måtte gå rett i opplagsbøyene og ble liggende der i årevis. Skipene, som i stor grad var finansiert med lån, mistet mye av sin markedsverdi og enhver produksjonsverdi.

Bransjen gjennomgikk en kraftig omstrukturering som følge av krisen. Staten stilte fra 1975 gjennom Norsk garantiinstitutt for skip og borefartøyer enorme summer til disposisjon for å hjelpe redere med betalingsproblemer og hindre storstilt billigsalg av norske skip til utlandet. 23 rederier, og ikke minst de internasjonale storbankene som hadde finansiert nybygg for norske selskap, nøt godt av dette. Men det kunne ikke hindre at flere tradisjonsrike redere gikk konkurs. Den mest markante av disse var bergensrederen Hilmar Reksten som hadde overinvestert i spotmarkedet. Her var ikke 700 millioner kroner fra Garantiinstituttet nok.

Sig. Bergesen d.y. som konkurrerte med Reksten om å bygge de største supertankerne, fulgte en annen strategi enn denne. Mens Reksten brakk nakken på nye skip til det potensielt svært lønnsomme men risikofylte spotmarkedet, viste Bergesens satsing på byggekontrakter knyttet til lange tidscertepartier seg i ettertid å være strategisk riktig.

Den tradisjonelle linjefartens svanesang

Etter den nye storhetstiden i 1950- og 1960-årene gikk det dårligere for norsk linjefart også. Internasjonal skipsfart ble sterkt påvirket av FNs organisasjon for handel og utvikling, UNCTAD, som anbefalte at 80 prosent av skipsfraktene skulle reserveres for import eller eksportlandet selv. De som var mest ivrige på å gjennomføre kvotesystemet, var land som var viktige for norsk linjefart, som stater i Afrika og Sør-Amerika. For norske linjerederier hadde dette noe av samme virkning som de engelske navigasjonsaktene hadde på hollandsk skipsfart på Norge fra midten av 1600-tallet. I tillegg kom viktige omlegginger i laste- og transportsystemene. Én etter en ble de norske linjene nedlagt eller innlemmet i internasjonale

poolordninger. Av de store norske rederiene er det bare Wilh. Wilhelmsen som fortsatt driver selvstendig linjefart i tradisjonell forstand.

Også de "korte" linjene over Nordsjøen, som var utgangspunktet for norsk linjefart, er i de senere år enten nedlagt, som Fred. Olsens linjer i 1998, eller solgt ut av landet, som godsselskapet Lys-Line, som gikk til DFDS i 2005. Tilbake i norsk eie er kun bilfergetrafikken til Color Line (Oslo-Kiel og Larvik/Kristiansand-Hirtshals) og Fjord Line (Bergen-Stavanger-Hirtshals), supplert med DFDS (Oslo-København) og svenske Stena Line (Oslo-Fredrikshavn). Passasjerer er fortsatt en viktig del av disse linjenes inntektgrunnlag, ved siden av vogntog og personbiler. Slik kan man si at sirkelen er sluttet til den første norske utenlandslinjen med hjuldampskipet Prinds Carl fra 1827.

Norsk internasjonal skipsfart i oljealderen

Som en følge av problemene som norsk internasjonal skipsfart møtte tidlig på 1970-tallet, men også på grunn av nye tekniske muligheter og nye markeder, har norsk skipsfart endret seg radikalt gjennom de siste drøyt 30 årene. Kimen til mye av det nye lå imidlertid allerede i utviklingen i gullalderen i 1950- og 1960-årene.

Rasjonalisering, spesialisering og nye markeder

Ikke minst innen tørrbulk har det skjedd en sterk rasjonalisering av driften. Transportbehovet for råvarer som malm, kull og korn steg kraftig etter 2. verdenskrig. USAs økte import av jernmalm fra Sør-Amerika og Afrika var en viktig faktor for utviklingen av nye bulkskip. Volumet på importen gjorde det forsvarlig å skreddersy bulkskip for denne farten. Nye, større skip med mer effektiv varehåndtering, utkonkurrerte etter hvert de tradisjonelle tramp- og linjeskipene. Det ble kontrahert nye spesialbygde malmskip med overbygg og maskineri akterut som ble lastet og losset ved hjelp av transportbånd og grabber. Lastens høye egenvekt førte til at lasterommene var små i forhold til skipenes ytre mål. For bedre å kunne utnytte skipenes volum ble det utviklet en ny kombinert skipstype for frakt av malm og olje. Fra norsk side ble muligheten utnyttet av Torvald Klavness i Oslo, som sammen med amerikanske

samarbeidspartnere bygde opp en betydelig flåte av malm- og kombinasjonsskip. Noe som karakteriserte norsk bulkfart i denne perioden, var konsentrasjonen til byer langs Oslofjorden. Norge har dessuten en betydelig småbulkflåte, hovedsakelig i europeisk fart. Mens det tidligere var rederier som Fred. Olsen og Det Bergenske Dampskibsselskab som ledet an her, er i dag Seatrans og Wilson Ship Management i Bergen, blant de største i Europa innen småbulk.

Rederne i Bergen kom sent i gang med bulkfarten. Da de begynte var det med såkalte "open hatch"-skip. De ble bygget med lasteluker i hele lasterommets bredde og med kjørbare portalkraner. Oslo-rederiet Vindeggen (Chr. Østberg) var her et foregangsrederi i Norge, mens Star Shipping i Bergen videreutviklet konseptet. De store bulkrederiene som vokste fram i denne perioden, var samarbeidstiltak mellom både nye og eldre rederier. Et rederi som Gearbulk trakk også inn utenlandske firmaer i foretaket. Bulkrederiene sørget ofte for å få kontrakter med store bedrifter før de anskaffet nødvendig tonnasje, og overtok mye av lasten fra de tradisjonelle linjeforetakene. Langtidskontrakter med industrien ble vanlig også på andre fartsområder.

De store bulkskipene var også godt egnet til annen spesialtransport. Det kunne f. eks. plasseres løse pongtongdekk for transport av biler. Blant rederiene som valgte en slik løsning var Sigurd Herlofson (Oslo og Moss) og Star Shipping i Bergen. Det ble etter hvert bygd ro-ro-skip (roll on-roll off) spesialkonstruert for transport av biler. Blant rederiene som var tidlig ute her kan nevnes Uglands rederi i Grimstad som midt i 1960-årene hadde Norges største malmskipflåte. Tradisjonsrike linjerederier som Wilh. Wilhelmsen og Leif Høegh gikk også inn i transporten av biler, Høegh i samarbeid med Umland.

De gamle linjeskipene kunne ikke konkurrere med de nye spesialskipene i effektivitet. Redningen for den tradisjonelle linjefarten ble dels ro-ro-skipene, som også kan brukes til transport av ferdigpakket last på transportflak eller i containerne. Men framfor alt er det de spesialbygde containerskipene som er linjeskipenes arvtagere. Store portalkraner og trucker erstattet raskt det tunge og tidkrevende manuelle arbeidet med lasting/lossing av stykk gods fra slutten av 1960-årene. Dette stilte nye krav både til skip, havner og laste- og losseutstyr. Lønnsom containertransport forutsatte

stordrift og høye investeringer. Her hadde de store industrilandene en fordel. I Skandinavia ble det aktuelt med samarbeid mellom flere land. I 1969 opprettet Wilh. Wilhelmsen, svenske Broström og danske Østasiatisk Kompagni et fellesorgan for linjefarten mellom Skandinavia og Østen. Siden har blant annet mange av rederiene som satset på store bulkskip, engasjert seg i containerfart.

Kapasiteten har økt enormt, dels fordi havneanløpene nå går mye fortere, og dels fordi skipene er vesentlig større enn tidligere og seiler med høyere fart, inntil 30 knop. Men mye av sjarmen med de gamle linjeskipene er borte – containerhavnene ligger gjerne i nye havneområder utenfor byene. Linjefarten er på den måten blitt mindre synlig i bybildet.

Også i tankfarten har det skjedd en omfattende spesialisering. Raffinering av råolje har gitt oss et stort antall nye kjemiske produkter som skal transporteres til forbrukerne. Farlige og kostbare kjemikalier stiller store krav til skipene, og det er blitt utviklet spesialskip for ulike produkter. Spesialfart knyttet til oljeindustrien omfatter dessuten gass. Maritim transport av gass er et etterkrigsfenomen som for alvor skjøt fart fra 1960-årene. De viktigste produktene for skipstransport er naturgass (LNG) og gass framstilt av råolje (LPG). I tillegg kommer gasser som freon og ammoniakk til kjøletekniske og andre industrielle formål. For transport må gassen gjøres flytende, enten ved at den komprimeres gjennom høyt trykk, kjøles ned, eller ved en kombinasjon av disse teknikkene. I utviklingen av gasstankere har norske rederier og verft spilt en viktig rolle også i internasjonal sammenheng. Oslo-rederiet Øivind Lorentzen var en pioner i gassfarten, rederiet Odfjell i Bergen i transport av kjemikalier.

Odfjell er fortsatt blant verdens ledende kjemikalierederier, sammen med Jo Tankers i Bergen, Stolt-Nielsen fra Haugesund og Camillo Eitzen i Oslo. I transport av gass er BW Group, tidligere Bergesen Worldwide, helt i front. Svensk-norske Wallenius-Wilhelmsen er verdens nest største bilbefrakter, og Høegh Autoliners er også en svært stor aktør, mens Johns Fredriksens Frontline er et av verdens største tankselskaper. I tillegg kommer Star Shipping og Gearbulk som er verdensledende transportører av treforedlingsprodukter. Flere av disse rederiene har bygd opp egne lasteterminaler eller skaffet seg eierinteresser i slike verden rundt.



Gasstankeren Norman Lady, som her ses ved terminal i USA, ble levert fra Rosenberg Verft i 1973 og tilhører Høegh LNG AS. Høegh-rederiet har deltatt aktivt i utviklingen av skip for transport av flytende naturgass (LNG). Norman Lady på nær 51 000 tonn dødvekt var verdens første LNG-skip med kuletanker, og prototypen for "Moss spherical cargo containment system". Fordelen ved kuleformen er at den øker tankenes evne til å motstå høyt trykk og reduserer behovet for nedkjøling av gassen. NLG-transport er teknologisk krevende. Nest etter offshore-skip er gasstankere i forhold til størrelsen den mest kostbare skipstypen i moderne norsk og internasjonal skipsfart. Foto Høegh LNG AS.

Selv om passasjerskipet som transportmiddel har utspilt sin rolle på de oversjøiske rutene, har sjøreisen som ferieform fortsatt stor tiltrekkingskraft. Cruisereiser, med samme utgangs- og ankomsthavn, har blitt tilbudt et internasjonalt publikum siden 1800-tallet. For eksempel var turer til de norske fjordene for tyske og engelske turister en måte å beskjefte skip på i lavsesongen. Da "lavsesongen" ble permanent, ble en stadig større del av passasjerflåten flyttet over til cruise. NAL overlevde de siste årene som cruiserederi. I 1983 ble denne cruisevirksomheten solgt ut av landet. Men fra rundt 1980 ble cruisevirksomheten til en gruppe andre norske rederier: Kloster, Anders Wilhelmsen & Co., L.M. Skaugen & Co. og Royal Caribbean Cruise Lines (RCCL). Særlig har man lyktes på markedet for ukelange rundturer i Vest-India, med utgangspunkt fra Miami i Florida. Tradisjonelle cruisereiser til norske fjorder og i Middelhavet har fremdeles sitt publikum; det samme har jordomseilinger og turer til Arktis og Antarktis. Til denne farten er det anskaffet spesialskip tilpasset virksomheten og farvannet skipene betjener. Norske rederier hadde lenge en stor del av det moderne internasjonale cruisemarkedet, men denne er gått tilbake i senere år.

På samme måte som skipstypene er blitt mer spesialisert, har utviklingen gått i retning av økt spesialisering på rederinivå. Norske rederier opererer i spesielle markedssegmenter, ofte på områder hvor de har klart å bygge opp langsiktige kunderelasjoner i markeder med få aktører. Målt i verdi utgjør offshore-skip nå den største gruppen i utenriksflåten. Med utgangspunkt i olje- og gassfunnene i Nordsjøen har en avansert offshore- og oljerelatert skipsfartsnæring vokst fram, med en omfattende støtteflåte for lete- og produksjonsvirksomhet over hele kloden: seismikkskip, boreskip, forsyningsskip, ankerhåndteringsskip og andre serviceskip. Den norskkontrollerte offshoreflåten er i dag den nest største i verden.

Norske redere, særlig i Bergen og ellers på Vestlandet, har med offshore-skip, gass- og kjemikalieskip og andre spesialskip i stor grad orientert seg mot høyteknologisk skipsfart i senere år, med høy verdi per dødvekttonn. Bergen er igjen blitt Norges største sjøfartsby, målt i norskregistrert tonnasje, men i offshorevirksomheten har de tradisjonelle rederiene der fått selskap av folk med bakgrunn i kystfrakt og havfiske i mindre vestlandsbyer og i kystbygder som Austevoll sør for Bergen og Fosnavåg på Sunnmøre, hvor store verdier forvaltes.

Under fremmed flagg

Noen redere så tidlig muligheten for å sikre driften og øke utbyttet ved hjelp av bekvemlighetsflagg. Mildere regelverk og utsikter til lavere mannskapsutgifter førte fra 1960-årene til en økning i norsk tonnasje under utenlandsk flagg. Mange redere etablerte rederikontorer i utlandet, og enkelte samlet gjennom årene opp formuer ute. Et par redere ble senere tiltalt, og til dels dømt, for skattesvik og overtredelse av valutareglene.

Under skipsfartskrisen valgte et økende antall redere å flagge ut skipene sine. Det førte til en kraftig reduksjon av norskregistrert tonnasje. For å stoppe denne utviklingen ble det i 1980-årene arbeidet med en mer fleksibel flaggpolitikk. Et Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS) ble opprettet 1987. Målsettingen var å få flest mulig norskeide skip under norsk flagg, og å bedre konkurransevilkårene deres i utenriksfart. NIS åpnet for bruk av utenlandsk mannskap på hjemlandets lønnsvilkår. Blant kravene var at teknisk og kommersiell drift av skipene var norskbasert. Skip registrert i NIS skal ikke føre last

eller passasjerer mellom norske havner eller å gå i fast rute mellom norske og utenlandske havner. Slik fart er i prinsippet reservert for skip i Norsk Ordinært Skipsregister (NOR). Flere NIS-skip har imidlertid fått dispensasjon til å gå i norsk innenriksfart, og offshore-flåten er i stor grad registrert under bekvemlighetsflagg.

Handelsflåten som arbeidsplass i vår tid

På flere måter er skipsfartens betydning for norsk økonomi, kultur og samfunnsliv blitt sterkt redusert siden den siste gullalderen i 1950- og 1960-årene. Mest påtagelig er det at den norske sjømann er blitt en mer marginal figur.



Ved siden av gasstankere er bilskip en spesialitet for rederiet Leif Höegh & Co. i Oslo. Her ser vi tre av rederiets skip, som representerer to generasjoner bilskip, ved kai i Bremerhaven: Höegh Traveller (nærmest, bygd i 1981), Höegh Berlin (midt i bildet, bygd i 2005) og Höegh London (bakerst, bygd i 2008). I tillegg til biler er transport av anleggsmaskiner og annet rullende materiell viktig for bilskipsflåten. Foto Wolfhard Scheer for Höegh Autoliners.

Under 2. verdenskrig ble det etablert en rekke velferdsordninger for sjøfolkene i Nortraship. En del av disse ble videreført i etterkrigstiden. Statens Velferdskontor for handelsflåten ble etablert. Velferdsarbeidet overfor sjøfolk hadde før dette primært vært drevet av ideelle organisasjoner, som Sjømannshjennene og Sjømannsmisjonen, med et nett av sjømannskirker over hele verden. Selv om disse fortsatt var viktige etter krigen, ble sjøfolks velferd i økende grad ansett som et offentlig ansvar: Sjøfolk skulle få del i utbyggingen av velferdsordningene i det moderne Norge. Samtidig gjorde framveksten av oversjøiske flyruter det nå lettere å holde kontakten med familie i hjemlandet. Med rundt 55 000 sjøfolk bare i utenriks fart var det for drøyt 30 år siden ennå svært vanlig å gå til sjøs her i landet. En stor del av den mannlige befolkningen hadde erfaring fra handelsflåten. Men nærmere 40 prosent av de norske sjøfolkene var under 25 år i 1965, og over halvparten under 30 år. Til tross for at lønns- og arbeidsforholdene var blitt dramatisk bedre, var det for menige mannskaper fortsatt

som i seilskutetiden vanlig å forlate sjømannsyrket etter noen år, særlig for dem som stiftet familie. Lav arbeidsledighet i 1950- og 1960-årene gjorde dette lettere enn noen sinne.

Den ekspanderende handelsflåten måtte i større grad enn før krigen konkurrere med landbasert virksomhet om arbeidskraften. Dels bidro dette til at flere kvinner slapp til på handelsskip, også i utenriks fart. De fleste hadde som før krigen mest "huslige" arbeidsoppgaver knyttet til matservering og rengjøring, men også blant telegrafistene, som var offiserer, kom det et betydelig innslag av kvinner. Selv med nye kvinnerollene på land fra 1970-tallet var det derimot svært sjelden med kvinner som dekk- og

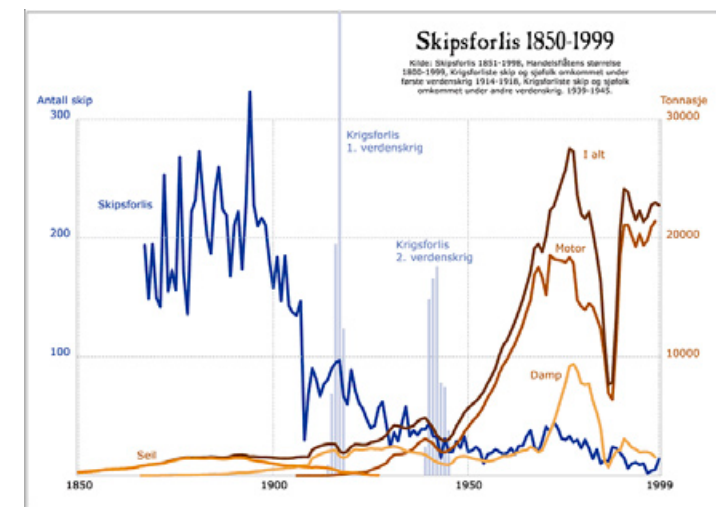
maskinmannskap, både blant menige sjøfolk og offiserer. Norsk Sjømannsforbund har fått sin første kvinnelige leder – med bakgrunn som croupier i kasinoet på en passasjerferge.

Internasjonaliseringen av norske skipsmannskap har hatt større betydning enn mobiliseringen av kvinnelig arbeidskraft. Vansker med å bemanne flåten gjorde det tidlig i etterkrigstiden nødvendig å rekruttere bredere enn før, og mye asiatiske mannskap ble hyret. I 1960-årene var andelen utlendinger på norske skip periodevis over 20 prosent. Siden har både utflaggingen og opprettelsen av NIS sammen med moderniseringen av flåten og rasjonaliseringen av driften fått drastiske virkninger for den norske sjømannsstanden. Tallet på norske sjøfolk i handelsflåten har falt sterkt siden 1970 og er nå bare på rundt 16 000. Det maritime skoletilbudet er blitt redusert, og dette har skapt problemer for rekrutteringen også av norske offiserer til flåten. Norske redere og Norges Rederiforbund er i dag engasjert i opplæring av sjøfolk i Østen. Både offiserer og mannskap rekrutteres dessuten i stort monn fra Øst-Europa.

Skipsfartsnæringens betydning i det 21. århundret

Ifølge Statistisk Sentralbyrå talte den norskregistrerte handelsflåten 31. desember 2008 totalt knappe 1.350 skip på bortimot 17,5 millioner brutto registertonn. Av denne tonnasjen var vel 9,7 millioner registrert som norskeide og knapt 5,4 millioner som utenlandseide i NIS. Rundt 2,3 millioner tonn var registrert i NOR. Men selv om Bergen nå er størst på norskregistrert tonnasje, er Oslo fremdeles landets største skipsfartsby om det tas hensyn til den utenlandsregistrerte flåten som kontrolleres av driftsselskaper der.

Handelsflåten vår er ikke så stor som den har vært, og utgjør ikke en like stor del av verdens tonnasje som tidligere. Både av den grunn, og på grunn av ekspansjonen i nye sektorer i norsk utenrikshandel, står sjøfolk og redere for en langt mindre del av landets eksportinntekter enn



Denne grafiske fremstillingen fra Statistisk Sentralbyrås nettsider viser utviklingen av den norske handelsflåten i størrelse og sammensetning, og antallet "ordinære" skipsforlis, fra midten av 1800-tallet opp mot vår egen tid, samt antallet krigsforlis under de to verdenskrigene. Vi ser at handelsflåten er blitt en svært mye tryggere arbeidsplass i nyere tid. Det store fallet i tonnasje og antall skip mot 1987 og den påfølgende raske veksten skyldes utflaggingen som ble avløst av "hjemflagging" som følge av at Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS) ble opprettet.



Kvinnene kommer! Mannskapet på M/S Beseggen, inkludert telegrafisten, stuepiken, kapteinsfruen og en uidentifisert kvinne, julaften 1958. Beseggen var et spesialskip for transport av papir og gikk i fart langs kysten av Nord-Amerika. Foto av Einar Kristian Pettersen i Norsk Sjøfartsmuseums arkiv.

tidligere. Men dette gir ikke hele bildet av næringens betydning på begynnelsen av det 21. århundret. Skipsfarten har også store ringvirkninger på land, i form av kompetanseoppbygging og arbeidsplasser. Den såkalte maritime klyngen består i tillegg til selve skipene og rederiene av meglerforetak, forsikringsselskaper, utstyrsleverandører, klassifikasjonsselskaper, havnetjenester, skoler, verft og mye mer. Ikke minst har det betydning at det følger høyteknologisk virksomhet med dagens norske "industrielle skipsfart".

Målt i verdiskaping har den maritime næringen i mange år vært Norges nest største næring, etter olje- og gassnæringen. Maritim næring utgjør over ti prosent av all verdiskaping i norsk næringsliv når olje- og gasselskaper holdes utenfor. Maritim tjenesteyting er alene større enn hele sjømatsektoren, og den maritime utstyrssektor omtrent på størrelse med den kraftkrevende industrien. Den maritime næringen i Norge sysselsetter i dag bortimot 100 000 ansatte. Antall ansatte er relativt jevnt fordelt mellom de fire hovedgruppene: rederiene, utstyrsprodusentene, tjenesteleverandørene og verftene. Både for verft og utstyrsleverandører ville tallene vært enda større dersom innleid arbeidskraft og ansatte i datterselskaper utenfor Norge ble regnet med.

Litteraturliste + foto

VERDENS FRAKTEMENN HANDLER OM NORSK SJØFART TIL FREMMEDE LAND, FRA VIKINGTIDENS HANDELSSJØFART til moderne norsk internasjonal skipsfart. I mesteparten av de siste halvannet hundre årene har den norske handelsflåten vært blant de tre-fire største i verden. Norske skip har seilt på alle hav, ikke bare med varer til og fra Norge, men i fart mellom fremmede land og verdensdeler. Hftet forteller om hvordan et fattig og tynt befolket land som Norge ble en av verdens aller største sjøfartsnasjoner, og om handelsflåtens betydning for landet..

Verdens fraktemenn er nr. 5 i en serie med hefter om kystens kultur og historie fram mot grunnlovsjubileet in 2014. Serien inngår i samarbeidsprosjektet **Fortellinger om kyst-Norge**. Formålet er å synliggjøre det historiske bakteppet for utviklingen av det moderne Norge, og rette søkelyset mot den betydningen sjøfart, fiske og andre maritime næringer har hatt for bosetning og økonomisk, sosial og kulturell utvikling i Norge.

Prosjektet skal gjennom heftene og andre formidlingskanaler bidra til økt kunnskap om og interesse og engasjement for kystens kulturhistorie og kulturminner, som et ledd i en felles handlingsplan for kystkultur initiert av Fiskeri- og kystdepartementet, Miljøverndepartementet og Kultur- og kirke departementet. Fiskeridirektoratet, Kystverket, Riksantikvaren og ABM-utvikling har det overordnede ansvaret for gjennomføringen. De maritime nasjonale museumsnettverkene har tatt på seg det faglige og praktiske ansvaret for fortellingene: Fiskeri- og kystkulturnettverket med Museum Vest som koordinator, Kystverkets etatsmuseum med Lindesnes Fyrmuseum som koordinator og Sjøfartsnettverket med Norsk Sjøfartsmuseum som koordinator.

kr 30,-

ISBN 978-82-93011-06-4