

Norsk skipsfart ca. 1860—1875

*Seil—damp problemet sett i lys av skipsfartens fortjenestenivå
og tidens generelle skipsfartsforhold*

DAG TVEIT BRÅTHEN

FORORD

Denne avhandling ble egentlig innlevert som hovedfagsoppgave i historie ved Universitetet i Oslo våren 1973. Min faglige veileder var professor Francis Sejersted, og jeg vil takke for de mange verdifulle tips og synspunkter han kom med i samtaler om oppgaven.

Å finne relevant tallmateriale og regnskaper for rederier fra 1860-70-årene viste seg å være vanskelig. Jeg fikk imidlertid anledning til å gå gjennom Det Søndenfjelds-Norske Dampskibsselskabs forhandlingsprotokoller og årsberetninger for materiale for dampskip, og Anker-arkivet i Halden for materiale om seilskip.

Jeg vil derfor på denne måte takke henholdsvis direktør W. Wilhelmsen i Søndenfjeldske og konservator Vidar Parmer ved Stiftelsen Rød Herregård, Halden, for velvillig assistanse ved gjennomgåelsen av arkivene.

Under arbeidet med oppgaven hadde jeg selvfølgelig kontakt med Norsk Sjøfartsmuseum, og jeg er nå spesielt takknemlig for at museet har funnet oppgaven så interessant at de vil publisere den i sin årbok.

INNLEDNING

Den norske handelsflåte hadde en meget sterk vekst i forrige århundre, spesielt i perioden 1850-1880. Fra midten av århundret ble en stadig større mengde dampskip satt inn i sjøtransporten. Den norske handelsflåtes vekst besto imidlertid i det alt vesentlige av seilskip, mens det først var i slutten av århundret at den norske dampskipsflåte skjøt i været.

Denne oppgaves siktemål er derfor å se spesielt på den sterke vekstperioden, 1860-1875, for å søke forklaringer på at veksten i så stor grad falt på seilskip. Hovedrammen i tid vil være nettopp 1860-1875, men denne ramme vil bli utvidet når det er påkrevet å se disse årene i en videre sammenheng.

Behovet for en stadig større tonnasje i verdenshandelen var tilstede fra ca. 1850, og siden både dampskip og seilskip ble brukt, må det klarlegges om de hadde like funksjoner innen sjøtransporten, eller om deres bruksområder var forskjellige. Det vil vise seg at dampskipenes funksjoner rundt 1860-årene var begrenset, vesentlig på grunn av høye driftsomkostninger. Men dampskipene overtok stadig nye markeder, spesielt ettersom omkostningene sank takket være teknologiske fremskritt.

Spørsmålet reiser seg så hvordan 1860-årenes fraktnivå var, spesielt i «trades» hvor norske skip deltok. Med basis i fraktnivåets variasjon kan det så undersøkes hvordan innseilte bruttofrakter både totalt og pr. tonn for norske skip forandret seg i forrige århundre før de faktiske nettofortjenester rundt 1860-årene for både seil- og dampskip blir undersøkt.

Denne type økonomiske synspunkter har bare i liten grad vært benyttet i tidligere omhandlinger av tidens norske handelsflåte.

Etter at de ytre forutsetninger i behov og fortjeneste er fastlagt, må vi snu til den norske handelsflåte og se hvordan den var bygget opp. Det vil bli sett på hvordan både seil- og dampskipsrederiet var organisert, drevet og finansiert, og i hvor stor grad eventuelle forskjeller her kan ha vært medvirkende til den sterke vekst av seilskipsflåten.

Det viser seg at dampskipsfarten ikke bare hadde begrensede fartsområder, men også var regulert av handelen. Det var spesielt de nye handels- og industrivarene fra byene som dannet dampskipenes godsgrunnlag. Dampskipsnæringen var derfor en bynæring, og dens ekspansjon hang i meget stor grad sammen med handelens omfang og sammensetning.

Dampskipsfart har til tider vært gjenstand for støtte fra staten, og det er her av interesse å undersøke om staten støttet private dampskipslinjer, og i tilfelle ut fra hvilke prinsipper. Det er i den anledning av interesse å se hvordan dette forholdt seg i England som førende dampskipsnasjon, og hvilke premisser som der lå til grunn.

Det er ut fra disse forutsetninger for dampskipsfart man må se på utviklingen av den norske dampskipsflåte og se hvilke muligheter som sto åpne for norsk dampskipsfart i 1860-70-årene.

De norske dampskip møtte selvfølgelig konkurranse fra utenlandske selskaper som prøvde å ekspandere ut fra sine hjemlands forutsetninger for

dampskipsfart. I et appendix er det tatt med en omhandling av Søndenfjelds-kes fraktkriger mot Wilson Line. Siden trelast var en så viktig eksportvare for Norge, er det også foretatt en spesialundersøkelse av to østlandske trelast-eksportørers bruk av dampskip i forbindelse med sin eksport.

I. SKIPSFLÅTENS VEKST I ABSOLUTTE TALL

I siste halvpart av forrige århundre undergikk verdens handelsflåter en rivende utvikling, og i årene 1850-1880 fant den største tonnasjeøkning sted. Verdens samlede handelsflåte, som i 1850 var ca. 7,8 mill. tonn, var i 1880 økt til 17,9 mill. tonn¹ og i 1895 til 21,2 mill. tonn.² Det var også i denne perioden dampskip i stadig større grad ble satt inn i varetransporten. I 1850 var verdens samlede dampskipsflåte på 1/4 mill. tonn. Den var i 1880 steget til 4,6 mill. tonn³ og i 1895 til hele 11,3 mill. tonn.⁴ Samtidig som dampskipstonnasjen økte så sterkt i slutten av århundret, minket seilskipstonnasjen. Den hadde vokst fra 7,5 mill. tonn i 1850 til et maksimum på ca. 13,5 mill. tonn rundt 1880.⁵ I 1895 hadde den minket til ca. 10 mill. tonn.⁶

Den sterkeste vekstperioden med store omveltninger i skipsfarten var 1850-1880, og i 1850 var følgende de største skipsfartsland:⁷

1. Storbritannia og Irland	3.159.000 tonn
2. De forente stater	1.265.000 »
3. Frankrike	658.000 »
4. Tyskland	498.000 »
5. Holland	323.000 »
6. Norge	288.000 »

I 1880 var stillingen⁷

1. Storbritannia og Irland	6.881.000 »
2. De forente stater	2.528.000 »

¹ Internasjonal skipsfartsstatistikk. Tabeller vedkommende Handelsflaaderne i aarene 1850—1886, tab. no. 9.

² Internasjonal skipsfartsstatistikk. Tabeller vedkommende Handelsflaaderne 1886—1896 og Skipsfartsbevægelsen 1872—1894, tab. no. 9.

³ Handelsflaaderne 1850—1886, tab. no. 12.

⁴ Handelsflaaderne 1886—1896, tab. no. 9.

⁵ Handelsflaaderne 1850—1886, tab. no. 12.

⁶ Handelsflaaderne 1886—1896, tab. no. 9.

⁷ Handelsflaaderne 1850—1886, tab. no. 9.

3. Norge	1.510.000 »
4. Tyskland	1.171.000 »
5. Frankrike	963.000 »

(Holland var falt ned på 9. plass, 351.000 tonn, og var passert av Italia, Spania og Sverige).

Det viser seg at verdensflåten omtrent var fordoblet på disse årene, og det samme var tilfelle med Englands, USAs og Tysklands handelsflåter. Den norske handelsflåte derimot var 5-doblet i det samme tidsrom og hadde klatret opp fra 6. til 3. plass på statistikken.

Denne sterke økningen av den norske handelsflåten falt vesentlig i to perioder, 1854-57 og 1864-76.⁸ I den første perioden hadde flåten en årlig tilvekst på gjennomsnittlig ca. 10 %. Handelskrisen i 1857 bremsset den sterke utviklingen, men veksten var tross alt 2,6 % årlig frem til 1863. Tilveksten i hele perioden 1864-76 var på gjennomsnittlig 7 % pr. år med årene 1866-67 og 1873-75 som to markerte høydepunkt. Ut århundret var veksten nokså beskjeden i forhold til den voldsomme veksten i den foregående periode. Handelsflåten nådde opp i 1,5 mill. tonn i 1878, og unntatt toppen i begynnelsen av 1890-årene (1 3/4 mill. tonn) holdt den seg rundt det nivået inn i vårt århundre.⁹

Denne økningen av den norske handelsflåte frem til ca. 1880 besto i det alt vesentlige av seilskip. Den norske dampskipflåten var i 1866 på ca. 6.000 tonn, mens seilskipflåten var på ca. 800.000 tonn.¹⁰ I 1880 var tallene 58.000 tonn dampskip og 1.461.000 tonn seilskip.¹¹ Den prosentvise økningen av dampskip var stor, men reelt var flåten fremdeles liten. Dampskipene utgjorde bare ca. 4 % av nettotilveksten 1866-70 og ca. 9 % i perioden 1870-80.¹² Derimot i neste tiår var forholdet et annet. Den store seilskipstilveksten hadde da stanset, mens dampskipstonnasjen fortsatte å stige. Tilveksten i dette tiåret var samlet på ca. 190.000 tonn (under halvparten av hvert av de to foregående tiår), men dampskipstilveksten utgjorde nå nesten 80 % av den samlede tilvekst.¹²

Det var altså først etter at seilskipstonnasjen hadde sluttet å vokse at dampskipstonnasjen hadde sin sterke vekst.

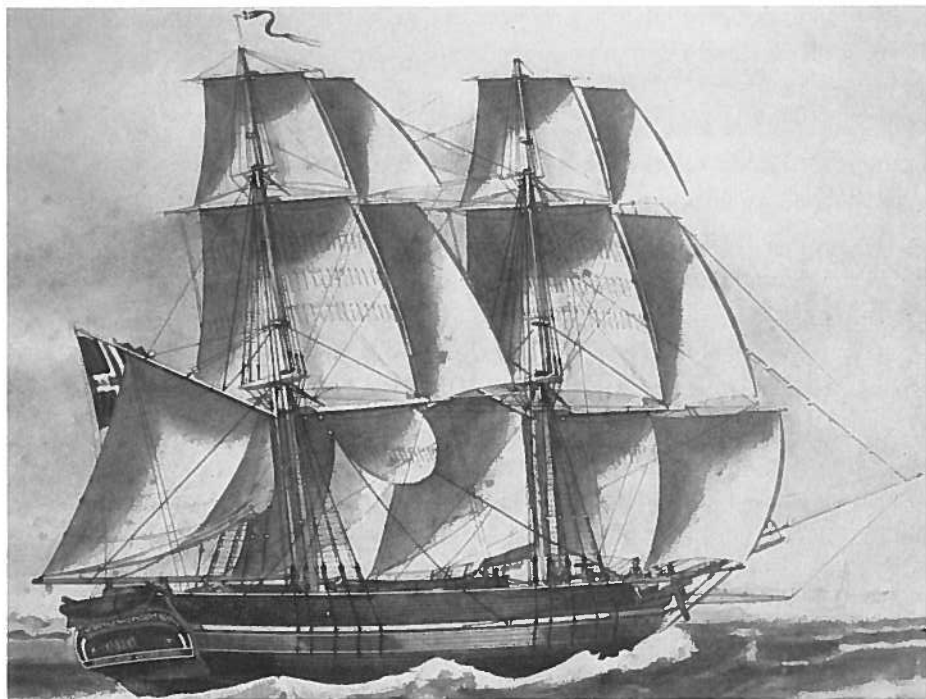
⁸ Handelsflaaderne 1850—1886, tab. no. 9, s. VII.

⁹ Se vedlegg nr. 1.

¹⁰ N.O.S. Handel og Skibsfart. 1866 var det første året dampskipene ble skilt ut fra seilskipene i de norske statistikkene.

¹¹ N.O.S. Historisk statistikk 1968 s. 363.

¹² Utreignet på tallmateriale fra N.O.S.



Brigg «Speculation», reder (1829) H. Carstensen, Risør. Bygget i Risør 1811.
(Fot. Norsk Sjøf.museum = NSM.)

The brig "Speculation", owner (1829) H. Carstensen, Risør. Built at Risør 1811.

Ser vi på den norske andelen av verdenstonnasjen, viste også den stigning. Den norske seilskipsflåte som utgjorde 5,1 % av verdensflåten i 1860, var i 1890 steget til 13 %.¹³ I perioden 1870-90 økte også dampskipsflåten sin andel, fra 0,6 % til 1,8 % av verdensflåten. Når man derimot regner med effektiv tonnasje, blir bildet noe forandret.¹⁴ Norges andel av den effektive tonnasje var i 1860 4,3 %. Den steg til vel 6 % rundt 1880, men falt til 5,2 % i 1890.¹⁵ Det var her dampskipenes relative betydning som ble utslagsgivende.

¹³ De følgende prosenttall er hentet fra Handelsflaaderne 1850—1886 s. IV (1879) og Handelsflaaderne 1886—1896 s. VI (1890). Tallene for 1860 er utregnet av meg etter talloppgaver i Handelsflaaderne 1850—1886.

¹⁴ Dampskipene kunne ta forholdsvis mye mer last enn seilskipene. Det ble regnet med at dampskip var 3 ganger så effektive som seilskip, følgelig ble 1 dampskipstonn satt lik 3 seilskipstonn ved beregninger av effektiv tonnasje.

¹⁵ Handelsflaaderne 1886—1896 s. VIII.

Når man sammenligner utviklingen av seilskips- og dampskipsflåten i de fleste skipsfartsland i denne perioden, finner man i stor utstrekning det samme mønster.

Seilskipsflåtene viste sterk vekst, så stagnasjon før den gikk markert tilbake. Dampskipsflåtene var små inntil like før stagnasjonen i seilskipsflåten inntraff. Fra da av vokste de ganske sterkt, men gjerne i rykk og med forskjellig styrke. Den største forskjell i utviklingen landene imellom var tidsforskjellen for når de forskjellige fasene inntraff. Den norske seilskipsflåte nådde sitt maksimum ca. 1878, og tilbakegangen var markert først fra 1892.¹⁶ Verdens samlede seilskipsflåte vokste til ca. 1870, og den markerte tilbakegangen kom fra ca. 1880.¹⁷ For Englands vedkommende var de tilsvarende år 1865 og 1870,¹⁸ for Frankrike 1860 og 1875,¹⁹ og den tyske seilskipsflåte hadde nådd sitt maksimum ca. 1868 og var i markert nedgang fra ca. 1880.²⁰

Den norske seilskipsflåten vokste med andre ord lenge etter at de andre lands seilskipsflåter hadde stagnert, og nedgangen kom tilsvarende senere.

Veksten i dampskipsflåtene viser også et noenlunde likt mønster i de forskjellige land, men vekstens styrke var sterkt varierende. England var tidens desidert største dampskipsland, og den engelske dampskipsflåte hadde en jevn og sterk vekst, bare med kortvarige stagnasjoner, eller mindre vekstrate i årene 1866-70 og 1884-88. Den franske dampskipsflåte hadde også liten vekst i disse samme årene, mens derimot den totale vekst var vesentlig mindre enn Englands.

Den tyske dampskipsflåte hadde en forholdsvis sterk vekstperiode i årene 1870-75, mens veksten i årene før og etter var mye mindre. Fra 1882 vokste imidlertid den tyske dampskipsflåte igjen raskt. Den norske dampskipsflåte hadde en utvikling nokså lik den tyske. Sterk vekst rundt 1870 og 1880, og med liten vekst i de mellomliggende år. Men det var først fra slutten av 1880-årene og i 1890-årene den sterke veksten i den norske dampskipsflåte kom.

Englands dominerende rolle innen verdens dampskipsflåter gjorde at svingningene i verdens samlede dampskipsflåte falt meget godt overens med variasjonene i den engelske flåte. Først fra slutten av 1880-årene vokste de andre lands dampskipsflåter så sterkt at Englands dominans begynte å bli rokket.

¹⁶ Se vedlegg nr. 1.

¹⁷ Se vedlegg nr. 2.

¹⁸ Se vedlegg nr. 3.

¹⁹ Se vedlegg nr. 4.

²⁰ Se vedlegg nr. 5.

Når utviklingen av den norske handelsflåte derfor sammenlignes med andre land, viser det seg at seilskipstilveksten i 1860- og 70-årene var større for Norge enn for de fleste andre land. Norge sto for omtrent halvparten av tilveksten i verdens seilskipstonnasje mellom 1860 og 1880. Ser man på veksten av dampskipstonnasjene, finner man at de fleste land hadde en beskjeden vekst frem til 1880-årene. Unntatt her er England som var klart forskjellig, og i hele perioden hadde en sterk tilgang på dampskip. Økningen av verdens dampskipstonnasje i tiåret 1860-70 var fra 3/4 til 1 3/4 mill. tonn, mens tilveksten 1880-85 var fra 4,6 til hele 7,4 mill. tonn.

Veksten i den norske dampskipsflåte var derfor ikke så voldsomt mye senere enn i de fleste andre land. Det som var mer eksepsjonelt var den meget kraftige veksten av seilskip i Norge frem til ca. 1875.

II. DE YTRE FORUTSETNINGER FOR SKIPSFLÅTENES UTVIKLING

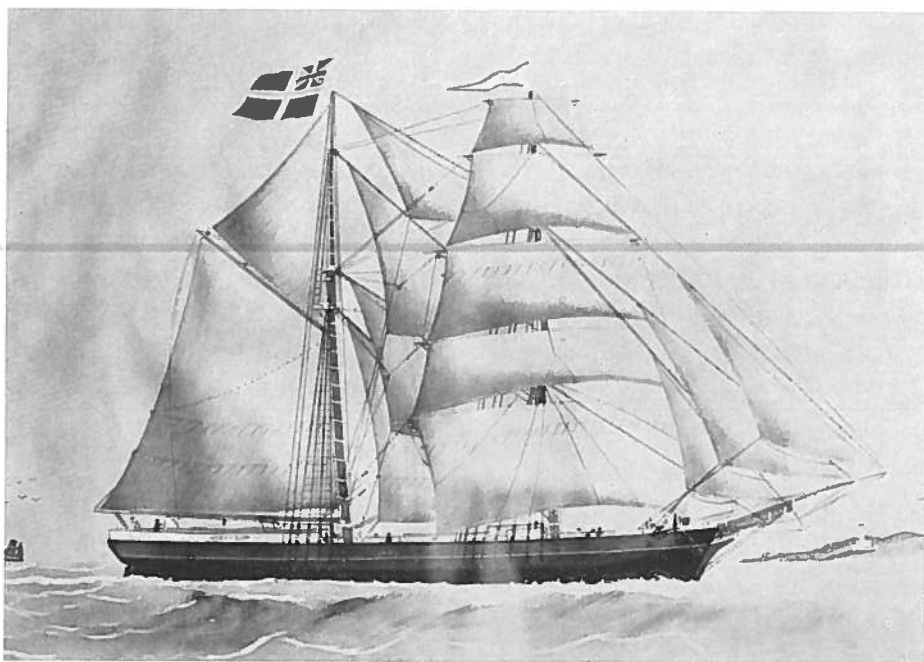
1. Seilskipenes og dampskipenes forskjellige funksjon i sjøtransporten.

Den sterke etterspørselen etter skipstonnasje fra midten av forrige århundre hang først og fremst sammen med industrialismen. Det var et stadig stigende behov for transport av råvarer og ferdige industriprodukter. Etterhvert som frihandelsidéene grep om seg, ble også stadig flere restriksjoner på verdenshandelen og transporten opphevet. Spesielt var transportbehovet til og fra England stort. England hadde selv verdens største handelsflåte, men kunne langt fra selv dekke sitt eget transportbehov. Blant annet Norge hadde lang tradisjon i fart på England, og det var naturlig at den norske flåte ble trukket sterkere inn i Englands transport, spesielt etter Navigasjonsaktens opphevelse. Krimkrigen aksentuerte det store transportbehovet, og det var skip fra mange land, deriblant Norge, som på denne måte ble trukket inn i nye farvann.

I den sterke vekstperioden fra 1850 mistet et gammelt skipsfartsland som Holland sin sterke stilling.¹ De forenede stater mistet under borgerkrigen store deler av sin oversjøiske handelsflåte. Det skyldtes Sørstatenes kapertaktikk, og at mange amerikanske redere heller solgte sine skip enn å risikere å miste dem helt på grunn av kapertrafikken.² Disse to landene hadde hatt en sterk stilling i verdenshandelen, og det ble derfor andre lands handelsflåter, deri-

¹ Se foran s. 3.

² K. Pettersen: «Norsk dampskipsfart» s. 68.



Skonnert «Otto», 104½ kommercelester (kl.) reder (1864) T. Ebbel, Drammen. Bygget 1849 i Perth Amboy. (Fot. NSM.)

The schooner "Otto", 104½ Norw. commerce lasts (cl.). Owner (1864) H. Ebbell, Drammen. Built 1849 at Perth Amboy.

blant Norges, som kunne ekspandere i de markeder som før hadde vært spesielt på amerikanske hender. I løpet av 1860-årene ble Norge det fremmede land som hadde størst del i transporten inn og ut fra England, mens amerikanerne falt ned på annenplass.³

Dette store behovet for sjøtransport ble dekket både ved seil- og ved dampskip. De første dampskipslinjer og selskaper av noen betydning var startet rundt 1850, men den store overgangen fra seil- til dampskip i sjøtransporten skulle ta enda 30-40 år.⁴ Dampskip og seilskip ble til en stor grad brukt ved siden av hverandre, men det skulle vise seg at de dekket forskjellige behov innen sjøtransporten.

³ N.O.S. Skibsfart 1869 s. XXIII.

⁴ Som indikert i artikkeltitlene "The Ascendancy of the sailing ship 1850—85" og "The shift from sailing ships to steamships 1850—1890". Verdens seilskipsflåte var først i tilbakegang fra begynnelsen av 1880-årene.

Dampskipenes naturlige fortrinn var den jevne hastigheten og den derigjennom mulige regelmessighet. Det var ut fra ønsket om disse egenskaper dampskipet ble utviklet, men rundt 1860-70 hadde det fremdeles sine sterke begrensninger.

Datidens dampmaskiner var lite effektive og slukte mye kull. Eksempelvis utgjorde Søndenfjeldskes kullutgifter ca. 20 % av bruttoinntekten i 1860-årene,⁵ og det store engelske selskap Peninsular and Oriental Steam Navigation Company brukte i den samme periode 25 % av bruttoinntektene til kullforsyningene.⁶ Nettopp det store kullforbruket og derfor store driftsutgifter var i stor grad medvirkende til at overgangsperioden fra seil- til dampskip ble så lang.⁷ Dampskipene var avhengig av selv å føre drivkraften, kullene, med seg, og følgelig måtte en stor del av skipet brukes til bunkers. Dess lenger reisen skulle vare, dess mer kull måtte det være plass til. Når dessuten England var datidens hovedleverandør av kull, steg selvfølgelig kullprisene dess lenger fra de engelske kullhavnene man kom.⁸

Det er foretatt produktfunksjonsberegninger for både seilskip og dampskip for 1872 over forskjellige distanser.⁹ Sammenlignes tallene for bulkvarer viser det seg at dampskip var minst lønnsomme i lange farvann, mens deres omkostninger i korte farvann lå nærmest seilskipene.

Det var dessuten i korte farvann at bunkring kunne foretas nokså ofte, og størst mulig del av skipsrummet kunne bli brukt til fraktinnbringende last. Det var også spesielt i lukkede farvann dampskipenes hurtighet var mest utslagsgivende, og hvor seilskip hadde de laveste gjennomsnittshastigheter. Dampskip i korte farvann brukte derfor i 1870-årene bare 1/3—1/5 av tiden et seilskip brukte på samme distanse.¹⁰ Men dampskipene var faktisk mer tidsparende i forhold til seilskip i havn enn i sjøen. Dampskip hadde vanligvis forrett til kai plass. Dessuten kunne lossing og lasting lettes ved bruk av dampvinsjer samtidig som det var vanlig å bruke leiet hjelp ved siden av skipets mannskap til dette arbeidet. Dampskipene brukte derfor bare 1/6—1/10 av den tiden et seilskip brukte i havn.¹¹ Utgiftene ble riktignok høyere,

⁵ Utrechnet av tall fra Søndenfjeldskes årsberetninger.

⁶ W. S. Lindsay: "Merchant Shipping and ancient Commerce" Vol. IV, s. 408.

⁷ Ch. K. Harley: "The shift from sailing ships to steamships, 1850—1890: a study in technological change and its diffusion" s. 217.

⁸ Ibid.

⁹ For detaljert fremstilling og tallopplysninger henvises til Harley s. 217—220 og Appendix I.

¹⁰ A. N. Kiær: «Bidrag til belysningen af skibsfartens økonomiske forhold» s. 76.

¹¹ Ibid.

men til gjengjeld kunne flere fraktinnbringende reiser foretas i løpet av sesongen, og innseilt bruttofrakt pr. tonn pr. dag var vesentlig høyere for damp- enn for seilskip.¹²

Men behovet og ønsket om hurtig transport varierte sterkt fra vareslag til vareslag. For enkelte typer last var hurtig transport nærmest en minusfaktor. Et skip var den billigste form for lagerplass, og eksempelvis trelast- og kullfrakter lå lavere for damp- enn for seilskip, mens dampskipsfraktene vanligvis lå høyere enn seilskipsfraktene.¹³

Når det gjaldt postgang og passasjertrafikk var forholdet et annet. Her var hurtighet og regelmessighet sterkt ettertraktet, og det var nettopp innen post- og passasjertrafikken dampskipene først overtok etter seilskipene. Først i korte farvann, men post- og passasjerdampskipene kom raskt inn også i oceanfart over lengre avstander.¹⁴ Her spilte ofte statens subsidiering av postførselen inn for å gjøre det økonomisk forsvarlig å opprette ruten hvis trafikkgrunnlaget i seg selv var lite, men ruten ønskelig sett fra statens side.¹⁵

For de fleste vareslag var man vanligvis interessert i lavest mulig fraktkostninger. Men det fantes også vareslag som man var villig til å betale høye frakter for. Det gjaldt f.eks. varer hvis kvalitet og verdi lett lot seg påvirke av transportforholdene og varer med høy egenverdi. Det var da også nettopp slike varer som lettbederlige matvareprodukter, kolonial- og industriprodukter som sammen med post og passasjerer dannet trafikkgrunnlaget for de første dampskipsselskapene,¹⁶ og i midten av 1860-årene ble alle verdifulle vareslag transportert med damp i korte farvann.¹⁷

Seilskipenes stilling i sjøtransporten var imidlertid fremdeles sterk, og 1860-70-årene omtales vanligvis som seilskutenes storhetstid.¹⁸ Det var denne perioden som skapte de raske clippere som f.eks. «Cutty Sark» står som eksponent for, og blant annet konkurransen fra dampskipene førte til at det ble bygget større, raskere og bedre seilskip enn noen gang før.¹⁹ Seilskipene hadde fremdeles den hele dominans på de lange farvann, og for de

¹² A. N. Kiær: «Bidrag til belysningen av skibsfartens økonomiske forhold» s. 78 f.

¹³ Se nedenfor s. 15.

¹⁴ Eks. Cunard Line åpnet rute Liverpool—Halifax i 1838, Collins og Inman Lines opprettet ruter Nord-Amerika—England i 1850-årene.

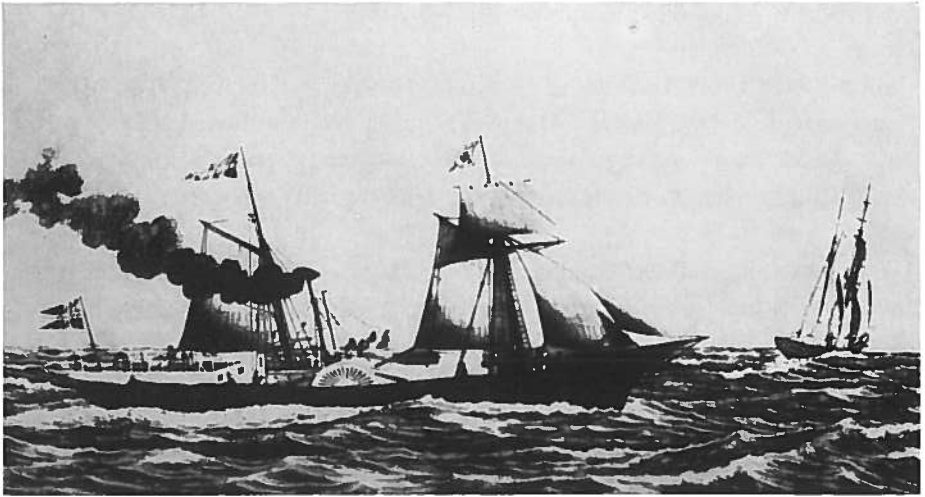
¹⁵ Se nærmere under «Statsstøtte til private dampskipsselskaper».

¹⁶ De norske linjerederiene fra 1850-årene var basert på disse typer last.

¹⁷ Harley s. 222.

¹⁸ Se Grahams tittel: «The Ascendancy of the sailing ship» og i Den norske sjøfartshistorie bind 2 del 2 «Seilskipenes storhetstid».

¹⁹ Graham s. 81.



Hjul-D/S «Nidelven», 58/125 kl. Det Nordenfjeldske Dampskibsselskabs første skip. Bygget/ombygget i Trondheim 1850/55. Åpnet i 1857 Nordenfjeldskes rute Trondheim—Hamburg. (Fot. NSM.)

Paddle-S/S "Nidelven", 58/125 cl. The first vessel owned by the Nordenfjeldske S/S Co., Trondheim. Built/rebuilt 1850/55 at Trondheim, she inaugurated the Company's service between Trondheim and Hamburg in 1857.

raskeste clippere på Østen lå gjennomsnittshastigheten nesten på høyde med dampskipene.²⁰ Reisene gikk i det hele raskere enn før, ikke bare fordi skipene var bedre bygget, men også fordi kunnskap om vind og strømforhold var systematisert fra 1850-årene og denne kunnskap allment tatt i bruk.²¹ Felles for seilskip uansett farvann var deres dominans i transport av råvarer og bulkvarer som trelast, jern, kull, ris, bomull og tildels korn.²² Disse vareslag opptok en meget stor del av transportkapasiteten. Det var tildels meget volumløse og sterkt etterspurte varer. Men felles for dem alle var at deres egenverdi var lav i forhold til volumet, og at transporthastigheten vanligvis ikke var avgjørende for de priser de kunne oppnå på de forskjellige markeder. Av den grunn var den billigste transportmåte den beste for denne type varer. Selv i korte farvann var seilskip brukt til denne type transport. Spesielt når det dreiet seg om hele skipslaster og ikke bare mindre partier, og når volumet av

²⁰ Graham s. 76.

²¹ Ibid. s. 81 f.

²² Ibid. s. 81.

returlast var vesentlig mindre enn utlasten, som f.eks. ved trelastutførsel fra Norge og Østersjøen.

Situasjonen rundt 1860 var altså den at seilskip og dampskip fylte hver sine funksjoner i sjøtransporten. Dampskipene hadde sin hovedbeskjeftigelse i post-, passasjer- og stykkgodstrafikk i korte farvann, mens seilskipene domierte i transporten av de store mengder bulk- og råvarer, spesielt i lange farvann.

Denne strukturen var imidlertid ikke statisk, men undergikk stadig forandringer. I løpet av 1860- og 70-årene arbeidet dampskipene seg inn også på de lengre ruter. Det var i første rekke middelslange farvann som Nord-Europa — Middelhavet og Europa — Nord-Amerika hvor varemengdene var store begge veier at dampskipenes hastighet lettest lot seg utnytte.²³ Også her dannet passasjerer og stykkgods hovedtyngden av vareinnslaget, men typiske bulkklaster som korn og petroleum ble allikevel snart aktuelle også som dampskipslast.²⁴ Derimot på de riktig lange rutene på Østen og Sør-Amerika holdt seilskutene lengst stand når post og passasjerer og tildels verdifulle vareslag som f.eks. te unntas.²⁵ Den uregelmessige handel på disse fjerne farvann og de tildels dårlige havneforhold var også medvirkende til at seilskipene her beholdt dominansen helt frem til slutten av århundret.

Den viktigste årsak til at dampskipene stadig utvidet sitt bruksområde var de tekniske forbedringer, spesielt av dampmaskinene. Det var det store kullforbruket som holdt dampskipenes driftsomkostninger så høyt oppe, og maskinene var derfor gjenstand for kontinuerlige forbedringer for å øke effektiviteten og minske forbruket av kull. De største enkeltforbedringer var compoundmaskinen som ble tatt i bruk fra slutten av 1860-årene, og trippelmaskinen fra begynnelsen av 1880-årene. Beregningene av produktfunksjonen pr. tonn/km for dampskipene viste derfor sterkt fall, og den var i 1891 bare omtrent halvparten av hva den hadde vært i 1855.²⁶ En vesentlig årsak til denne forbedringen var dampskipenes større effektivitet og lavere kullforbruk. Men også andre tekniske forbedringer spilte inn sammen med at byggeomkostningene for dampskip sank.²⁷

²³ Harley s. 221 og 223.

²⁴ Ibid. s. 223.

²⁵ Ibid. s. 225.

²⁶ Ibid. s. 220 figur 2.

²⁷ Etter Harleys beregninger sank prisen på skroget fra £ 8.10/ pr. tonn i 1855 til £ 6.8/ i 1881 og £ 4.16/ i 1891 (Harley s. 233).

Også seilskipene var gjenstand for stadige teknologiske forbedringer. De ble bygget større og mer rasjonelle enn før, og også deres produktfunksjon pr. tonn/km sank i dette tidsrummet. Denne utviklingen hang selvfølgelig sammen med konkurransen fra dampskipene. Men senkningen for seilskipene var vesentlig mindre enn for dampskipene,²⁸ og det impliserte at dampskipene var stadig mer konkurransedyktige overfor seilskip, også på de lengre farvann. Resultatet var da også at de stadig overtok gamle seilskipsruter og presset seilskipene ut fra de beste ruter og havner.

Skulle dampskipene øke sin andel av verdenstransporten lå flere muligheter åpne. Den mest nærliggende var en volumøkning av vareslagene egnet for dampskip. Av større betydning var å trekke nye vareslag inn i dampskipsfarten. Her ville varenes egenverdi og deres etterspørsel være avgjørende om det var forsvarlig å betale de høyere dampskipsfraktene. I vekselvirkning med dette alternativet virket selvfølgelig senkningen av dampskipsomkostningene i utført transporttjeneste inn slik at kostnadene kom ned på et nivå som passet for de aktuelle vareslag. I praksis støttet nok disse forskjellige alternativene opp mot hverandre, men særlig de to siste var av stor betydning for å utvide dampskipenes utnyttelsesområde.

2. 1860-årenes fraktnivå og norske skips innseilte bruttofrakter totalt og pr. tonn.

Sees hele forrige århundre under ett, var fraktnivået gjennomgående synkende.²⁹ Perioden 1850-1870/73 skilte seg ut fra denne generelle tendens ved tildels å gi stigende — tildels mindre fallende fraktnivå.³⁰ Dette var perioden hvor den største vekst i tonnasje fant sted, og hvor fraktene var høye. Tilbud og etterspørsel spilte her inn tildels sammen med generelle økonomiske og politiske forhold. Den norske handelsflåte var spesielt opptatt i trelastfart og annen råvaretransport, og trelastfraktene både fra Norge, Østersjøen og Canada var fallende i 1860-årene. Mens det i begynnelsen av tiåret ble oppnådd 40-42 sh pr. favn splitved fra Christianiafjorden til London, var fraktene i 1871-72 nede i 33-35 sh pr. favn. Tilsvarende sank fraktene fra Norge til franske havner, men der viste de litt stigning igjen fra 1870.³¹ Fra Sunnsvall-distriktet til London lå fraktene i begynnelsen av 1860-årene på 55-60 sh

²⁸ Harley s. 220 fig. 2.

²⁹ Douglas North: "Ocean Freight Rates and Economic Development 1750—1913" s. 542.

³⁰ Ibid.

³¹ Se vedlegg nr. 6 og nr. 7.

pr. Petbg.Std., og de falt ned til 40 sh i 1869.³² Dette var dog bunnen, og fra 1870 steg fraktene noe igjen. Trelastfart fra Canada ble en viktig trade for norske skuter. Her lå fraktene på rundt 90 sh pr. Petbg.Std. planker og 35 sh pr. load tømmer tidlig i 60-årene, mens man i slutten av 60-årene var nede i ca. 75 sh pr. Std. og 28 sh pr. load.³³

Den viktigste utlast fra England var kull. Kullfraktene til Norden var i utgangspunktet forholdsvis lave, men også disse sank i 1860-årene.³⁴ Kullfraktene til Middelhavet og Svartehavet hadde derimot en noe annen tendens.³⁵ I 1860 lå fraktene på ca. 20 £ pr. keel til Odessa. Fraktene steg til en topp i 1864 på hele 30 £ pr. keel, før de igjen sank og lå på rundt 15-17 £ pr. keel i slutten av tiåret. En noe tilsvarende tendens gjorde seg gjeldende for kull til Amerika, men her var ikke utslagene så store.³⁶

Korneksporten fra Svartehavet var i sterk vekst på denne tiden, og også her var norske skuter med. Fraktene fra Svartehavet til England varierte ganske sterkt i løpet av året, men her holdt fraktnivået seg på omtrent det samme nivået hele 1860-tallet.³⁷

Generelt var fraktnivået synkende i slutten av 1860-årene, men begynnelsen av 1870-årene viste tildels mye høyere frakter enn årene før. Denne oppgangen i frakter varte derimot ikke så lenge, og den økonomiske krisen i 1873 ga seg etterhvert utslag også i synkende frakter.

Alle disse fraktene som her er nevnt gjelder for seilskip. Dampskipsfraktene lå jevnt over litt høyere enn for seilskip, men var vanligvis ikke så jevnlig nevnt i fraktnoteringene. En direkte sammenligning mellom seil- og dampskipsfrakter er bare gyldig for samme type varer i samme farvann, og det viser seg at variasjonene var tildels meget store. Fisk fra Vestlandet til Spania oppnådde 20 sk. norsk pr. vog med dampskip og 12 sk. for seilskip i 1867.³⁸ Tilsvarende var dampskipsfrakten i 1868 60 sk. pr. td. rug fra Stettin til Trondheim, men 40 sk. med seilskip.³⁹ Ris fra India til England oppnådde i 1873 75 sh pr. tonn for seilskip og 92 sh 6 d for dampskip.⁴⁰ Derimot var ikke

³² Se vedlegg nr. 8.

³³ Se vedlegg nr. 9.

³⁴ Se vedlegg nr. 10.

³⁵ Se vedlegg nr. 11.

³⁶ Se vedlegg nr. 12.

³⁷ Se vedlegg nr. 13.

³⁸ Riksarkivet: Statistisk Sentralbyrå's Diverseserie kasse 3 pakke 28.

³⁹ Ibid.

⁴⁰ Graham s. 85.

alle varer like avhengige av hastigheten, og for bulkvarer som trelast og kull var frakten med dampskip lavere enn for seilskip. I 1870-årene lå kullfraktene jevnt over 10% lavere for damp- enn for seilskip,⁴¹ og eksempelvis trelast Christiania —Hull oppnådde 27 sh 6 d pr. Std. for damp og 30-32 sh for seil i 1867.⁴²

Fraktenes variasjon på de enkelte farvann kan være interessante i seg selv, men det må her være av interesse å se hva de førte til i innseilte bruttofrakter. Den norske handelsflåtes totale innseilte bruttofrakter varierte sterkt i perioden 1860 — 1900.⁴³ Kurven stiger sterkt frem til 1874. Deretter hopper den litt opp og ned for så å vise store utslag mot slutten av århundret.

Den lengste og sterkeste økning fikk man i perioden 1863-1874 hvor bruttofrakten steg fra 43,6 mill. kr. til hele 105,5 mill. kr., bare avbrutt av en liten tilbakegang i 1865-66. Tiåret 1873-1882 viste et noe variabelt resultat. Gjennomsnittet for perioden var på 96,4 mill. kr., og variasjonene fra år til år holdt seg innen 8 % fra gjennomsnittet. Også det neste tiåret hadde et høyt gjennomsnitt, 96,0 mill. kr., men her var variasjonene fra gjennomsnittet oppe i hele 20-25 %, og hvor det kun var to år mellom maksimums- og minimumsårene. Kurven over seilskipenes andel av bruttofrakten følger i alt vesentlig variasjonene i totalkurven frem til 1893. Mens totalkurven viser stigning igjen fra 1894, fortsetter derimot seilkurven å falle. Det må derfor være dampskipenes bruttofrakt som da bestemte utviklingen.

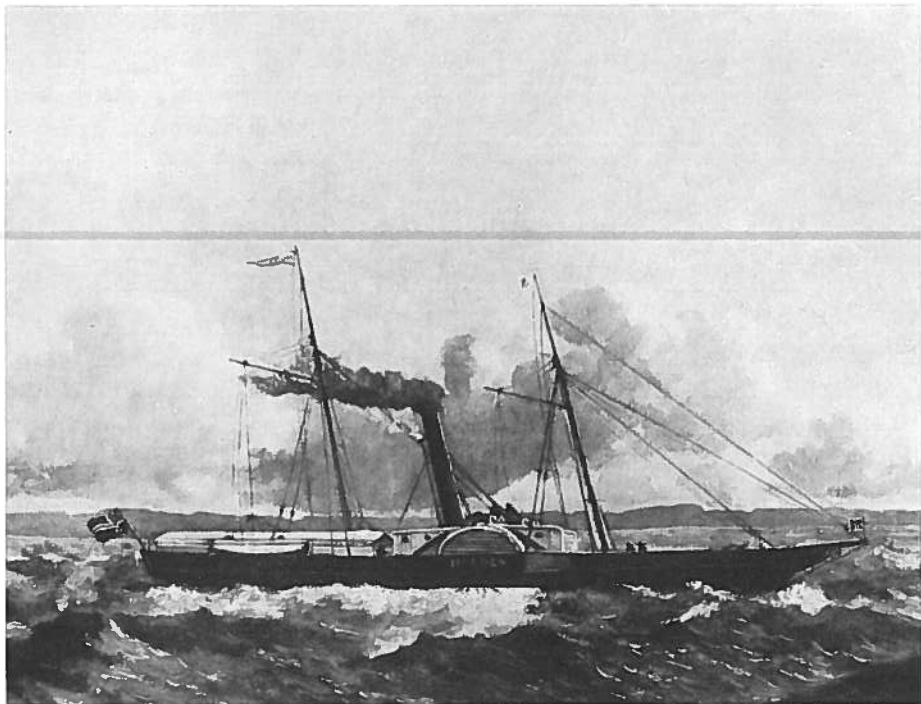
Dampskipenes bruttofrakt startet med beskjedne 0,8 mill. kr. i 1869 og økte til 7,9 mill. kr. i 1873. Det neste tiår varierte også dampskipetskurven noe. Den var nede i 6,5 mill. kr. i 1877, men steg så raskt de siste år til 1882 hvor den var oppe i 8,2 mill. kr. Mens totalkurven og seilskipetskurven viser meget store variasjoner det neste tiår, er dampskipetskurven hele tiden stigende. De årene hvor totalkurven faller, var veksten riktignok liten, men den var der. Når totalkurven igjen steg, steg også dampskipetskurven, og i 1897 hadde dampskipene passert seilskipene i innseilte bruttofrakter.

Det var altså seilskipene som førte bruttofraktkurven opp på 1873-nivået, men det var også de som ga de store variasjonene senere i århundret. Dampskipenes andel av bruttofrakten utgjorde i 1869 bare 1/4 % av den samlede bruttofrakt. 30 år senere seilte de inn over halvparten, men det var først fra 1887 dampskipenes andel virkelig vokste.

⁴¹ Harley s. 221.

⁴² Se nedenfor s. 71 note 177.

⁴³ Se vedlegg nr. 14.



Hjul-D/S «Halden», 41 kl., Haldens Dampskibsselskab, Fr.hald. Bygget i London 1851.
Rute Kristiania—Fr.hald. (Fot. NSM.)

*Paddle-S/S "Halden", 41 cl., Halden S.S Co., Fr.hald. Built in London 1851. In service
between Kristiania and Fr.hald.*

Settes så tallene for innseilt bruttofrakt sammen med tonnasjens utvikling, får vi tall for innseilt bruttofrakt pr. tonn.⁴⁴ Kurven over seilskipenes innseilte bruttofrakt pr. tonn viser stigning 1863-1864, fra 76 til 93 kr. pr. tonn. Deretter faller den til ca. 70 kr. pr. tonn i 1866-68, når opp i 92 kr. pr. tonn i 1873 for så igjen å falle. Disse fallene i kurven var forårsaket av at tonnasjen fortsatte å stige helt frem til 1878, mens bruttofraktene viste svikt rundt 1866 og etter 1873. Når det gjelder årene 1878-1893, varierte ikke seilskips-tonnasjen så mye. Kurvene for seilskipenes bruttofrakt og bruttofrakt pr. tonn viser derfor god samvariasjon i denne perioden. De store variasjonene i bruttofrakt ga seg utslag i at bruttofrakt pr. tonn var nede i 45 kr. pr. tonn i 1886 og oppe i 70 kr. pr. tonn i 1889. Derimot er det forskjell i kurvenes

⁴⁴ Se vedlegg nr. 15.

utvikling etter 1893. Mens seilskipstonnasjen minket med ca. 1/2 mill. tonn frem til århundreskiftet, holdt innseilt bruttofrakt seg på omtrent samme nivå. Det gir seg da utslag i at bruttofrakt pr. tonn for seilskip faktisk var svakt stigende i disse årene.

Ser man derimot hele perioden 1863-1900 under ett, er det en markert tendens. Frem til 1873 holdt innseilt bruttofrakt pr. tonn for seilskip seg på et høyt nivå, mens den sank fra 1873 og ut århundret hvor den bare lå på omtrent 2/3 av nivået før 1873. Det var bare i 1889 man kom opp på samme nivå som i årene før 1873, og selv da nådde man bare opp til det laveste resultat for de årene.

Dampskipenes innseilte bruttofrakter steg raskt mellom 1869 og 1873 og i 1882, mens den i den mellomliggende periode lå på et jevnt nivå. Dampskipstonnasjen derimot steg jevnt mellom 1869 og 1882. Bruttofrakt pr. tonn-kurven viser derfor stigning frem til 1873, men falt nokså jevnt fra 270 kr. pr. tonn i 1873 til 156 kr. pr. tonn i 1881. Året 1882 ga hele 208 kr. pr. tonn, men kurven falt så til 166 kr. pr. tonn i 1885 da tonnasjøkningen i disse årene var større enn økningen i bruttofrakt. Det motsatte var tilfelle i 1888-89, og bruttofrakt pr. tonn var igjen oppe i 205 kr. Fra 1888 og ut århundret økte dampskipstonnasjen sterkt, mens bruttofraktene bare økte lite i begynnelsen av 1890-årene. Bruttofrakt pr. tonn var derfor nede i 151 kr. i 1892, men resten av tiåret økte bruttofraktene mer enn tonnasjen, slik at bruttofrakt pr. tonn var oppe i 195 kr. i 1900.

Dampskipenes bruttofrakt pr. tonn-kurve har altså en tilsvarende utvikling som seilskipenes. Stigning frem til 1873, og deretter fall med topper i 1882 og 1889, og så stigende igjen mot 1900. Men det er tross alt noen forskjeller. Dampskipenes kurve synes å stige mer enn seilskipenes til 1873, mens den til gjengjeld falt jevnt og mer enn seilskipenes kurve frem til 1881. Mens forholdstallet i bruttofrakt pr. tonn mellom seil:damp i 1873 var 1:3, var det i 1881 1:2,5. I 1882 gikk begge kurvene igjen opp, men dampskipenes forholdsvis mer slik at man da var oppe i forholdet 1:3 igjen. Dette forholdstallet varierte også i resten av århundret, men nå hele tiden til dampskipenes fordel. Det var bare i det spesielt gode året 1889 at seilskipene igjen kom opp i forholdet 1:3, mens forholdet var 1:3,7 i 1886 og 1:4 i 1892-93 som var de dårligste årene for seilskipene.

Perioden 1863-1900 kan derfor deles inn i 3 deler. Tiden frem til 1873 var en oppgangsperiode hvor både tonnasjen og bruttofraktene steg. Bruttofrakt pr. tonn lå for både seil- og dampskip gjennomgående på et høyt nivå, og det ser ut til at begge kurvene steg med omtrent samme takt frem mot 1873 som

dannet et maksimum. Perioden 1874-1881 var preget av varierende bruttofrakter, men de lå på et nokså jevnt nivå. Tonnasjen fortsatte å stige, og bruttofrakt pr. tonn sank. Dampskipenes kurve sank forholdsvis mer enn seilskipenes, og det kan se ut til at dampskipene i denne perioden klarte seg dårligere enn seilskipene. I den siste jieroden, 1882-1900, var imidlertid forholdet omvendt. Perioden var preget av tildels store variasjoner i innseilte bruttofrakter, men nå holdt dampskipenes bruttofrakt pr. tonn seg på et relativt høyere nivå enn seilskipenes. Det ser nå ut til at dampskipene klarte seg bedre på de eksisterende frakter enn seilskipene, og de store svingningene i bruttofrakter ga seg størst utslag for seilskipene.

Synkende bruttoinntekter indikerer synkende frakter, dog ikke proporsjonalt, da blant annet skip i opplag og transportkapasitet spiller inn. Skip i opplag er ikke tatt med i statistikken fra forrige århundre, og det er vanskelig å si hvor mange skip som til enhver tid kunne ligge i opplag. Det er lite sannsynlig at opplaget har vært særlig stort frem til 1873/74 da dette generelt var en oppgangstid både når det gjaldt tonnasje og bruttofrakter. I resten av århundret var tonnasjeutviklingen mindre, mens bruttofraktene varierte tildels meget sterkt fra år til år. Det er derfor rimelig at skip i opplag har spilt en større rolle for de samlede bruttoinntekter da enn før. Selv om fraktene synker, har man muligheter til å holde bruttoinntektene, og dermed tildels fortjenesten oppe, i hvert fall så lenge fraktene ikke synker under det lønnsomhetsnivået man opererer ut fra. For å øke bruttoinntektene må man da utføre flere fraktinnbringende reiser pr. år, eventuelt utvide fartssesongen. Dernest kommer spørsmålet om den driftsmåte man opererer med kan bedres eller helt legges om, slik at utgiftene kunne minskes. I den anledning er kjøp av teknikk et alternativ, hvor teknikk er ment som alle former for tekniske anretninger, fra mindre arbeidsbesparende justeringer ombord i seilskip til overgang til dampskip. Dampskip hadde dessuten større lastekapasitet og kunne utføre flere fraktinnbringende reiser i løpet av sesongen enn seilskip og derved totalt muligens gi utbytte også på lave frakter. Hvordan dette forholder seg, hvordan seil- og dampskipenes nettofortjenester varierte med varierende frakter og bruk av teknologi utover i århundret etter ca. 1873/75 er imidlertid vanskelig å si. Dette faller utenfor rammen for denne oppgaven, og såvidt vites er det ikke foretatt detaljerte undersøkelser på dette området.

3. Seilskipenes nettofortjenester ca. 1860—1875.

Anker-firmaet i Halden var i store trekk typisk for handelsrederne i midten av forrige århundre. Anker var primært eksportør av trelast fra egne skoger, og hadde i den forbindelse eget rederi. Denne form for vertikal integrasjon var vanlig i oppgangstider. Antallet skuter varierte en del, men lå i 1860-årene på 8-10, og Anker hadde som korresponderende reder fra 1/3 — til 3/4 part i skutene.⁴⁵ Som oftest var Amundsenbrødrene i Hvidsten medpartsredere og kapteiner.⁴⁶ Skutenes størrelse varierte fra «Alfred» på 78 C-L til «Audhild» på 343 C-L. De fleste av dem lå rundt 150 C-L,⁴⁷ og var hva alder og kvalitet angår typiske for tidens trelastskuter i Østersjø- og Canadafart, mens de jevnt over var større enn de trelastskutene som opererte bare fra Norge. Disse var ofte på 80-100 C-L da de enkelte forsendelsene vanligvis ikke var så store. Derimot til vårskipningen trengte man mye skipsrum, og Anker må ha funnet det mer lønnsomt å ha større skuter å sette inn der og senere la dem gå i Canada- og Østersjøfart enn å ha mindre skuter i hjemmefart på England og Frankrike som var hans hovedmarkeder. Det var da også stort sett bare vårskipningen Anker sendte med egne skuter, resten av sesongen gikk de i annen fart.⁴⁸

Skutene tok utfrakt fra Sannessund eller Fredrikshald for enten England eller Frankrike og førte deretter i løpet av sesongen 2-3 laster trelast enten fra Østersjøen eller Canada. Returreisene etter ny last foregikk i ballast.⁴⁹ «Constantin» 262½ C-L var den eneste av Ankers skuter som i lengre perioder gikk i vanlig fraktfart på Østen og Amerika.⁵⁰ Det hendte også at et par av de andre skutene førte noe annet enn trelast, men felles for dem alle var at de førte bulkvarer som kull, jern og bomull.⁵¹

Det økonomiske utbytte varierte selvfølgelig både fra skute til skute og fra år til år, og det var enkelte år som totalt ga underskudd for de skutene

⁴⁵ Hovedbok Litera A 1856-71 Tank-Ankerarkivet Halden.

⁴⁶ Torbjørn Fjeld: «Fredrikshalds seilskuter 1814—1933». Manuskript i Haldens Minders arkiv. Skutene er ordnet alfabetisk.

⁴⁷ Ibid.

⁴⁸ Journal «Skibenes fart 1861-78» Tank-Ankerarkivet. Oppgir skipenes last og turer i de enkelte år.

⁴⁹ Ibid. «Glommen» førte kull fra Newcastle til Stockholm 1861. Dette er den eneste rene returlast for Ankers skuter i årene 1861—1878.

⁵⁰ «Skibenes fart». Av mer kuriøs last kan nevnes at «Constantin» i 1866 førte «275 Culiees à 13 £ pr. Hoved» fra Maccao til Havanna.

⁵¹ Ibid.

Anker hadde parter i. Tre av de fire skutene som ga dårligst resultat, ble enten solgt eller forliste, mens det ble innkjøpt to brukte skuter i denne perioden.⁵²

De tre båtene som gikk ut av rederiet var «Kong Carl Johan», «Aurora» og «Glommen». Disse sammen med «Colombus» som sto i rederiet hele denne perioden, hadde det svakeste økonomiske utbytte.⁵³ De ga totalt tap for de årene de var i rederiet. Felles for dem alle var at de i årene 1857-60 gikk med tildels store underskudd. Derimot var årene 1861-65 gode, og skutene ga tildels pene overskudd. De uforholdsmessig store underskudd for et enkelt år skyldtes antagelig havarier eller reparasjoner. Det var bare «Colombus» som også i disse årene gikk med tap, men etter antatte reparasjoner i 1864 ble utbyttet bedret, og skuta sto i rederiet enda i mange år. Derimot ble «Kong Carl Johan» solgt i 1866 og «Glommen» i 1870, mens «Aurora» forliste i 1868.

«Haabet» og «Neptunus» sto i rederiet i hele perioden. Mens «Haabet»s økonomiske utbytte varierte noe, ga «Neptunus» store og gode fortjenester nesten hvert år. Allerede i 1865-66 hadde skuta tjent seg inn igjen,⁵⁴ og tilsammen ga denne ene skuta ca. 12.300 Spd. i nettofortjeneste mellom 1857 og 1875. Med andre ord en meget god og heldig skute.

De to skutene som ble tilkjøpt, «Solertia» 218 C-L og «Constantin» 262½ C-L var betydelig større enn de skutene Anker til da hadde hatt parter i.⁵⁵ Begge disse skutene ga jevnt over gode resultater, og «Solertia» tjente seg inn allerede etter 4 års fart. «Constantin» derimot var ikke så heldig. Den hadde et betydelig underskudd i 1868,⁵⁶ men ga store pene overskudd i 1870-årene.

Sees resultatene av skutene samlet fra år til år, viste årene 1861-66 gode fortjenester. Det samme gjelder 1870-74, mens de mellomliggende år var svake.⁵⁷ Både 1867 og 1868 ga tap, men «Constantin» sto for 2/3 av tapet i

⁵² T. Fjeld og Hovedbok Litera A 1856-71.

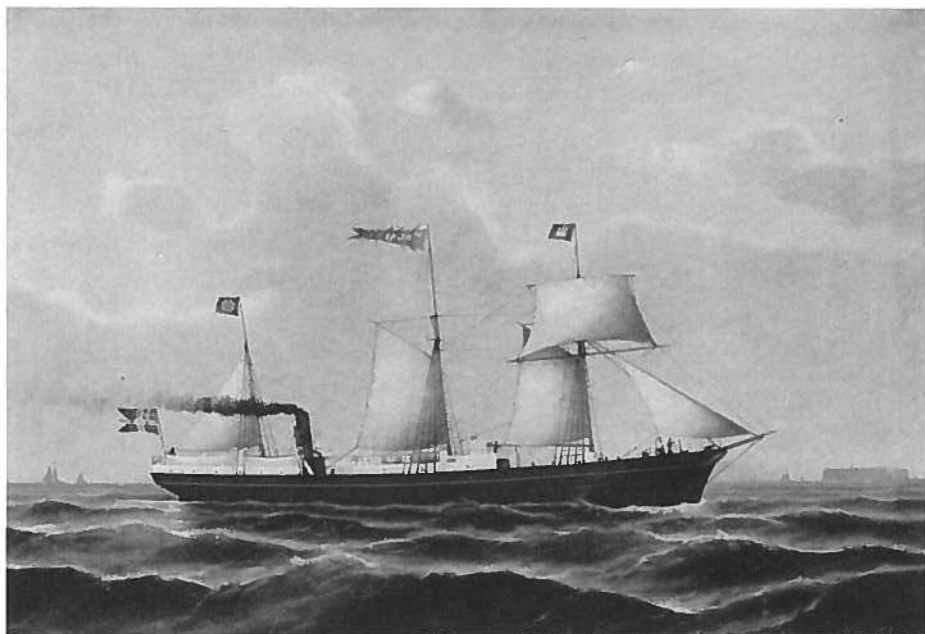
⁵³ Vinden- og Tab-Conti for skipene «Aurora», «Colombus», «Constantin», «Glommen», «Haabet», «Kong Carl Johan», «Neptunus» og «Solertia» er oppført i Hovedbok Litera A 1856-71 og Hovedbok 1869-78. Dette tallmaterialet danner grunnlag for den videre omtale av fortjenestene.

⁵⁴ Skuta var innkjøpt i 1852, men inntjeningstiden er beregnet fra 1857 hvorfra tall has. De fleste av Ankers skipsparter hadde en bokført verdi av 3 000 til 6 000 Spd.

⁵⁵ «Solertia» var kjøpt i 1862, bygget i 1838, «Constantin» kjøpt i 1863, bygget i 1856 som passasjerskip i Frankrike (T. Fjeld).

⁵⁶ «Constantin» var i fart ca. 3 måneder og førte bare én last fra Østersjøen. Det store underskuddet skyldtes antagelig større reparasjoner eller ombygninger.

⁵⁷ Alle resultater fra 1869 mangler i hovedbøkene.



D/S «St. Olaf», 177½ kl., Det Søndenfjelds-Norske Dampskibsselskabs første skip. Bygget i London 1855. Rute Kristiania—Kristiansand—Hamburg. (Fot. Væring.)

S/S "St. Olaf", 177½ cl., the first vessel of the Søndenfjelds-Norske S.S Co. Built in London 1855. In service Kristiania-Kristiansand-Hamburg.

1868. Gjennomgående lå resultatene i 1870-årene over 1860-årene. Alt i alt ga rederivirksomheten for alle disse skutene en nettofortjeneste på ca. 15.000 Spd. i årene 1857-75, eller ca. 3 % utbytte på innskutt kapital. For de årene som totalt ga overskudd var gjennomsnittsutbyttet ca. 9 %.

Men Anker hadde parter i flere skuter enn de som her er omtalt. Noen av disse skutene ble tilkjøpt i 1860-årene.⁵⁸ Disse skutene har ikke hatt samme type conti i hovedbøkene som de andre. Hvordan deres utbytte var, vites det lite om. Trekkes derfor også ut de tre skutene som gikk ut av rederiet, står 5 skuter tilbake som «stamme» for hele perioden 1860-75. Det økonomiske utbytte forandres da en del, og gjennomgående blir fortjenesten større når denne forandring gjennomføres. Årene 1867 og 68 ga ikke lenger tap, men et lite overskudd, og ellers ble resultatene litt bedre i 1860-årene, mens det ble de samme for 1870-årene da ingen forandringer inntraff her.

⁵⁸ Anker hadde parter i hvert fall i 4 skuter til (T. Fjeld).

Gjennomgående lå nettofortjenesten fra 9 til 15-16 % i årene 1861-66, mens «Solertia» i et par år var oppe i ca. 40 % nettoutbytte. Gjennomsnittsutbyttet økte i disse årene og var helt oppe i 18 % i 1866. For årene 1867 og 1868 var utbyttet samlet bare på 1-2 %, men «Neptunus» hadde også i disse årene utbytter som var på høyde med årene foran. «Neptunus» var i det hele tatt den skuta som hadde de jevneste og største utbytterne. I 1870 var det samlede utbytte 10 %. Det steg til hele 20 % i 1873, men falt så til 15 % i 1874. Selv «Columbus» som hadde gitt så dårlig utbytte tidligere, ga nå i den siste perioden bra fortjeneste.

Sees hele perioden 1860-1873 under ett, økte Ankers nettofortjeneste av rederivirksomheten fra 6-8 % i begynnelsen av 1860-årene til 15-16 % i midten av tiåret. Deretter sank den kraftig i annen halvpart av tiåret, før den i begynnelsen av 1870-årene steg fra ca. 10 % til ca. 16 % i midten av tiåret.

Stilles resultatene fra Ankers skuter opp mot A. N. Kiærs beregninger for tidsrummet 1867-1872,⁵⁹ viser det seg at den samme tendens gjør seg gjeldende for hans beregninger av skipsfartens nettofortjenester, nemlig generell stigning i fortjenestene i disse årene. Kiærs beregninger viser en jevnere utvikling enn Ankers skuter, og spesielt er forskjellen i fortjeneste stor i årene 1867-68. Disse forskjeller skyldes nok i stor grad at Kiærs beregningsgrunnlag var vesentlig større og mer representativt enn Ankers 5 skuter.

Etter Kiærs beregninger skulle gjennomsnittsfortjenesten for skipsfart ligge på ca. 13 % i slutten av 1860-årene.⁶⁰ Verdien av trelastskuter var antatt å være på ca. 50 Spd. pr. C-L og 84 Spd. pr. C-L for skuter i annen fart. Det skulle tilsi henholdsvis 6,1 og 10,9 Spd. pr. C-L i fortjeneste.⁶¹ Sammenlignes disse tallene med ligningskommisjonenes oppgaver over antatt inntekt

⁵⁹ A. N. Kiær: «Statistiske opplysninger vedkommende den norske Skipsfarts økonomi». Supplert med opplysninger i Kiærs innledninger til skipsfartsstatistikken i N.O.S. Skipsfart 1871 og 1872.

Kiærs beregningsgrunnlag var 270 innsendte skipsregnskaper i årene 1867-72. Disse 270 skutene var representative for norsk skipsfart da deres fordeling på de forskjellige farvann stemte godt overens med den samlede norske handelsflåtes fordeling på de forskjellige fartsområder. (N.O.S. Skipsfart 1869 s. XII.) Det innsendte materiale viste dessuten stor spredning i fortjeneste. Enkelte skipsregnskap viste til og med tap slik at det ikke bare var de beste skutenes regnskaper som ble sendt inn (N.O.S. skipsfart 1869 s. XI ff. og Riksarkivet: Statistisk Sentralbyrås Diverseserie kasse 2 pakke 13). Ved gjennomgåelse av havariene for de 270 skutene og handelsflåten samlet viste det seg at havariprosenten var nokså lik. Utbetalingene fra de gjensidige sjøassuranseselskapene sto også i samsvar med havaristørrelsen i det innsendte materiale.

⁶⁰ Kiær s. 39.

⁶¹ N.O.S. Skipsfart 1869 s. XI ff.

av skipsrederi, viser de godt samsvar. For 6 Østlandsbyer var det i slutten av 1860-årene satt i gjennomsnitt 6,1 Spd. pr. C-L som antatt inntekt for skip under 150 C-L og 8 Spd. pr. C-L for skip over 150 C-L. I Arendal ble det regnet 10 % utbytte på skipsrederi, mens Christiansand og Stavanger lå omtrent på samme nivå som Østlandsbyene.⁶² Den antatte inntekt i Christiansand og Stavanger lå på dette nivå hele 1860-årene, dog med en liten heving i slutten av tiåret.⁶³ Ligningskommisjonenes ansettelse av inntekt lå heller under enn over de faktiske inntekter, og disse to forskjellige beregningsmåter støtter derfor opp om hverandre.

Selv om Kiærs beregninger bare omfatter slutten av 1860-årene, skulle det ut fra det materialet vi har, være mulig å si noe om fortjenestenivået også i begynnelsen av tiåret. Det er tidligere regnet med at den jevnere utvikling av fortjenesten og det større prosenttall for Kiærs beregninger enn for Ankers 5 skuter vesentlig skyldes det større beregningsgrunnlag. Ankers 5 skuter hadde i gjennomsnitt ca. 9 % utbytte i første halvdel av 1860-årene, og Kiærs tall burde derfor ligge i hvert fall på det nivået. Det ser heller ikke ut til at ligningskommisjonens ansettelse av inntekten av skipsrederi forandret seg noe særlig i løpet av tiåret. Det generelle fraktnivå var høyere i begynnelsen av tiåret enn i slutten. Innseilte bruttofrakter pr. tonn lå på et høyt nivå, og det ble gitt uttalelser om at det var gode tider for skipsfarten.⁶⁴ Fraktene falt imidlertid i slutten av tiåret, og f.eks. i Amtmannsberetningene for 1866-70 klages det over dårlige tider for skipsfarten. Når det derfor er belagt at skipsfarten hadde en nettofortjeneste på 10-12 % i disse presumtivist dårlige år, sier det mer om hva man var vant til enn at det var dårlige tider i egentlig forstand. Nettofortjenesten i første halvdel av tiåret kan derfor ikke ha vært noe lavere enn 10-12 % — høyst sannsynlig var den enda høyere. Derimot er alle enige om at årene 1870-73 var gode år for skipsfarten. Fraktene steg jevnt over mye i disse årene, og fortjenesten det samme. Nettofortjenesten var oppe i ca. 20 % i 1872,⁶⁵ og det var eksempler på at selv nye og dyre skuter seilte seg inn igjen på disse få årene.⁶⁶

Seilskipenes nettofortjeneste lå altså på et ganske høyt nivå i perioden 1860-75. Selv om det ble klaget i slutten av 1860-tallet, ga seilskipsfarten gjennomsnittlig 12-14 % i nettofortjeneste.

⁶² N.O.S. Skipsfart 1871 s. XI.

⁶³ Utdrag av skattemåter i Morgenbladet 1861, 1864, 1865, 1867-70.

⁶⁴ Morgenbladet 1/1-1863, 1/1-1867. Amtmannsberetningene 1861-65.

⁶⁵ N.O.S. Skipsfart 1872 s. VII.

⁶⁶ E. Pedersen: «Kragersøys sjøfartshistorie etter 1850» s. 25 f.

4. Dampskipsselskapene og deres nettoutbytter ca. 1860-75.

Selv om den norske handelsflåtes vekst i det alt vesentlige falt på seilskip, hadde Norge tross alt en dampskipsflåte i 1875. Det var staten som her i landet satte de første dampskip i fart. I 1827 ble «Constitutionen» satt inn i rute Christiania — Christiansand, og «Prinds Carl» i ruten Stavern — Gøteborg — København. Det var behovet for en bedret postgang som var hovedgrunnen til at staten tok på seg å drive dampskipsfart.⁶⁷ De private interesser for dampskipsfart var enda ikke sterke nok til å starte varige dampskipsruter.⁶⁸ De første private forsøk med dampskip i 1830- og 40-årene falt også stort sett mindre heldig ut.⁶⁹ Det var først i 1850-årene at private dampskipsruter av permanent karakter dukket opp. Staten hadde etterhvert utvidet sitt engasjement og hadde i 1850-årene i alt 9 dampskip i fart fra Finnmark i nord til København og Kiel i Syd.⁷⁰ Disse skipene var imidlertid kun beregnet for post- og passasjertrafikk og hadde helt ubetydelige lasterum, uegnet for godsførsel.⁷¹ Misnøyen med statens skip var tildels sterk,⁷² spesielt når det gjaldt godstransport, og private dampskip ble etterhvert satt i drift i 1850-årene. Norges handel med utlandet steg raskt på denne tiden, samtidig som moderne industri ble utbygget, særlig tekstil- og maskinindustri. Av særlig viktighet var derfor de første dampskipslinjene på utlandet. I 1851 ble Det Bergenske Dampskibsselskab opprettet med rute til byens viktigste stapelplass i utlandet, Hamburg. I 1854 ble Det Søndenfjelds-Norske Dampskibsselskab opprettet, også det med rute på Hamburg. Christiania og Østlandet hadde dessuten tradisjonelt gode handelsforbindelser med England, og Søndenfjeldske opprettet derfor rute på Hull i 1856. Det tredje utenlandsselskap, Det Nordenfjeldske Dampskibsselskab ble opprettet i 1857, men Trondheim hadde da et år hatt et dampskip i fart på Hamburg.⁷³

I 1856 hadde Norge 16 private dampskip.⁷⁴ Foruten de 4 som gikk i ruter

⁶⁷ J. Pedersen: «Om statens dampskibsfart og endel dermed sammenhengende privat dampskibsfart» s. 3. St.fh. 1922. Bilag til Dampskibskomiteéns innstilling.

⁶⁸ Veikomiteén av 1857. St.fh. 1857.

⁶⁹ De enkelte dampskip er omhandlet hos J. Pedersen og K. Koren: «Den ældre norske dampskibsfart» og J. Pedersen: «Om statens dampskibsfart . . . ».

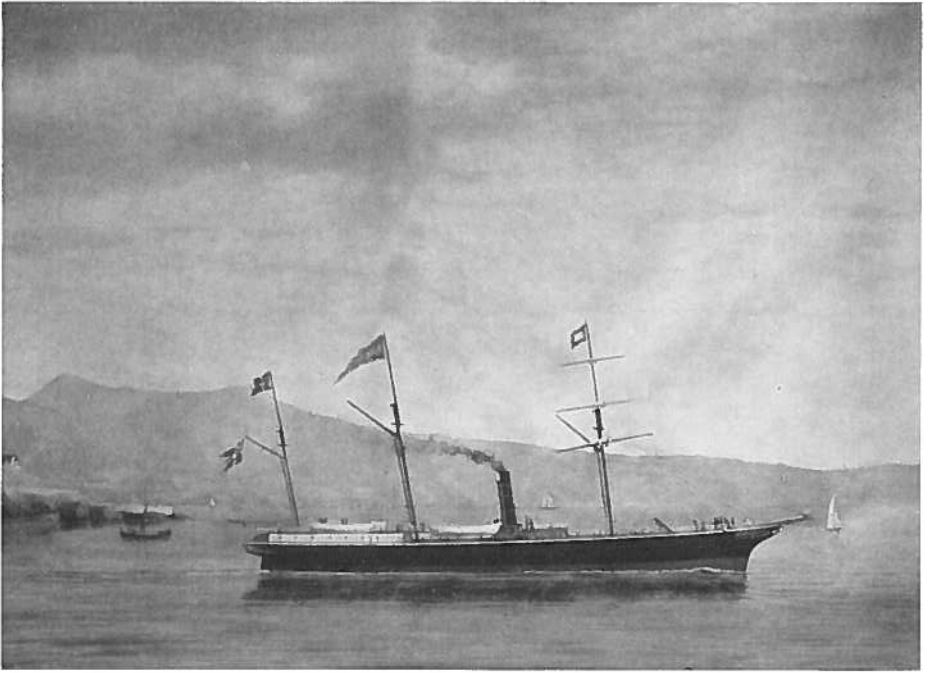
⁷⁰ 9 dampskip var det største antall staten hadde i fart.

⁷¹ J. Pedersen: «Om statens dampskibsfart . . . » s. 4 f.

⁷² Ibid. s. 6.

⁷³ «Nidelven» som senere ble Nordenfjeldskes første skip.

⁷⁴ J. Pedersen s. 58.



D/S «Nordstjernen», 519 BRT, Det Bergenske Dampskibsselskab. Bygget 1855 i Greenock for Hamburgruten. Selskapets første skruedampskip. (Fot. B.Sj. = Bergens Sjøfartsmuseum.)

S/S "Nordstjernen", 519 g.r.t., Bergen S.S Co. Built 1855 at Greenock for the Hamburg service. The company's first screw-propelled ship.

på utlandet, besto de andre av mindre båter i kyst- og fjordfart.⁷⁵ Ti år senere var dampskipsflåten øket til 113 skip,⁷⁶ og linjeselskapene hadde 6 båter i fart på utlandet. Disse selskapene hadde dessuten 6 skip i innenriksfart, og disse 12 skip var større enn de fleste andre. Resten av dampskipene var mindre båter i kyst- og fjordfart, og på innsjøer og kanaler. Flere av disse var bukserdampbåter, og det fantes høyst et par fraktdampskip.⁷⁷ De fleste byer langs kysten hadde dampskip, men de største konsentrasjonene fantes i Bergen og i byene ved Christianiafjorden.⁷⁸

⁷⁵ Det fantes kun ett lastedampskip, «Victor», tilhørende Sukkerverket i Fredrikshald. Det transporterte sukker mellom norske og svenske byer.

⁷⁶ J. Pedersen s. 59.

⁷⁷ Ibid.

⁷⁸ Ibid.

Linjedampskipene på utlandet sørget for en jevn strøm av industriprodukter, kolonialvarer og råvarer til de største byene, og derfra igjen ble varene sammen med de norske industriproduktene videresendt med dampskip til andre byer og markeder innen landet. Til denne stadig økende varemengde trengtes mye skipsrum, og de aller fleste innlegg angående dampskip i Morgenbladet i 1860-årene gjaldt kystfarten. Behovet og ønsket om flere dampskip og flere og hyppigere anløp synes stort. Både de store linjerederiene og mindre rederier satte stadig flere dampskip inn i kystrutene.

Spesielt synes behovet for flere skip sterk i begynnelsen av 1860-årene. Under den tysk-danske krig i 1864 var dessuten flere norske dampskip leiet av den danske stat for god betaling,⁷⁹ og tonnasmangelen i kystrutene var stor. I slutten av tiåret derimot synes behovet i stor utstrekning å være dekket i Syd-Norge mens det nordover fremdeles var stort behov for flere skip.⁸⁰ I det hele var veksten i dampskipsflåten i 1860-årene rettet mot innenlandsrutene. Antallet skip og ruter på utlandet hadde forandret seg lite fra tiåret før, og det var først rundt 1870 at stadig flere norske dampskip ble satt i fart på utlandet.⁸¹ Det var ofte lasteskip som gikk både i kyst- og utenlandsfart etter som forholdene bød seg, men ikke i så faste ruter som linjeskipene. Først da kan det snakkes om at Norge fikk de første dampskip for fraktfart.

⁷⁹ Bergenseske båter «Bergen» og «Nordstjernen» og «Glommen» i Fredrikstad var alle leiet av den danske stat. «Bergen» og «Nordstjernen» for 3000 Spd. måneden hver og «Glommen» for 700 Spd. måneden, alle med fritt kull, talg og olje til maskinene. (Morgenbladet 29/2-, 17/3-, 22/4-1864).

Disse båtene ble tatt ut av sine ruter på kysten uten at andre dampskip erstattet dem.

⁸⁰ Fortjenesten i kystruten spesielt for Christiansand og østover synes å ha sunket. (Søndenfjeldskes driftsregnskaper for kystbåtene og Halden Dampskibsselskabs antatte inntekt) mens stadig flere båter ble satt inn nordover i 1860-årene, f.eks. Bergenseske og Nordenfjeldskes ruter fra 1865.

⁸¹ Dampskip i Norge

	Utenriksfart		Innenriksfart	
	Antall	Tonnasje	Antall	Tonnasje
1856	4	687 C-L	12	?
1866	14	1 816 »	46	1 376 C-L
1870	29	3 965 »	89	2 566 »
1875	96	15 360 »	109	3 692 »
1880	132	44 825 tonn ca. 21 300 C-L)	186	10 048 tonn (ca. 4 700 C-L)

Kilde: 1856: Sammenholdte talloppgaver fra rederihistoriene og J. Pedersen: «Om statens dampskibsfart . . .»

1866-1880: N.O.S. Skibsfart.

En direkte sammenligning mellom seil- og dampskipsfortjenesten i 1860-årene er egentlig ikke relevant. Seil- og dampskip var for det første ikke opptatt i samme type fart, og dessuten ble dampskipene på utlandet også brukt i kystfart, mens de seilskutene sammenligningen må foretas med, i det alt vesentlige bare gikk i fart på utlandet. Rene lasteskip i fraktfart på utlandet var det bare ytterst få av. Dampskipsselskapene ble også sett som én økonomisk enhet hvor det enkelte skips regnskap ble slått sammen med de andre båtene i selskapet, før det egentlige regnskapet ble satt opp. Dessuten, og kanskje mer vesentlig i denne sammenheng, er at det for linjedampskipene er umulig å skille ut inntektene fra kystfart fra de samlede inntekter for de forskjellige skip. Skipenes detaljregnskaper er borte, og det er bare de mer generelle og lite detaljerte årsberetninger som fremdeles finnes. Men skal det i det hele tatt foretas sammenligning mellom seil- og dampskipsfortjenester i denne perioden, må man bruke det materialet som finnes. Her er det mer spørsmål om hva den ene formen for investering i transport kunne gi i fortjeneste i forhold til den andre ut fra tidens muligheter og betingelser for skipsfart.

De forskjellige linjeselskapenes økonomiske utbytte viste meget varierende resultater. Det Bergenske Dampskibsselskab ga gode utbytter i startårene 1853-54,⁸² mens selskapets uhell ved «Norge»s totalforlis i 1855 anstrengte selskapets økonomi i flere år. En vesentlig årsak til dette var at selskapet sto som selvassurandør.⁸³ Først i 1860 kunne selskapet igjen betale utbytte. Driften de følgende år var bra, og frem til 1866 ble det i gjennomsnitt utbetalt 9 % utbytte til aksjonærene. Rundt 1868 var utbyttet nede i ca. 5 % mens det i begynnelsen av 1870-årene igjen lå på gjennomsnittlig 9 %. Årsaken til nedgangen lå vesentlig i sviaktende fraktinntekter.⁸⁴

Det Nordenfjeldske Dampskibsselskab hadde 9 % utbytte i gjennomsnitt for hele 1860-tallet. Utbyttet lå i flere år på 10-12 %, men sank til 6 % i 1869-1870, før det stabiliserte seg på 8 % utover i 1870-årene.⁸⁵

Begge disse selskapene kunne altså vise til ganske gode utbytter i 1860-årene. Det Søndenfjelds-Norske Dampskibsselskab derimot hadde ikke så gode driftsresultater å vise til. Dette selskap hadde i det hele tatt en mer beveget historie enn de to andre, og særlig spilte de to fraktkrigene mot det engelske rederi Thos. Wilson & Son inn for selskapets resultater.⁸⁶ Fraktkrigen i

⁸² W. Keilhau: «Norges eldste linjerederi» s. 560.

⁸³ Ibid. s. 97.

⁸⁴ Ibid. s. 560.

⁸⁵ R. Danielsen, Olav Vedeld: «Det Nordenfjeldske Dampskibsselskab» s. 360.

⁸⁶ For nærmere omhandling av fraktkrigene henvises til appendix.

1856-58 var ikke så alvorlig, men førte til at det bare kunne utdeles 4 % utbytte disse årene.⁸⁷ Deretter fulgte et par gode år, mens «St. Olav»s havarier og dyre reparasjoner i 1861 og 1862 gjorde at utbytte ikke ble utbetalt. Derimot var utbyttet i 1863-65 helt på høyde med de andre selskapene.⁸⁸ 1866 var preget av den voldsomme fraktkrigen med Wilson, og vanskelighetene selskapet da kom inn i, lot seg bare løse på lang sikt. Det skulle gå mange år da selskapet ikke kunne betale utbytte, og da endelig utbytte kunne betales i 1871 og 1872, lå det på ca. 4,5 %, ⁸⁹ halvparten av de to andre selskaperens utbytte for disse årene. Selskapets gjennomsnittsutbytte var bare på 3,5 % i 1860-årene, og uansett uhell og forklaringsmåter for resultatet var dette dårlig gevinst på innskutt kapital.

Selv om «St. Olav»s havari tappet selskapets reservekapital ganske sterkt,⁹⁰ var det båtens fart i Hamburgerruten som var selskapets økonomiske rygggrad. «St. Olav»s driftsoverskudd var jevnt over meget godt, og selv under fraktkrigen mot Wilson i 1866 ga den overskudd av driften.⁹¹ Med basis i de rolige årene før 1866 hadde selskapet bestilt et nytt skip beregnet for kystfart, men da «Ganger Rolf» måtte trekkes ut av Hull-ruten, hadde selskapet tre båter, men bare to ruteopplegg. Vanskelighetene ble i første omgang løst ved at selskapet overtok statens rute på Kiel. Denne ruten hadde gått dårlig for staten, og Søndenfjeldske klarte heller ikke å gjøre den lønnsom. Det var stort sett statens postbidrag som hindret underskudd i driften.⁹² «Ganger Rolf» ble prøvet satt i forskjellig type fart, på kysten, som suppleringsbåt på Hamburg og Kiel og i rute på Havre. Resultatet var høyst varierende, og båten gikk med underskudd både i 1868 og 1870.⁹³ Samlet gikk selskapet imidlertid med overskudd takket være «St. Olav», men overskuddene var ikke større enn at de nødvendige avsetninger til fonds slukte mesteparten, og utbytte ble ikke betalt.⁹⁴

⁸⁷ Opplysning fra selskapets direksjon Morgenbladet 18/6-1867.

⁸⁸ Søndenfjeldskes årsberetninger for 1863-65.

⁸⁹ Søndenfjeldskes årsberetninger for 1866-72.

⁹⁰ Søndenfjeldskes årsberetninger for 1861-62. Et leiet dampskip ble satt inn i «St. Olav»s rute med tap på 1150 Spd.

⁹¹ «St. Olav»s totale overskudd var på 1708 Spd., men heri var inkludert båtens tur til Havre januar/februar 1867 i forbindelse med Parisutstillingen. Denne turen ga 718 Spd. i overskudd.

⁹² Søndenfjeldskes årsberetninger for 1867-70, «Kong Sverre»s drift i Kielruten.

⁹³ Søndenfjeldskes årsberetninger for 1867-70.

⁹⁴ Direksjonen prioriterte gjenoppbygging av reservefondene som var sterkt redusert etter driftsunderskuddet i 1866. Dessuten hadde direksjonen brukt ca. 23 000 Spd. av reservefondet til finansiering av «Kong Sverre» (Søndenfjeldskes årsberetning 1867).

Rene driftsunderskudd hadde selskapene som helhet sjelden, det skjedde bare ved Nordenfjeldskes første driftsår og for Søndenfjeldske ved fraktkrigen i 1866.⁹⁵ Gjennomsnittlig var det rene driftsoverskudd på ca. 6.000 Spd. pr. båt for linjeselskapene i hele perioden 1860-75, men med store variasjoner fra år til år.⁹⁶ Dette driftsresultat var bedre enn det som kom til uttrykk i aksjeutbyttet. Før utbytte av årets fart ble bestemt, satte nemlig direksjonen tildels store beløp av til forskjellige fonds. Disse fondene hadde stor betydning for selskapenes jevne drift og kontinuitet da de nå hadde reservekapital å møte f.eks. vanskelige år og reparasjoner med. Spesielt var kjelefondet viktig. Datidens dampkjeler var forholdsvis skrøpelige og trengte til hyppige og tildels kostbare reparasjoner. Regnskapene viser at man enkelte år brukte av reservefondet ved spesielt store vedlikeholdsutgifter eller havarier, og Søndenfjeldskes store underskudd i 1866 ble helt ut dekket av reservefondet.⁹⁷ Deler av reservefondet ble dessuten brukt ved utvidelser av flåten, slik at eventuelle lån og ny aksjetegning bare i liten utstrekning ble benyttet.⁹⁸ Det vil si at selskapet i stor grad reinvesterte profitten innen sin egen ramme.

Mens regnskapene viste at linjeselskapenes gjennomsnittsfortjeneste lå på ca. 6.000 Spd. pr. båt, regnet ligningskommisjonene med at de hadde en gjennomsnittlig antatt inntekt av ca. 5.700 Spd. pr. båt i 1860-årene.⁹⁹ Disse to tallene passer så pass godt overens at det må kunne antas at ligningskommisjonenes antatte inntekt for andre dampskipsselskap i ganske høy grad viser inntektsnivået.

Det viser seg at de rene kystdampskipene ikke lå så høyt i antatt inntekt som linjedampskipsselskapene.¹⁰⁰ Etter ligningskommisjonenes anslag hadde de større kystdampskip som trafikerte større deler av kyststrekningen, ca. 3-5.000 Spd. i antatt inntekt.¹⁰¹ Et selskap som synes å ha hatt spesielt gode

⁹⁵ R. Danielsen s. 360 Søndenfjeldskes årsberetning for 1866.

⁹⁶ Med rene driftsoverskudd menes utbytte pluss beløp tillagt fonds. Tallet 6000 Spd. er så fremkommet ved å dele driftsoverskudd på antall skip i fart.

⁹⁷ R. Danielsen s. 360. W. Keilhau s. 560. Søndenfjeldskes årsberetninger for 1860-72.

⁹⁸ Søndenfjeldskes årsberetning for 1867.

⁹⁹ Utregningen er basert på utdrag av ligningsprotokollene inntatt i Morgenbladet 1860-70.

¹⁰⁰ Antallet dampskip og dampskipsselskaper i Morgenbladets skattelister er ikke stort. En grunn til dette kan være at disse utdragene bare omfatter skatteyttere med mer enn 1000 Spd. i antatt inntekt. Dessuten er det ikke sikkert at spesielt enkeltbåtrederiene ble lignet som egne selskap, men at aksjonærene ble lignet for hver sin del av overskuddet.

¹⁰¹ Det har vært vanskelig å finne disse selskapenes aksjekapital for derved å få et begrep om prosentvis fortjeneste. Man kan derfor bare sammenligne de antatte inntekter, men også de forteller sitt om størrelsen av fortjenesten.

driftsresultater var Halden Dampskibsselskab som med båtene «Halden» og «Foldin» trafikerte ruten Halden — Christiania og Christiania — Christiansand. Selskapets utbytte var i midten av 1860-årene 15-17 %, og med en antatt inntekt på 5-6.000 Spd. pr. båt.¹⁰²

De mindre dampskipene som ofte trafikerte lokale strekninger, hadde gjerne 1.000 — 1.500 Spd. i antatt inntekt,¹⁰³ og det samme gjorde seg gjeldende for bukseringsselskapene i Christiania og Fredrikstad i slutten av 1860-årene.¹⁰⁴ Ellers var det mange dampbåter av forskjellig størrelse som nok fylte sin misjon i lokalfart og som bukseringsbåter uten at deres drift kunne vise til så store overskudd at de figurerte i utdragene fra ligningsprotokollene. Det var dessuten flere dampskipsselskap som drev meget tungt og heller ga tap enn fortjeneste. Det Stavangerske Dampskibsselskab betalte f.eks. sitt første utbytte i 1868, etter 13 års drift.¹⁰⁵

Når denne type selskaper ble holdt i drift år etter år med store økonomiske vanskeligheter, kan det neppe ha vært motivet om direkte profitt av dampskipsfarten som var det drivende. Behovet og ønsket om bedre kommunikasjoner og forbindelser med de lokale handelsmarkeder må her ha vært avgjørende. Dette gjaldt spesielt lokaldampskipene. Linjeselskapene i utenriksfart synes å ha gitt bra overskudd. For hele perioden 1860-72 var imidlertid det gjennomsnittlige utbytte til aksjonærene 6,3 %. Utbyttet i seg selv kan se bra ut, men det er et spørsmål hvordan et utbytte av denne størrelsesorden ble oppfattet i samtiden. Det er nemlig tegn som tyder på at dampskipsaksjer ikke sto så særlig høyt i kurs i 1860-årene. Ved forskjellige dødsboauksjoner i Trondheim og Bergen ble aksjer i Bergenske og Nordenfjeldske solgt for ca. halvparten av pålydende verdi, mens aksjer i banker, livs- og sjøforsikrings-selskaper ble solgt for mer enn pålydende.¹⁰⁶ I forbindelse med Søndenfjeldskes tap for Wilson og selskapets senere politikk falt det uttalelser om at det

¹⁰² P. M. Anker i Halden hadde 9 aksjer for tilsammen 16 830 Spd. i selskapet. Dette utgjorde 3/10 av dampskipenes kapital. (Hovedbok Litera A 1856-71). Utregningen er foretatt etter selskapets konto i Ankers hovedbøker frem til 1864 sammenholdt med antatt inntekt fra skattelistedene.

¹⁰³ Lokalstrekning er her f.eks. fra Christiania til Drammen, til Horten, til Tønsberg. Dampbaadlaget i Bergen og dampskip på Trondheimsfjorden lå også på dette nivå.

¹⁰⁴ Disse selskapene disponerte flere fartøyer som samlet ga antatt inntekt av rundt 1500—2000 Spd.

¹⁰⁵ R. A. Lorentzen: «Det Stavangerske Dampskibsselskab 1855—1955» s. 254. Se også nedenfor under «Statsstøtte til private dampskipsselskaper».

¹⁰⁶ Morgenbladet 14/12-1861, 5/11-1867, 6/12-1868, 15/5- og 1/10-1869.



Brigg «Thomas», 150 kl., reder (1888) J. Amundsen, Fr.stad. Bygget 1855 i Risør (Fot. N.S.M).

The brig "Thomas", 150 cl., owner (1888) J. Amundsen, Fr.stad. Built 1855 at Risør.

ville bli flere selgere enn kjøpere av dampskipsaksjer.¹⁰⁷ Hvor generelle disse trekkene var, er det ut fra denne oppgaves materiale vanskelig å si, men det skulle tyde på at dampskipsaksjer ikke var så voldsomt ettertraktet.

Sammenlignes nettofortjenesten av seilskipsfart med dampskipenes aksjeutbytte, viser det seg at seilskipene gjennomsnittlig ga dobbelt så stor fortjeneste som dampskipene. Det var tydeligvis mer lønnsomt å investere i seil enn i damp i Norge i 1860-årene.

¹⁰⁷ E. Thon: «Rutefart i 100 år» s. 59.

III. DE INDRE FORUTSETNINGER FOR ØKNING AV DEN NORSKE SKIPSFLÅTE

1. Seilskipsrederiene og dampskipsselskaperens rederistruktur.

Det mest typiske trekk ved det norske seilskipsrederi rundt 1850-1860 var partsrederiet, en meget enkel form for sammenslutning. Interessentene i et partsrederi skjøtt inn nok penger til å finansiere kjøp eller nybygging av ei skute, og de eide sin part i skuta nokså uavhengig av de andre. Vesentlig er det at det ikke var noen felleskapital.¹ Partshaverne deltok rent forretningsmessig i skutas vinning og tap, og var ansvarlig for den del av gjeld eller tap som tilsvarte partens størrelse. På denne måten ble hver skute betraktet som én økonomisk enhet. Etter hver sesong ble årets regnskap gjort opp, og man fikk sin del av utbyttet utbetalt. Reservefond for dårlige tider, reparasjoner o.l. fantes ikke, og avskrivninger som verdiforringelse var ikke vanlig.² Derimot var det vanlig at skutene var assurert i et av de mange gjensidige sjøassuranseselskaperne. Et slikt partsrederi besto inntil skuta ble solgt, eller forliste, hvoretter partshaverne fikk utbetalt sin del av sluttkapitalen.³ Det var også vanlig at én person hadde parter i et varierende antall skuter, men det var ikke dermed sagt at han hadde de samme medpartshavere i alle skutene. Her avgjorde mer øyeblikkets tilbud på skip og ledig kapital hvem man fikk som medpartshavere, men medpartshavere hadde vanligvis forkjøpsrett ved salg av skuteparter.

Dette noe tilfeldige i sammensetningen av partshavere og det nokså frie salg av parter og «majoriteter» i ei skute gjorde det vanskelig å bygge opp større enkeltmannsrederier.⁴ Når det i tiden derfor ble snakket om store redere, mentes egentlig folk som disponerte over flere skip. En reder eide som regel ikke skutene selv, men hadde enten majoriteten eller var valgt av de andre partshaverne til å bestyre båten. De vanligste betegnelsene for en slik bestyrer var «korresponderende reder» og «bokholder».⁵ Som navnene indikerer var hans viktigste oppgave pr. brev å holde kontakten med skutas kaptein og å føre regnskapene. Dessuten hadde han som oftest sammen med kapteinen ansvar for skutas utrustning og utlast ved sesongstart. Når først

¹ «Den norske sjøfartshistorie» red. J. Worm-Müller, bind 2 del 2 s. 359.

² Ibid. s. 360.

³ Ibid.

⁴ Ibid.

⁵ Ibid. s. 361.

skuta hadde lagt ut på sesongens fart, var det lite han kunne utrette, da var ansvaret kapteinens.⁶

Å være korresponderende reder var mer en æres- og tillitssak enn egentlig fortjenestefull. Honoraret i 1860-70-årene var, hvis noe, gjerne på kr. 100 pr. skute, og da skulle man også dekke papir- og portoutgifter.⁷ Dette forteller også noe om at arbeidet ikke var særlig tidkrevende, unntatt da ved klargjøring av skuta om våren. Tidens korresponderende redere var da også sjelden redere i heldagsstilling. Korresponderende reder var et verv man hadde ved siden av sin egentlige næringsvei. Det var først med telegrafens og befraktningsagentens gjennombrudd i norsk skipsfartsnæring sent i århundret at en reder mer direkte kunne dirigere sine båter. Først da ble han reder i heldagsstilling.⁸

Hovedtyngden av norske redere hadde vært det man kaller kjøpmannsredere. D.v.s. større eller mindre handelsmenn som i et partsrederi utrustet et skip, for selv i stor grad å stå for eksport og import av egne og stedets varer. Da kunne kjøpmennene i stor grad selv bestemme tidspunkt for eksport og import, og de behersket selv enda et ledd i omsetningskjeden. Dessuten førte et skip med seg en sikker kundekrets. Først og fremst skulle skuta selv provianteres og utrustes, dessuten var som regel skipper og mannskap fra stedet. Deres familier handlet hos kjøpmannen, og ofte fikk de hyrene utbetalt i varer.⁹

Spesielt etter navigasjonsaktens opphevelse og Krimkrigens store transportbehov ble denne ramme for rederinæringen utvidet ved at norske skip ble trukket inn i fraktfarten mellom utenlandske havner. Skutene var fremdeles knyttet til hjembyen ved at de i stor grad var bygget i Norge og at redere og mannskap var fra stedet, og at de lå i opplag der om vinteren. Men de var i mye større grad enn tidligere uavhengig av landets egen handel. Det var ofte bare i forbindelse med vinteropplag og vårskipningen av trelast, hvor behovet for tonnasje var ekstra stort, at de direkte tok del i landets egen handel.

En annen viktig redergruppe var skipperrederne. Skippere som for oppsparte midler, og i samarbeid med andre, lot bygge skute som de selv førte.¹⁰ Det var heller ikke uvanlig at en skipper hadde parter i flere skuter enn den

⁶ N.S.H. bind 2 del 2, s. 364.

⁷ Ibid. s. 361.

⁸ Ibid. s. 371.

⁹ Ibid. s. 346.

¹⁰ Ibid. s. 357.

han førte selv. I prinsippet kunne hvem som helst som hadde ledige penger bli partshaver i ei skute, og det ble etter hvert mange som selv ikke direkte var tilknyttet sjøfarten som ble partshavere. Typisk for de fleste var dog at de hadde en annen næringsvei ved siden av skipsparten.¹¹

Skipsfarten ga i denne perioden godt utbytte. Den enkle organisasjonsform og finansieringsform førte til at det ble dannet et meget stort antall smårederier etter hvert som stadig flere satte sine penger i skip. På Sør- og Østlandet var det gjerne mange mindre partshavere, og den korresponderende reder sto derfor nokså fritt i disponeringen av skuta. I Bergen var partshaverne gjerne færre og større, og der måtte den enkelte partshavers samtykke innhentes ved alle viktige beslutninger angående skuta.¹² Det var i alle tilfelle et begrenset antall partshavere som nok hadde forholdsvis nær kontakt med sin skute, og derfor hadde en forholdsvis stor innflytelse på hvordan skuta skulle anvendes. Denne nære kontakt mellom partshaver og skute var medvirkende til de senere vanskeligheter med å forsøke et utvidet samarbeid mellom rederiene.

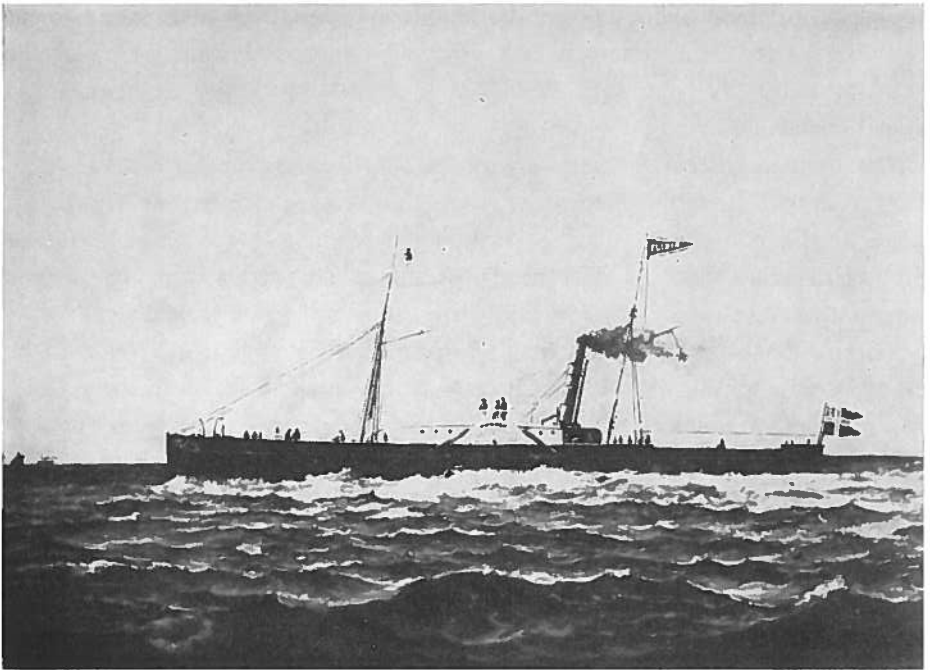
Et annet karakteristisk trekk ved norsk skipsfart var dens sesongbetonte preg. Skutene lå på sitt hjemsted i opplag om vinteren og ble utrustet og satt i fart i mars — april når isen var gått og været hadde bedret seg. Hjemstedets egen eksport og import var som oftest ikke stor nok til å beskjeftige skutene, og de ble derfor satt i fraktfart før de returnerte hjem i oktober — november for å gå i opplag.

Ved fartens begynnelse bestemte partsrederne og kapteinen seg for hvilken fart de skulle gå i om sommeren. De aller fleste skutene ble satt inn i trelastfart fra Østersjøen og i annen råvaretransport. Når skuta først var reist hjemmefra, hadde partsrederne i land liten kontakt med skuta. Et og annet brev ble sendt mellom korresponderende reder og kapteinen, men i praksis var det nå opp til kapteinen å drive skuta og rederiet. Det var hans ansvar å skaffe nye frakter og ta seg av alle formaliteter og utgifter angående toll, lasting, lossing, proviantering etc. I fartstiden hadde han det hele ansvar for rederiets inntekter og utgifter, og det var mye opp til ham om farten skulle gi godt utbytte.¹³ Gode skipperer var sterkt ettertraktet, og skipperhyrene var da også gode. Mens en matros i slutten av 1860-årene hadde en hyre på 8-10 Spd. pr. måned og en 1. styrmann 12-18 Spd., hadde kapteinen ca. 50 Spd.

¹¹ N.S.H. bind 2 del 2, s. 357 f.

¹² Ibid. s. 365.

¹³ Ibid. s. 432.



Hjul-D/S «Foldin», 64½ kl., Haldens Dampskibsselskab. Bygget i London 1855. I rute Kristiania—Kristiansand. (Fot. NSM.)

Paddle-S/S "Foldin", 64½ cl., Halden S.S. Co. Built in London 1855. In service between Kristiania and Kristiansand.

pr. måned for skip på ca. 100 C-L. Kapteinens hyre økte dessuten med størrelsen på skipet.¹⁴ Kapteinens muligheter til å legge seg opp penger for å føre egen skute var altså til stede.

Den viktigste norske eksportartikkel var trelast, og som oftest ble skutene satt i trelastfart også om sommeren. Først fra Østersjøen, senere også i stor utstrekning fra Canada. Men mulighetene til å finne beskjeftigelse i annen fraktfart var selvfølgelig der. Det som imidlertid karakteriserte fraktfarten, var det store antall reiser i ballast. Trelastskutene gjorde som oftest 3 — kanskje 4 turer i sesongen, og de gikk nesten bestandig i ballast tilbake til en trelasthavn eller annen type havn for å hente neste last.¹⁵ I farten mellom

¹⁴ A. N. Kiær: «Statistiske opplysninger vedkommende den norske Skibsfarts Økonomi» s. 26 f.

¹⁵ Journal «Skibenes Fart 1857-75» i Ankerarkivet.

Norge og England hadde nesten alle norske skip last over til England, mens over halvparten returnerte i ballast. Forholdet mellom lastede og ballastede skip forandret seg i perioden 1860-1875 til fordel for de lastede, men antall skip i ballast holdt seg høyt.¹⁶

Det store antallet ballastreiser gjorde at skipenes utnyttelsesgrad var liten. Dette var ikke et særnorsk fenomen, men gjorde seg gjeldende for skipsfarten generelt. På den annen side var fraktene beregnet for returreise i ballast. Det kunne man gjøre da de rene driftsutgifter for seilskip var små. Kunne man derfor få last også tilbake, ville fortjenesten bli tilsvarende større.

De ytre forutsetninger for økning av skipsflåten var altså tilstede etter 1850, og partsrederiet slik det ble praktisert i Norge skulle vise seg å være egnet for en sterk volumøkning. Partsrederiet var en meget løs organisasjonsform hvor alle kunne delta. Alt som skulle til var en håndfull menn med ledig kapital, og dermed hadde man et nytt rederi. Det store behovet for tonnasje gjorde at fraktene lå på et høyt nivå, og fortjenesten var deretter. Mye av fortjenesten ble reinvestert i skipsflåten, og nye folk ble trukket med av utsiktene til god fortjeneste på sine penger.

Skipsbygningsindustrien hadde også et oppsving, idet mange nye skip ble bygget for å dekke etterspørselen. Her var det ikke uvanlig at alle fra tømmerleverandør gjennom skipsbygger til kaptein fikk parter i skuta som hel eller delvis betaling. På denne måten trengtes det lite rene pengeuttellinger fra initiativtagernes side for å finansiere skuta. Man kunne altså starte et rederi med liten ren kapital så lenge man fikk andre med seg på slike premisser.

På denne måten ble folk som ellers ikke direkte var tilknyttet sjøfarten, trukket inn som partshavere. Ofte sto eksempelvis skuter oppført under redere i byene, men det var bønder i kystdistriktene som eide skuta. Det var vanlig at folk kjøpte skipsparter for sine sparepenger, og dette ble ansett som bedre forrentning av pengene enn å ha dem i sparebankene.¹⁷ Risikoen var selvfølgelig større i skipsfarten, men altså ikke større enn at mange lot seg lokke med av utsiktene til god fortjeneste. Rederinæringen var ikke lenger bare tilknyttet kjøpmenn og pengefolk i byene, men et bredt spekter av befolkningen ble etter hvert trukket inn.

Økningen i den norske seilskipsflåte skjedde både ved nybygging, vesentlig her i landet, og ved kjøp av brukte skuter i utlandet. Det var særlig Eng-

¹⁶ N.O.S. Skipsfart gir tabeller for antall og tonnasje av lastede og ballastede norske skip i de fleste farvann.

¹⁷ N.S.H. bind 2 del 2, s. 357.

land, Hamburg-Bremen og Amerika som forsynte Norge med brukte seilskip.¹⁸ I perioden 1860-1875 ble det bygget 3271 skip på 279.335 C-L her i landet, mens det ble kjøpt 1872 skip på 328.983 C-L i utlandet.¹⁹ Gjennomsnittet av skip bygget her i landet var ca. 1860 på 40-50 C-L, mens det steg til 125-130 C-L i 1875. En ikke uvesentlig økning. Skutene kjøpt i utlandet var gjennomgående større og lå for hele perioden på 150-200 C-L. De skutene som ble kjøpt brukt var ofte gode skuter, men det var også i stor grad utrangerte skuter. Utrangert delvis på grunn av alder, kvalitet og størrelse, men også fordi seilskip av tre ble skiftet ut med jern- og stålskip, og, spesielt i England, med dampskip. Om disse skutene ikke lenger egnet seg for stykk-gods og oceanfart, kunne de fremdeles være godt brukbare i trelastfart hvor nordmennene spesielt opererte.

Antallet nybygninger varierte fra år til år, men med to klare topper i 1867-69 og 1873-75. De største innkjøp ble foretatt i årene 1865-67 og 1872-74. Sammenlignes toppene i nybygninger og innkjøp i tid, viser det seg at nybygningstoppen falt rett etter innkjøpstoppen. Ordrene for kjøp og nybygging ble nok plassert samtidig i oppgangstider, men det tok tid å bygge et skip. Leveringene fant derfor ofte sted etter at konjunkturbølgen hadde snudd, eller like før. Tallene for nybygninger lå i det hele tatt på et nokså jevnt nivå. Innkjøp fra utlandet derimot varierte meget sterkt fra år til år og indikerer nok bedre enn nybygningsutviklingen svingningene i konjunktorene.

Den stadig økende skipsflåte trengte også et stort antall nye arbeidstagere. Dette var ikke noe stort problem da arbeidskraftreserven i Norge var stor. Store deler av denne reserven utvandret til Amerika, men skipsfarten og tilknyttede næringsveier som skipsbyggeri og tilvirkning av skipsutstyr suget opp mye av den ledige arbeidskraft. Det viser seg også at utvandringen fra kystdistriktene på Sør- og Østlandet var forholdsvis liten i perioden frem til 1875.

Partsrederiet og dets organisasjonsform ga en modell som kvantitativt kunne utvides nærmest i det uendelige så lenge de ytre forhold holdt seg konstante. Det vil si så lenge det store behov for tonnasje og det høye fraktnivå holdt seg, og så lenge arbeidskraftreserven ikke var uttømt. Årene 1850-1875 var i store trekk en slik periode hvor disse ytre forhold forandret

¹⁸ N.S.H. bind 2 del 2, s. 94 ff.

¹⁹ Tall hentet fra de årlige oppgaver over kjøp og nybygging i N.O.S. Handel og Skibsfart. Mange av skutene bygget her i landet var mindre skuter beregnet på kystfart. Disse trekker gjennomsnittsstørrelsen noe ned.

seg lite. Skipsfartsnæringen økte voldsomt i volum i denne tiden, men dens organisasjons- og driftsmåte forandret seg lite.

Dampskipsselskapenes rederistruktur var en helt annen enn seilskipenes. Vesentlig på grunn av de høye driftsomkostningene var driften av dampskipslinjene basert på faste ruter med i prinsippet faste anløpssteder underveis. De første norske linjene hadde gjerne 14-daglig rute. Man visste derfor alle sesongens avganger, og det gjorde det lettere for folk å innrette sin import og eksport. Dampskipene førte da også last begge veier, og deres utnyttelsesgrad var derfor høy. Dampskipenes sesong var noe lenger enn seilskipenes, men også de gikk tildels i vinteropplag, vesentlig på grunn av isvansker.

De fleste dampskipsselskaper var organisert som aksjeselskap. Dette var en forholdsvis ny organisasjonsform i Norge i 1850-60-årene. Ledelsen av selskapet lå hos en direksjon valgt blant og av aksjonærene, og ansvarlig overfor dem via generalforsamlinger.²⁰ Mye av den daglige drift var overlatt fast ansatte ekspeditører på anløpsstedene som der tok seg av inn- og utgående gods og passasjerer. Spesielt var ekspeditørene i rutens endepunkter viktige for å sikre selskapets skip beskjeftigelse.

Mange av selskapene var flerskipsrederier, og hele selskapet ble sett som én økonomisk enhet.²¹ Det årlige utbytte ble fastsatt av direksjonen etter at nødvendige beløp var satt av til fonds.²² Spesielt var kjelefondet viktig da tidens dampskipkjeler nokså ofte trengte kostbare reparasjoner. Nedskrivninger av verdien av skipene ble imidlertid bare foretatt i meget beskjeden grad.

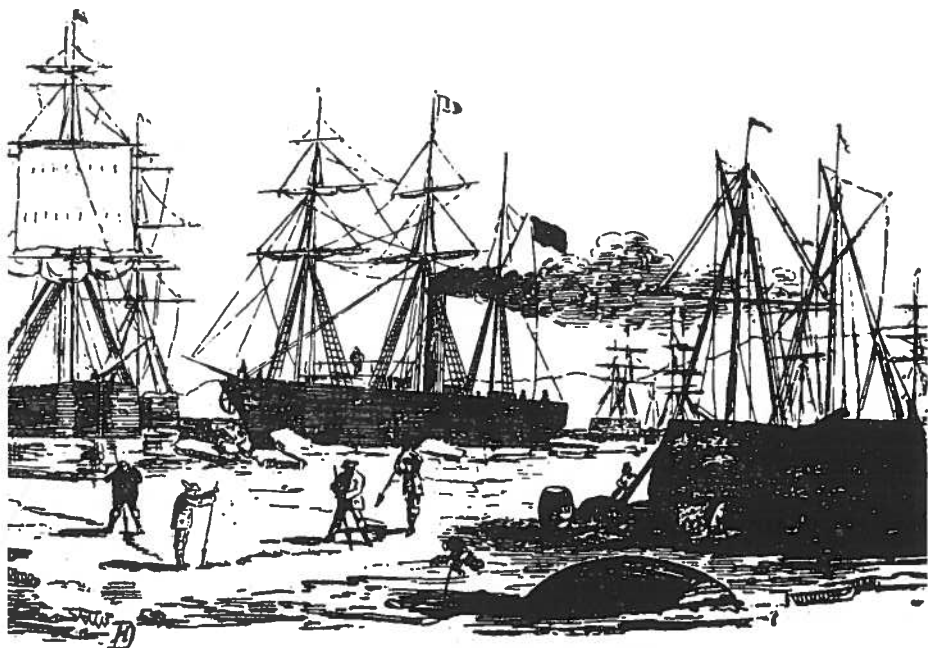
1850-60-årenes dampskip var ganske kostbare i anskaffelse, og det ville være vanskelig for en håndfull menn å finansiere linjefart etter partsrederi-prinsippet. Ved å benytte seg av aksjeselskapsformen kunne flere trekkes inn i finansieringen. Aksjene var gjerne på 100 Spd.²³ Dermed kunne mindre kjøpmenn og andre som var interessert i dampskipsfart, men ikke hadde så mye å rutte med, også være med. I aksjeinnbydelsene i 1850-årene ble det kalkulert med at det trengtes 60-70 000 Spd. til anskaffelse av et pas-

²⁰ Se selskapenes statutter. Søndenfjeldskes forhandlingsprotokoll 1854. W. Keilhau: «Norges eldste linjerederi» s. 66 ff og R. Danielsen og O. Vedeld: «Det Nordenfjeldske Dampskipsselskab 1857—1957».

²¹ Se regnskapsutdrag hos Keilhau, Danielsen og Søndenfjeldskes årsberetninger.

²² Se statuttene og årsberetningene.

²³ E. Thon s. 27. W. Keilhau s. 62.



D/S «Scandinavian» forserer isen ved Kristiania i april 1857. Seilte i ruten Kristiania—Hull for The North of Europe S.N. Co. og Wilson Line under fraktkrigene med Søndenfjeldske. (Fot. NSM.)

S/S "Scandinavian" forcing her way through the ice in Kristiania harbour in April 1857. One of the ships employed by the North of Europe S.N. Co. and the Wilson Line during the freight wars with Søndenfjeldske.

sende dampskip for linjefart.²⁴ Enkelte tegnet seg for mange aksjer, men antallet aksjonærer var flere hundre i hvert av de store selskapene.

Aksjetegningen for de fleste båtene gikk stort sett greit, og noen måneder etter at aksjeinnbydelsen var lagt ut kunne skipene bestilles. De aller fleste dampskip som kom til landet i 1850- og 60-årene var nye skip, som i stor grad var bygget i England. Noen var bygget i Sverige, og etter hvert som de mekaniske verkstedene spesielt i Christiania og Bergen ble utbygget, ble stadig flere, særlig av de mindre kystdampskipene, bygget her i landet.²⁵

²⁴ E. Thon s. 24, W. Keilhau s. 83.

²⁵ Diverse notiser i Morgenbladet i 1860-årene forteller om stabelavløpninger av dampskip, spesielt ved Aker og Nyland i Christiania, Bergens Mek. og «Fabrikken ved Nidelven» i Trondheim.

De store linjedampskipene på 150-180 C-L kostet mellom 45.000 og 70.000 Spd.²⁶ Det ga en pris på rundt 350-390 Spd. pr. C-L. Prisene varierte selvfølgelig fra båt til båt, og her spilte ting som maskinens størrelse, passasjerbequemmeligheter, jern- eller treskip, skrue- eller hjuldampskip inn. Dampskipene i kystfarten var som regel mindre enn linjedampskipene og kostet alt fra 4.000 til 40.000 Spd.²⁷ For bedre å kunne bedømme kostnadene ved kjøp av dampskip må de sammenlignes med hva seilskip kostet på den tiden.

Nye seilskip fra norske skipsbyggerier kostet rundt 100-120 Spd. pr. C-L i perioden 1860-75.²⁸ Prisene ser ut til å variere mer med skipenes kvalitet enn over tid. Brukte seilskip var selvfølgelig billigere. I 1865 regnet man i Drammen med en snittverdi av 40 Spd. pr. C-L for tilkjøpte skuter.²⁹ Omtrent samtidig kostet skuter kjøpt i Hamburg-Bremen 40-65 Spd. pr. C-L,³⁰ og et avertissement i 1865 fra en skipsmegler i London tilbød skuter fra 25 Spd. pr. C-L «Gode for 36 Spd.»³¹ Det er ytterst vanskelig å foreta noen direkte sammenligning av disse prisene. Skutenes alder og kvalitet oppgis meget sjelden. Det som imidlertid er klart er at brukte seilskip kostet omtrent halvparten av hva nye kostet. Mange benyttet seg av mulighetene til å kjøpe brukte skuter når de syntes tilbudene var gode.

Mens et dampskip på ca. 150 C-L beregnet for utenriksfart kostet 50-60.000 Spd., kostet et nytt seilskip av samme størrelse 15-20.000 Spd., og et brukt seilskip omtrent halvparten av det igjen. Rent prismessig kostet altså et dampskip omtrent 3 ganger så mye som et seilskip i anskaffelse. Dampskip nøt heller ikke godt av en så gunstig kreditt- og finansieringsmåte som seilskip, hvor de rene kapitalutlegg ved nybygninger her i landet ofte var ganske små. Dampskip måtte kjøpes i utlandet, og selv om det var vanlig at verftene fikk aksjer for en del av kjøpesummen, var det vesentlige kapitalutlegg som skulle til for innkjøp av dampskip. Med de høye driftsutgifter måtte de dessuten ha en høy utnyttelsesgrad, og de måtte benyttes i fast rutefart med faste ruter og anløp for å kunne gi lønnsom drift. Dampskipenes finansierings- og driftsform var altså vesentlig mer kapitalkrevende enn seilskipenes, og dampskipsselskapene måtte derfor ha en mye fastere organisasjonsform enn seilskipsrederiene.

²⁶ E. Thon s. 37, 39, W. Keilhau s. 74, 83. R. Danielsen s. 22.

²⁷ Prisene hentet fra notiser i Mgbl. Det synes som om prisen pr. C-L var lavere for de mindre kystdampskipene enn for de store, men mitt materiale er her for tynt til å si noe sikkert.

²⁸ Mgbl. 12/6-1864, 16/3-1867. E. Pedersen: «Kragør sjøfartshistorie fra 1850» s. 61 f.

²⁹ Mgbl. 11/1-1864.

³⁰ Mgbl. 18/2-, 10/9-, 21/9-, 25/10-1865.

³¹ Mgbl. 20/12-1865.

2. Dampskipenes tilknytning til handelen og den norske dampskipsflåtes utvikling.

Dampskip var i mye større grad enn seilskip knyttet til hjemstedets handel. Seilskipene kunne på grunn av sitt bruksområde i den verdensomfattende råvaretransport til en viss grad løsrives fra hjemlandets egen handel. Særlig når tonnasjeh behovet var stort og forholdene ellers i verdenshandelen lå til rette for det. Ekspansjonen fant da sted innen råvaretransporten. Dampskipene derimot var på grunn av sine begrensninger opptatt i korte farvann, og ved siden av post og passasjerer var verdifulle vareslag deres hovedlast. Med verdifulle varer menes da spesielt industriprodukter, kolonialvarer og andre vareslag som vanligvis ble omsatt i mindre partier, eller vareslag med høy egenverdi i forhold til volumet.³² Disse typer varer var for det meste knyttet til industri- og handelssentra. Så lenge dampskipenes utnyttelsesområde ikke ble vesentlig forandret, ville dampskipsfartens ekspansjon i meget stor utstrekning være avhengig av byens handel med og behov for transport av nettopp disse vareslag.

Dampskipsselskapene ga i seg selv dårlig fortjeneste, men indirekte gjennom handelens og industriens blomstring ga den bedre fortjeneste. I sin tidligste periode må derfor dampskipsnæringen sees i sammenheng med handelen som ledd i en blokkutvikling hvor dampskipenes og handelens ekspansjon var gjensidig avhengig av hverandre. De ga hverandre mulighet til ekspansjon, men var samtidig avhengig av ekspansjon i den annen sektor for selv å kunne ekspandere.

Det viste seg også at de første norske dampskipslinjene ble opprettet nettopp mellom de største handelsbyene, Bergen, Christiania og Trondheim, og Hamburg og England som da var landets viktigste markeder for importvarer. Initiativtagere til disse rutene var handelsstanden med støtte fra den gryende industri. Christiansand hadde i 1850-årene lenge vært anløpssted for dampskip, fordi byen lå lagelig til som bunkringshavn for dampskip i nordlig Nordsjøfart. Det var derfor naturlig for byens handelsmenn selv å prøve å skaffe byen et dampskip i 1850-årene.³³ Samtidig utgikk det innbydelse fra Christiania om å opprette et dampskipsselskap sønnenfjells, og disse to initiativ ble forenet til Det Søndenfjelds-Norske Dampskibsselskab. I Christiania utgikk

³² Disse vareslag dannet grunnlaget for de norske dampskipsruter på utlandet.

³³ E. Thon s. 23 f.

innbydelsen fra foreningen «Handelens Venner».³⁴ I Bergen var det den allsidige Michael Krohn som med støtte fra skipsfarts- og handelsfolk opprettet Det Bergenske Dampskibsselskab.³⁵ I Trondheim var det «Patriciatene i Søgaden», de store grosserere, som sto bak dannelsen av Det Nordenfjeldske Dampskibsselskab.³⁶ Sammen med handelsstanden sto i stor grad innehaverne av den stadig voksende industri, spesielt tekstil- og maskinindustri, som var avhengig av råvaretilførsel fra utlandet.³⁷

Aksjeinnbyderne regnet med at dampskipsrutene ville gi overskudd og gode fortjenester for de som ville være med. Men viktigere var det ved dampskipenes hurtighet og regelmessighet å bedre byens kommunikasjoner med dens viktigste handelsmarkeder.³⁸ Foruten raskere postgang og reise til kontinentet, ville man sikre seg en jevn og sikker kanal for både inn- og utførsel av varer. Enkelte utenlandske dampskip, spesielt engelske, hadde prøvet seg med ruter på både Bergen og Christiania i 1840-årene, men rutene hadde vært uregelmessige og ikke helt å stole på. Når handelsstanden selv hadde kontroll med skipsfarten, var de ikke avhengige av andres disposisjoner for å opprettholde linjene, og kunne derfor lettere regulere sin egen import og eksport. Dampskipsfartens betydning for handelen synes å ha vært utslagsgivende for start av dampskipslinjene, og tildels viktigere enn fortjenestemulighetene på selve dampskipsfarten.³⁹

Dampskipsfart må derfor sees i sammenheng med den generelle handel, og disse næringene var avhengig av hverandre for å ekspandere. Handelsekspansjon var i stor grad avhengig av lette kommunikasjoner med markedene, og dampskipsekspansjonen var igjen avhengig av mengden av varer. Dampskipselskapene var derfor avhengig av å bli brukt av handelsstanden. Eksempelvis under fraktkrigen mellom Wilson Line og Søndenfjeldske i 1866-67, og Østlandske Lloyd i 1880-årene, var utfallet i stor grad avhengig av importørenes og eksportørenes holdning. I det første tilfelle var det ingen massiv støtte til det norske selskapet, og det måtte oppgi ruten,⁴⁰ med det resultat at

³⁴ E. Thon s. 27.

³⁵ W. Keilhau s. 60.

³⁶ R. Danielsen s. 15.

³⁷ Diverse fabrikkereiere var med i Søndenfjeldskes direksjon, og f.eks. Peder Jebsen satt i Bergenskens direksjon.

³⁸ E. Thon s. 28. W. Keilhau s. 33. R. Danielsen s. 18.

³⁹ R. Danielsen legger spesiell vekt på betydningen for handelen i fremstillingen om Nordenfjeldske (s. 21, s. 24).

⁴⁰ Se nærmere omtale i appendix.

Wilsons regelmæssige Dampskibsfart mellem Norge og Udlandet.

Routen Christiania—Hull

(via Christiansand).

Dampskibet „Oder“, 690 Tons, Kapt. Soulsby,

Dampskibet „Argo“, 710 Tons, Kapt. Nicholson,
begynder Farten med Afgang fra Hull

Fredag 15de Marts,

og afgaa derefter hver Fredag fra Hull og hver Fredag fra Christiania som ifjor

Routen Bergen—Hull.

Dampskibet „Scandinavian“ aabner denne Route med Afgang fra Hull

Tirsdag 12te Marts.

Routen Christiania—Hamburg

(via Christiansand, Arendal og Langesund).

Dampskibet „Baron Hambro“ eller

Dampskibet „Swallow“

vil blive sat i Fart saa tidlig til Vaaren, som Omstændighederne fordrer.

Inmans Postdampskibe til New-York

afgaa fra Liverpool i Forbindelse med ovennævnte Dampskibe hver Onsdag og Lørdag, og gjøres

Ud v a n d r e r e

opmærksom på, at de kunne reise med disse Dampskibe til **Chicago, Milwaukee, La Crosse, Madison**, og til de fleste Steder i Amerika fra Christiania

Fredag 22de Marts,

og derefter hver Fredag hele Aaret.

H. Heitmann,

Expeditor for Wilsons Dampskibe og Agent for Inmans Dampskibe, Kontor Jernbanetorvet, Christiania.

Wilson's Dampskibsexpedition er i Hull hos DHrr. T. Wilson, Sons & Co.,
i Hamburg hos DHrr. Nisse & Günther,
i Christiansand hos Hr. Konsul O. C. Reinhardt.
i Arendal Hr. T. Toft junr.
i Langesund Hr. J. Wright,
i Christiania Hr. H. Heitmann.

Vi tillade os at anbefale de Herrer Importører paa Vestlandet Benyttelsen af vort Dampskib til Bergen og vort Firma som Speditører i Hull og kan de altid regne paa den bedste Behandlingsmaade.

Addressen paa vor Expeditor i Bergen vil blive bekendtgjort om nogle Dage eller saa snart vor Agent, Hr. Heitmann, har truffet det fornødne Arrangement.

T. Wilson Sons & Co.

Avertissement i Morgenbladet for 12. februar 1867.

Advertisement in the paper Morgenbladet Feb. 12, 1867.

Wilson nærmest hadde monopol på dampskipsfarten mellom Norge og England helt til Østlandske Lloyd og enkelte Bergensbåter ble satt inn rundt 1880. I fraktkrigen mot Østlandske Lloyd sto imidlertid tremasseeksportørene samlet bak det norske selskapet, og ruten klarte seg gjennom de vanskelige årene inntil avtale ble inngått med Wilson i 1895.⁴¹

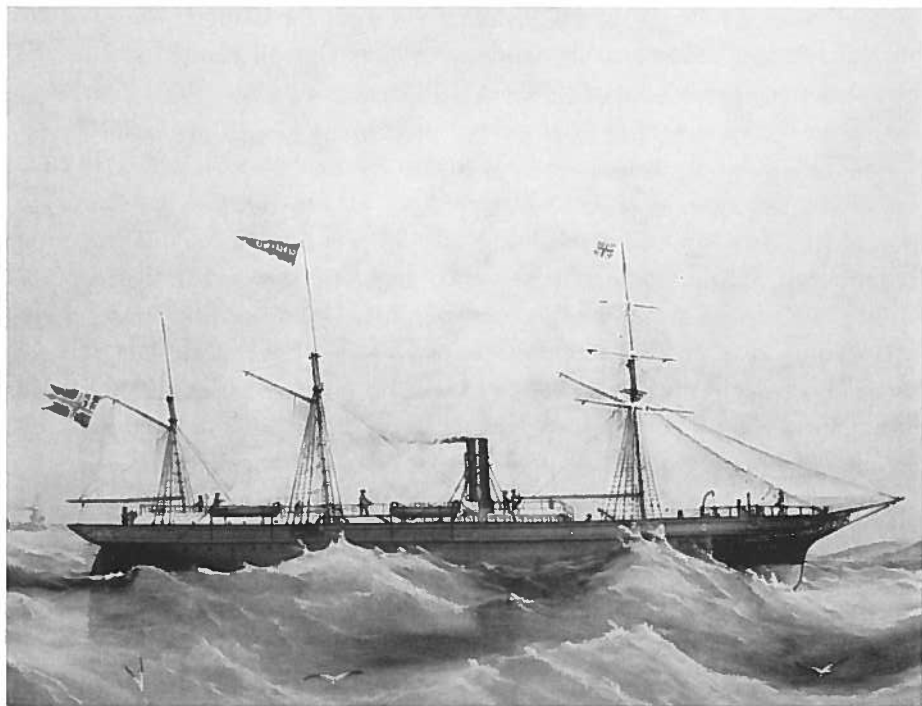
Nettopp fordi dampskipsselskapene var så avhengig av handelens størrelse og omfang, var de i meget stor grad konsentrert i de største byene. I 1879 hadde London, Liverpool, Glasgow og Hull ca. 65 % av Englands samlede dampskipsflåte.⁴² I Tyskland hadde Hamburg og Bremen 75 % av landets dampskipsflåte, og Havre og Marseille 77 % av Frankrikes samlede dampskipsflåte. Her i landet hadde Bergen og Christiania tilsammen 57 %, mens Bergen alene sto for 47 % av landets dampskipsflåte.

Forholdet at dampskipsnæringen i så stor grad var tilknyttet en bys næring, gjelder ikke bare for de store handelsbyer i verdensmarkedet, men også på det lokale plan. Utover i 1860-årene fikk nesten alle norske byer dampskip. Felles for de fleste av dem var at de gikk i kysttrafikk, og helst i fart mellom hjembyen og en av de store handelsbyene. Eksempelvis gikk «Halden» i rute Fredrikshald — Christiania, «Brage» og «St. Halvard» Drammen — Christiania, «Bjørn Farmand» Tønsberg — Christiania. For dampskipene vesten- og nordenfjells gikk de fleste med utgangspunkt i Stavanger, Bergen og Mørebyene til de lokale markedene i fjorddistriktene. Trafikkgrunlaget for disse kyst- og fjordrutene var selvfølgelig vesentlig mindre enn for farten mellom de store handelssentra, men det var de samme behov og ønsker om en regelmessig fart mellom stapelplass og lokalmarkeder, og i stor grad med de samme typer varer som var grunlaget for disse lokalrutene langs kysten. Det var den samme struktur som også her gjorde seg gjeldende, om enn i mye mindre målestokk.

Det er ut fra disse forutsetningene og betingelsene for dampskipsfart utviklingen i Norge må sees. Man var i første omgang opptatt av utbyggingen av kystrutene. I løpet av 1860-årene ble utbyggingen innenlands i store trekk dekket. Det var først fra slutten av tiåret at norske dampskip ekspanderte i utenriksfart. Farvannsmessig var de stort sett begrenset til europeisk fart. Dessuten ville Norges import og eksport ytterligere regulere mulighetene. Skulle landet øke sin dampskipsfart på utlandet, måtte enten den eksisterende varemengde egnet for dampskipsfart økes, eller nye vareslag komme i tillegg.

⁴¹ N.S.H. bind 2 del 3, s. 372 ff.

⁴² Disse og de følgende prosentberegninger er foretatt etter talloppgaver i "Navigation Maritime" II tabell no. 2.



D/S «Ganger Rolf», 520 BRT, Søndenfjeldske. Bygget i Greenock 1856. Kjent fra rute-krigene med North of Europe og Wilson. (Fot. NSM.)

S/S "Ganger Rolf", 520 g.r.t., Søndenfjeldske S.S Co. Built at Greenock 1856. In service Kristiania-Hull during the freight wars.

Importen av industri-, kolonial- og råvarer var økende, men det var begrenset hva landet hadde bruk for, og det vesentlige av denne eksport ble i 1860-årene dekket blant annet av linjene på Hamburg.

Trekkes så eksportartiklene inn, dreide det seg for Sør- og Østlandet vesentlig om trelast. Både rundlast og skåren last var en stabil vare hvis kvalitet bare i liten grad ble forandret under transport. Transporthastigheten spilte derfor liten rolle, og trelasten ble fraktet med seilskip. Østlandets handel og skipsfart var dessuten sterkt sesongpreget, vesentlig på grunn av isvanskelighetene, mens dampskip var avhengig av jevn og lang fartssesong. Østlandets import- og eksportstruktur forandret seg lite i 1860-årene, og Østlandets dampskipsflåte økte derfor forholdsvis lite.

Vestlandets desidert viktigste eksportvare var fra gammelt av fisk og fiskeprodukter. Det var lett bederfelige varer, og for dem spilte transport-

forholdene stor rolle. Disse varene egnet seg godt for dampskipsfart, og fisk ble tidlig jevnlig sendt med dampskipene blant annet til Hamburg. Fra 1863 kom dessuten spanske dampskip direkte til Bergen og Mørebyene etter klippfisk, og en stadig større del av eksporten til Spania gikk med dampskip.⁴³

For Vestlandet slo begge forutsetningene for øket dampskipsfart til, både ved at volumet økte, og ved at nye varer kom til. Fra 1865 ble det startet opp gruvedrift i stor stil både på Karmøy og i Trøndelag. Kisen ble eksportert vesentlig til Belgia, og her kom raskt dampskip inn i transporten. Som oftest var dampskipene innom England etter kull som returlast.⁴⁴ Kull var egentlig ikke en dampskipslast da fraktene var lave, men som returlast for malm (og delvis fisk) dekket den i hvert fall utgiftene, slik at den samlede fart ble mer lønnsom. Dessuten trengte den stadig voksende dampskipsflåte og industri store mengder kull slik at etterspørselen var stadig stigende.⁴⁵

Den norske eksport av fisk økte også sterkt i slutten av 1860-årene. Det voldsomt rike sildefisket i Nord-Norge ga økte muligheter for dampskipsførsel. Det meste av silda ble eksportert over Vestlandet til Østersjøen, og her var korn returlasten.⁴⁶ Dette hadde lenge vært en seilskipstrade, men de store kvanta gjorde det lønnsomt å benytte dampskip i stedet.

Norske dampskip fant altså ny beskjeftigelse i nordlige farvann, men rundt 1870 fant også andre forsøk på utvidet dampskipsfart sted. Søndenfjeldske prøvde i 1870 å opprette fast linje på Havre. Selskapet arbeidet tungt på den tiden, og trengte nye linjer da både kyst- og Kielruten deres var lite lønnsomme.⁴⁷ Norge hadde i 1865 inngått frihandelsavtale med Frankrike, så mulighetene for å åpne nye og lønnsomme ruter skulle være gode. Året 1870 med den fransk-tyske krig og de vansker en krig legger for normal handel og skipsfart, var imidlertid lite egnet for nye linjefremstøt fra Norge. Havreruten ga tap og ble oppgitt etter at 10 turer var gjennomført.⁴⁸ Derimot ble ruten tatt opp igjen senere, og fra 1873 kom ruten i fast gjenge.⁴⁹

⁴³ I 1863 ankom, etter utdrag fra Bilbao-konsulens innberetning, 4 spanske dampskip, mens det året etter var 8 til Trondheim, Møre og Bergen etter klippfisk.

(Mgbl. 1863: 4/6-, 3/7-, 27/12-, 30/12,
1864: 23/3-, 28/4-, 19/7-, 23/9-, 28/12.)

⁴⁴ Mgbl. 12/12-1865, 19/5-1866.

⁴⁵ Trondheims kulltilførsel ble i det vesentlige dekket av malmdampskipene fra 1865 (Mgbl. 12/12-1865).

⁴⁶ N.S.H. bind 2 del 3, s. 254.

⁴⁷ Søndenfjeldskes årsberetninger for 1867-70.

⁴⁸ Søndenfjeldskes årsberetning for 1870.

⁴⁹ E. Thon s. 60.

I 1871 ble også A/S «Det Norsk-Amerikanske Dampskibsselskab» opprettet i Bergen. Farten var beregnet på emigranter til Amerika og korn tilbake til Europa, foruten at båtene utenom emigrantseongen ble prøvet satt i fraktfart.⁵⁰ Foretagendet gikk bra inntil den amerikanske krisen i 1873 bremsset på emigranttilstrømmingen. En av forutsetningene for selskapets drift var dermed falt bort, og selskapet befraktet båtene fritt fra 1876 til selskapet formelt ble oppløst i 1880.⁵¹

Rundt 1870 dukket det opp fraktdampskip i løse fart. Mange ble satt inn i hjemlige farvann, i Nordsjø- og Østersjøfart, men også lenger sørover. «Præsident» av Stavanger var antageligvis det første norske dampskip i Middelhavet hvor den gikk i kornfart Svartehavet — Europa fra 1869.⁵² Utover i 1870-årene ble stadig flere norske dampskip, vesentlig vestlandsbåter, satt inn blant annet i korn- og fruktfart fra Middelhavslanene. Allerede fra slutten av 1860-årene var hovedtyngden av disse vareslag gått over fra seiltil dampskip.⁵³ Vestlendingene hadde lenge vært med i denne type fart. For dem var ikke overgangen fra raske skonnerter til dampskip så voldsomt stor, men den fant sted først fra midten av 1870-årene.⁵⁴

Morgenbladets spalter inneholder få diskusjoner om dampskip i 1860-årene. De fleste oppsettene om dampskip gjaldt mer praktiske problemer angående innenriksfarten, hvor anløpsstedene skulle være, hvor ruter burde opprettes, klager over forsinkelser o.l. Det var bare i 1862 diskusjonen gikk mer på det prinsipielle plan. Det var snakk om å opprette en norsk dampskipsrute mellom Christiania og London.⁵⁵ Mange mente imidlertid at seilskipene var gode nok for denne farten, og resultatet ble at et engelsk rederi satte et dampskip i denne ruten fra 1864.⁵⁶ Dette var ikke den eneste utenlandske dampskipsrute på Norge. Allerede i 1840-årene var det diverse forsøk fra engelsk side, men ingen av permanent karakter, før Thos. Wilson & Son i Hull begynte sin rute på Christiania i 1850.⁵⁷ Etter hvert kom flere linjer til i 1860-årene, både engelske, hollandske, danske og svenske.

Det var både svenske og danske ruter mellom Christiania — Gøteborg og København foruten de norske. Flere engelske rederier hadde ruter bare på

⁵⁰ N.S.H. bind 2 del 3, s. 259 ff.

⁵¹ Ibid. s. 262.

⁵² Ibid. s. 264 f.

⁵³ Harley s. 221.

⁵⁴ N.S.H. bind 2 del 3, s. 253 f.

⁵⁵ Mgb. 8/3-, 23/3-, 13/4-, 2/6-1862, 20/1-1863.

⁵⁶ Mgb. 5/5-1864.

⁵⁷ E. Thon s. 17.

Norge eller via Christiansand. I særstilling her sto Wilson som hadde ruter både fra Christiania og Trondheim — Bergen til Hull. På Vestlandet kom jevnlig spanske dampskip etter klippfisk, selv om de ikke hadde faste ruter, og et hollandsk rederi hadde fast rute Bergen — Rotterdam hvor fiskeproduktene spilte en stor rolle.⁵⁸ Fra 1865 ble dessuten danske dampskip satt i fart Trondheim — København — Stettin.⁵⁹ De norske linjerederiene prøvde i samarbeid å opprette en tilsvarende linje i 1874, men ruten ble oppgitt blant annet fordi konkurransen var for sterk.⁶⁰

I 1873 var det et tyvetall regelmessige dampskipsruter mellom Norge og utlandet, og av disse var 2/3 på utenlandske hender.⁶¹ Rutene gikk mellom norske havner og havner langs Nordsjø- og Østersjøkystene, nettopp i de samme farvann som nordmennene selv kunne bruke dampskip.

Konkurransen var med andre ord hard. Økningen i dampskipsflåten kom vesentlig ved at varemengden økte og ved at flere og nye vareslag egnet for dampskipsfart ble trukket inn i Norges handel med utlandet. Men disse økningene i varemengde ga selvfølgelig i prinsippet utlendingene de samme ekspansjonsmuligheter som nordmennene. En annen mulighet som sto åpen for å lette forholdene for norske dampskip var hvordan staten stilte seg med hensyn til å gi dem støtte for eksempel i form av subsidier.

3. Statsstøtte til private dampskipsselskaper.

Staten var den første til å drive dampskipsruter i Norge, og etter hvert som ønsket og behovet for flere ruter økte, satte staten stadig flere skip i fart. Driften av båtene gikk imidlertid dårlig, og underskuddene ble stadig større.⁶² I 1850-årene var igjen krav om utvidelse av dampskipsfarten fremmet. Spørsmålet for staten var om den selv skulle utvide sitt engasjement enda mer, eller om det fantes andre og bedre løsninger. Problemet ble overlatt Veikomiteén som avga sin innstilling i 1857. Der het det blant annet:⁶³

⁵⁸ Mgb. 1/4-1866. N.S.H. bind 2 del 3, s. 246.

⁵⁹ Mgb. 10/11-1865. Rederi F. T. Adolphs enke senere også Danske Forenede Dampskibsselskab.

⁶⁰ E. Thon s. 59.

⁶¹ N.O.S. Handel og Skibsfart 1873.

⁶² J. Pedersen s. 57. Veikomiteéns innstilling 1857. Stortingsforhandlingene 1857 8 D Inst. nr. 44 s. 108.

⁶³ Stortingsforhandlingene 1857, Veikomiteéns innstilling s. 107 f.

« . . . Befordring af Passagerer og Gods med Dampskibe er en Bedrift, der helst bør overlades til den private Omtanke at ordne, og kun understøttes med Bidrag, naar Nødvendigheden kræver dette.»

« . . . aarlige Tilskud til private Interessentskaber ville udvikle en hensigtsmæssigere Dampskibsfart inden Landet, og ikke kræve de Offre af Staten, som Dampskibsfarten nu fordrer.»

Komitéen henviste dessuten til andre land hvor denne fremgangsmåte ble fulgt, og mente at også Norge burde følge dette prinsipp selv om utgiftene skulle bli forholdsvis store. Stortinget sluttet seg til komitéens innstilling, og de retningslinjer som der ble skissert, dannet grunnlag for statens senere politikk overfor private dampskipsselskap.

Statens støtte til de private dampskipsselskapene kan deles inn i to kategorier. På den ene side rene subsidier til driften av selskapet, og på den annen side godtgjørelse for å føre post. Subsidiene kunne varieres etter behovet, og det var meningen at de skulle senkes så snart selskapenes drift var kommet i så pass gjenge at de kunne klare seg med mindre støtte.⁶⁴ Staten satte imidlertid betingelser for å gi støtte. De viktigste var at rutene skulle opprettholdes et visst antall ganger i uken og anløpe flest mulig steder, slik at allmennhetens kommunikasjonskrav i størst mulig utstrekning kunne dekkes.⁶⁵

Denne subsidieordningen kom i første omgang dampskipsfarten på Vestlandsfjordene til gode. Stortinget bevilget i 1857 24.000 Spd. årlig for budsjettperioden 1857-59 til disse selskapene.⁶⁶ Det Stavangerske Dampskibsselskab fikk ca. 2.000 Spd. for å holde farten på Ryfylkefjordene i gang. Senere økte bidraget til 4-5000 Spd. i året.⁶⁷

Postruten over Lærdal var en av de viktigste rutene mellom Øst- og Vest-Norge, men den var også en av de vanskeligste å holde i sikker og regelmessig drift. Det var forsøkt å bruke dampskip mellom Lærdal og Bergen, men forsøkene falt lite heldig ut.⁶⁸ Trafikkgrunnlaget for dampskip på Sognefjorden var nokså lite, og postbidraget var på langt nær nok til å gi lønnsom drift. Først da Nordre Bergenuhus Amt selv tok initiativ til dannelsen av et

⁶⁴ Stortingsforhandlingene 1857, Veikomiteéns innstilling s. 108.

⁶⁵ Ibid.

⁶⁶ Til fart på Ryfylkefjordene 2000 Spd., Bergensfjordene 16 000 Spd. og Romsdalsfjordene 6000 Spd. (J. Pedersen s. 38.)

⁶⁷ R. A. Lorentzen: «Det Stavangerske Dampskibsselskab 1855—1955» s. 59.

⁶⁸ Både statens skip og de private dampskip «Bjørgvin» og «Patriot» hadde gått i ruten. (J. Pedersen s. 12 f. og 24).

dampskipsselskap da subsidieordningen fra staten trådte i kraft, kom denne fart i ordnede forhold. Amtet mottok i 1860 hele 12.000 Spd. i subsidier.⁶⁹ Summen vokste noen år, inntil trafikkgrunnlaget i Sognefjorden var blitt så stort at subsidiene kunne skjæres ned.⁷⁰

Lokalfarten på Møre og i Romsdal mottok også subsidier fra statens side. Mens selskapet i Kristiansund raskt klarte seg uten støtte, hadde selskapet på Sunnmøre og i Romsdal store vanskeligheter. Det hadde fått store tilskudd fra staten, men gikk allikevel konkurs i 1868. Et nytt selskap, også det med støtte, ble imidlertid raskt dannet, slik at kontinuiteten i dampskipsrutene ble holdt oppe.⁷¹ I begynnelsen av 1860-årene fikk også lokalfarten på Trondheimsfjorden støtte,⁷² og i 1864 overlot staten ruten Trondheim—Hammerfest til Bergenske og Nordenfjeldske i fellesskap mot et bidrag på 24.000 Spd. årlig. I 1868 ble denne rute utvidet til ukentlig hele året, og subsidiene kom da opp i 36.000 Spd. årlig.⁷³ Dette var det største enkeltbidraget staten hadde gitt til da, men summen inkluderte også godtgjørelse for å føre post.

Selskapene som fikk rene subsidier for driften hadde også bidrag for å føre post. Men på den annen side var det mange selskap som fikk postbidrag uten å få subsidier. Postførsel og allmenn kommunikasjonsbedring var statens egentlige mål med dampskipsfart. Når et skip førte post, skulle det ha godtgjørelse for det. Når dette sammen med de vanlige fraktinntekter ikke var nok til å gi forsvarlig økonomisk drift, kunne staten gi ekstra støtte i form av subsidier, slik at postgangen og den allmenne ferdsel kunne gå så raskt og sikkert som mulig.

Postbidraget var som oftest et fast beløp pr. tur og retur i ruten eller en fast sum for hele året.⁷⁴ Dette gjaldt for hovedpostskipene. Det kunne imidlertid sendes post med nesten et hvilket som helst dampskip, og for disse fikk selskapet, eller føreren, en viss sum pr. brev eller pr. vektenhet post i hvert enkelt tilfelle, uten at dette var store summene.⁷⁵

Dampskipene som trafikerte hovedleden fra Christianiafjorden til Trondheim, mottok ikke subsidier fra staten. Til det var deres økonomiske utbytte

⁶⁹ J. Pedersen s. 39.

⁷⁰ Ibid. I 1887 var støtten nede i kr. 6000 (1500 Spd.).

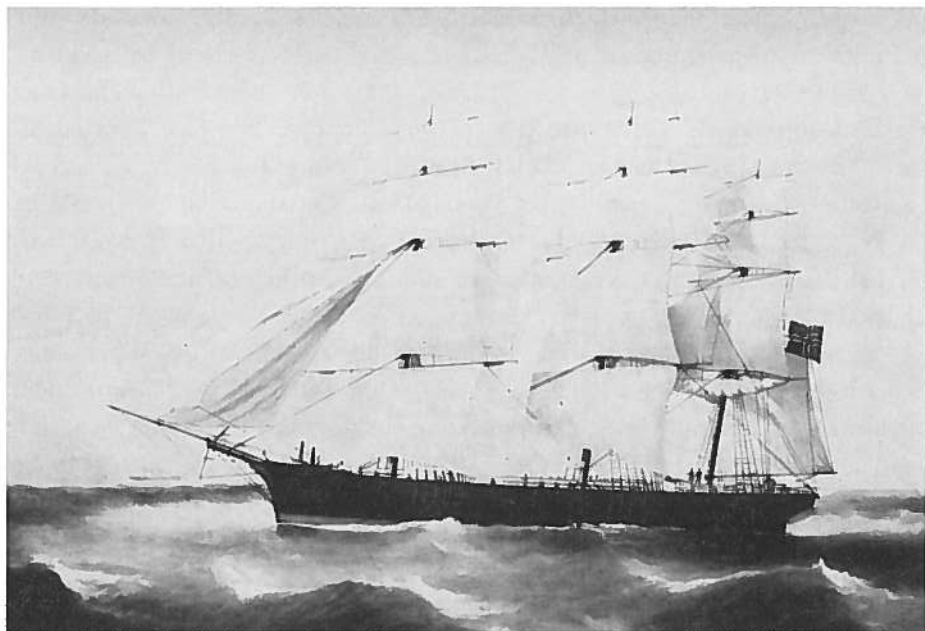
⁷¹ Ibid. s. 39 f.

⁷² Støtten var i midten av 1860-årene 800 Spd. pr. år for de to skipene «Innherad» og «Kong Oscar». Støtten falt bort da flere skip ble satt i fart. (Ibid. s. 40.)

⁷³ Ibid. s. 47.

⁷⁴ St.fh. 1871 St.prp. no. 1 G s. 112 ff.

⁷⁵ Ibid.



Fullrigger «Constantin», 262½ kl., reder (1863) P. Anker, Fr.hald og J. Amundsen, Fr.stad.
Bygget 1856 i Honfleur. (Fot. NSM.)

*Full-rigged ship "Constantin", 262½ cl., owners (1863) P. Anker, Fr.hald and J. Amundsen,
Fr.stad. Built 1856 at Honfleur.*

for stort. Derimot overtok disse båtene postbefordringen etter hvert som statens dampskip ble trukket ut av disse rutene. Først ute her var «Moss» og «Foldin» som i 1860 overtok etter staten i ruten Christiania — Christian-sand mot en årlig godtgjørelse av 3.000 Spd.⁷⁶ Den siste av statens dampskips-ruter, Christiania — København, ble innstillet i 1871. Fra da av gikk posten sørover fra Christiania med jernbane over Karlstad — Malmø.⁷⁷

Statens subsidieordning for dampskip gjaldt bare for skip i innenriksfart. Veikomiteén presiserte selv at så var tilfelle, og at staten inntil videre selv burde fortsette med sine ruter på utlandet, blant annet for å hindre avbrytelser i rutene.⁷⁸

⁷⁶ J. Pedersen s. 44.

⁷⁷ Ibid. s. 51. Mye av grunnlaget for Søndenfjeldskes rute på Kiel falt også da bort, og det var lettere å oppgi ruten. Fra 1871 ble det dessuten opprettet postforbindelse Christian-sand—Frederikshavn. I Frederikshavn hadde ruten togforbindelse med kontinentet.

⁷⁸ Veikomiteéns innstilling 1857 s. 108.

Dampskipene i utenriksfart mottok altså ikke subsidier, men de fikk godtgjørelse for postførsel og noen andre lettelser. Disse lettelsene besto vesentlig i fritagelse for fyr- og lasteavgifter og gikk helt tilbake til dampskipet «Oscar»s mislykkede fart i 1828.⁷⁹ Den første kontrakt om postførsel på utlandet stammer fra 1840. Da inngikk Sverige — Norge og England kontrakt med et engelsk dampskipsselskap i rute Hull — Christiansand — Gøteborg. Selskapet fikk foruten fritagelse for havne- og fyringsavgifter £ 6.000 som ble delt likt av den engelske og svenske stat. Norges bidrag skulle vært £ 10 pr. postsekk som ble ekspedert i Christiansand. Dette ble beregnet til £ 680 (3.400 Spd.) årlig.⁸⁰ Den treårige kontrakten ble overtatt av selskapet Thos. Wilson & Son som da hadde faste rute-anløp i Norge. Ved kontraktens opphør i 1842 forlangte Wilson at postbidraget skulle høynes. Dette ble avslått av den norske regjering, og postførselen England — Christiansand stoppet opp.

I 1850 tilbød Wilson seg igjen å føre post, denne gang i direkte rute Hull — Christiania. Han ba bare om fritagelse for de vanlige avgifter, og dette ble innvilget.⁸¹ Fra midten av 1850-årene var dessuten de norske dampskipslinjene på utlandet så pass innarbeidet at også de ble benyttet som postskip. Bergenske mottok i 1855 tilsammen 1.500 Spd. fra staten for med sine to skip å føre posten mellom Bergen og Hamburg.⁸² Fra 1857 gikk postbidraget over til å være 120 Spd. pr. rundtur Trondheim — Hamburg, og ordningen gjaldt for både Bergenske og Nordenfjeldskes skip.⁸³ Søndenfjeldske mottok også postbidrag for sine ruter. I Hullruten var bidraget 35 Spd. pr. rundtur, og på Hamburg 22 Spd. pr. rundtur.⁸⁴ Den eneste av utenlandsrutene som mottok postbidrag av noen størrelse, var «Kong Sverre» i Kielruten. Her var postbidraget i 1871 oppe i 10.000 Spd. for 31 rundturer.⁸⁵

Postbidragene var med andre ord ikke store. For Søndenfjeldskes vedkommende dreide det seg om 1 — 1,5 % av bruttoinntektene i perioden 1862-72.⁸⁶

⁷⁹ J. Pedersen s. 5 f.

⁸⁰ L. Pettersen: «Opprettelsen av Englandsruten (Trondheim)—Bergen—Newcastle» s. 7.

⁸¹ Ibid. s. 8.

⁸² J. Pedersen s. 22.

⁸³ Ibid. og St.fh. 1871, St.prp. 1 G s. 112.

⁸⁴ Arsberetninger for Søndenfjeldske for 1860-72, og E. Thon s. 46. Postbidraget utgjorde 4—500 Spd. i året pr. båt. Satsene var de samme i hvert fall til 1872.

⁸⁵ Da Søndenfjeldske overtok ruten i 1867, var postbidraget bare på 70 Spd. pr. rundtur. Dette var alt for lite til at ruten kunne drives forsvarlig, og bidraget ble hevet til 120 Spd. i 1868 før det i 1871 kom helt opp i 10 000 Spd. (J. Pedersen s. 48).

⁸⁶ Utreignet på grunnlag av oppgavene i Søndenfjeldskes årsberetninger for 1860-72.

Postbidragene var altså ikke så store at de i vesentlig grad gjorde utslag på skipenes inntekter. De må ansees som betaling for utført transport på linje med annet gods. Også de utenlandske dampskipene, som hadde faste ruter på Norge, mottok godtgjørelse for å føre post, men bidragene var små og ble regulert etter mengde post i hvert enkelt tilfelle.⁸⁷

Verken Søndenfjeldske, Nordenfjeldske eller Bergenske hadde søkt om statsstøtte til sine utenlandsruter i 1850-60-årene. Det eneste bidrag staten ga til driften var postgodtgjørelsen. Først i 1887 ble spørsmålet om direkte statsstøtte til en utenlandsrute tatt opp. Det ble da søkt om statsbidrag til en rute Bergen — Newcastle, og det skulle ta tre års diskusjon før Stortinget med knapt flertall ga bevilgning til ruten.⁸⁸

Diskusjonen i Stortinget var tildels meget heftig, og argumentene delte seg i to plan. På den ene side de rent prinsipielle argumenter mot enhver statsstøtte til private foretak, på den annen side de mer praktiske synspunkter angående rutens anløpssteder og støttens størrelse.

Hovedargumentene for statsstøtte til ruten var at det var både ønskelig og nødvendig at Norges forbindelser med England skulle bli bedret når det gjaldt postgang, eksport og den stadig økende turisttrafikk.⁸⁹

Motstandernes argumenter spant over et vidt felt, hvor partipolitiske hensyn⁹⁰ og spesielle lokale interesser spilte inn, sammen med de ideologiske motsetninger mot statsstøtte til private foretak. Østlandsrepresentantene var gjennomgående lite interessert i ruten. Den ville ikke få noen betydning for dem direkte. Dessuten var de lite lystne på å få vestlendingene som konkurrenter på sine engelske markeder. Vestlands- og Trøndelagsrepresentantene var ofte mer opptatt av at deres eget distrikt skulle få anløp av ruten enn av å gi prosjektet som helhet sin støtte. Mange brukte dessuten den generelle sparepolitikklinjen som alibi og mente ruten var for dyr for staten.⁹¹

Spesielt fra konservativt hold var man mot statsstøtte til private tiltak. Slik statsstøtte ble ansett som proteksjonisme og et angrep på frihandelsprinsippene.⁹² Det ble her klart differensiert mellom innenlands og utenlands

⁸⁷ St.fh. 1871, St.prp. I G s. 112 ff.

⁸⁸ For en detaljert fremstilling henvises det til L. Pettersen: «Opprettelsen av Englandsruten». En systematisk gjennomgang av debattene i Stortinget ved denne og andre diskusjoner om støtte til private dampskipsselskaper faller utenfor den egentlige ramme for denne oppgave og kan være gjenstand for en egen undersøkelse.

⁸⁹ L. Pettersen s. 19.

⁹⁰ Saken ble av Høyre brukt til å tilføye Venstre-regjeringen et nederlag. (Ibid. s. 37.)

⁹¹ Ibid. s. 37.

⁹² Ibid. s. 20.

ruter. Støtte til innenlands dampskipsruter ble ansett som hjelp i den allmenne samferdsel på linje med vei- og jernbaneutbyggingen,⁹³ mens en utenlandsrute bare var til hjelp for en del av landet. Man regnet dessuten eksporten i denne ruten som så liten at bare et fåtall mennesker ville nyte godt av statens midler.⁹⁴ Derimot ble det fremsatt forslag om å gi ruten betydelige postbidrag. Det ble ikke regnet som statsstøtte og kunne derfor godtas.⁹⁵

Et annet sterkt ankepunkt som ble trukket frem i alle debattene var «hensynet til konsekvensene».⁹⁶ Skulle man først gå inn på prinsippet om å gi statsstøtte til én dampskipsrute fra ett distrikt, måtte man også være villig til å gjøre dette for alle berettigede krav som senere ble stillet. Dette innebar et såpass alvorlig skritt at mange derfor ikke kunne støtte forslaget om statsstøtte, selv om kravet denne gang kunne synes berettiget.

Med knapt flertall⁹⁷ ble det bevilget statsstøtte til Englandsruten, og da støtte til Spaniaruten var oppe i Stortinget i 1892 gikk forslaget ganske glatt gjennom. En prinsipiell debatt ble denne gangen unngått, antakelig mye på grunn av de opprivende debattene noen år i forveien. Dessuten var norsk statsgaranti til ruten en forutsetning fra spansk side for å gå med på en handelsavtale.⁹⁸

Staten ga også senere støtte til enkelte dampskipslinjer,⁹⁹ men alt i alt ble den norske linjefart på utlandet frembrakt ved privat foretaksomhet.¹⁰⁰ Statens direkte støtte til en utenrikslinje kom altså først i 1889, og før det var bidragene begrenset til forholdsvis beskjedne postgodtgjørelser. Under debatten ble det henvist til praksis i utlandet, og det kan derfor være av interesse å se litt på hvordan den engelske stat stilte seg til bidrag til privat dampskipsfart.

Tidlig på 1800-tallet hadde den engelske stat egne dampskipslinjer både i Irskesjøen og i fart over Kanalen, vesentlig for å bedre kommunikasjonene, men også for å trekke det urolige Irland mer inn i statsforvaltningen.¹⁰¹

⁹³ L. Pettersen s. 21

⁹⁴ Ibid. s. 25, s. 53.

⁹⁵ Ibid. s. 26, s. 56.

⁹⁶ Ibid. s. 33, s. 44, s. 53.

⁹⁷ Ibid. s. 61, 61 for, 52 mot statsstøtte.

⁹⁸ Bård Kolltveit: «Etableringen av Den norske Middelhavslinjen» s. 142.

⁹⁹ Den norske Amerikalinje 1913-14, Mexicoruten 1907-13 og Islandslinjen frem til 1. verdenskrig. (Dampskipskomitéens innstilling, St.fh. 1922 s. 45.)

¹⁰⁰ Ibid.

¹⁰¹ Philip Bagwell: "The Post Office Steam Packets 1821-36, and the Development of Shipping on the Irish Sea" s. 4.

Utgiftene til disse rutene steg raskere enn inntektene, og i 1830-årene overtok private dampskipsselskap rutene i Irskesjøen mot bidrag fra staten for postbefordring.¹⁰²

Den engelske stat var også interessert i å gi støtte til private dampskippslinjer på utlandet. Som ledende industriland med en verdensomspennende handel var England avhengig av raske forbindelser med sine markeder og sine interessesfærer.¹⁰³ Etter hvert som det ble opprettet dampskipsselskap med ruter til de forskjellige verdensdeler, fikk de som oftest støtte av den engelske stat. De engelske selskapene var, som de norske linjereederier, i kombinert passasjer- og godstrafikk. Til gjengjeld var de fleste engelske linjedampere vesentlig større enn de norske.¹⁰⁴

De engelske subsidiene ble gitt vesentlig som postbidrag og kunne varieres etter selskapenes behov for støtte. De store skipene var ofte bygget etter Admiralitetets spesifikasjoner for lett å kunne ombygges til hjelpekryssere og trossertransportskip.¹⁰⁵ Bygningsomkostningene var derfor høyere enn strengt tatt nødvendig, og deler av statens bidrag ble nok derfor tatt fra Admiralitetets budsjett og ikke bare postvesenets.

Vanligvis ble postførsel og bidrag gitt på kontrakt for et visst antall år. Subsidiene var tildels meget store, men kunne variere nokså mye fra selskap til selskap og over tid. Cunard-linjen mottok i 1840-årene £ 81.000 årlig for postbefordring mellom Liverpool og Halifax — Boston,¹⁰⁶ mens Royal West India Mail Steam Packet Company på samme tid mottok hele £ 240.000 for sin rute over Madeira til Vest India.¹⁰⁷ Peninsular and Oriental Steam Navigation Company var et annet av de store selskapene med postførsel. Selskapet utviklet seg fra 1830-årenes rute England — Spania — Portugal til i 1870-årene å ha direkte ruter England via Suezkanalen helt til Australia og China. Selskapets samlede støtte i 1874 var på hele £ 430.000.¹⁰⁸ Den totale

¹⁰² Ibid. s. 20 ff.

¹⁰³ F.eks. Pacific Steam Navigation Company fikk støtte til sine ruter på Sør-Amerika enda skipene ikke gikk på noen britisk influert havn. Ønsket om å hjelpe britisk handel til å åpne nye områder var her hovedmotivet. (W. S. Lindsay: "Merchant Shipping and Ancient Commerce" Vol. IV s. 317 f.).

¹⁰⁴ De norske linjedampskipene var på 400—600 tonn, mens de engelske gjerne var 1700—2500 tonn.

¹⁰⁵ W. S. Lindsay s. 302. Enkelte amerikanske postdampskip i 1850-årene var også bygget for samme formål. (Ibid. s. 213.)

¹⁰⁶ Ibid. s. 180.

¹⁰⁷ Ibid. s. 294.

¹⁰⁸ Ibid. s. 408.

sum hadde vokst betraktelig siden selskapets start, men det var til gjengjeld kommet til stadig nye ruter samtidig som rutene ble underbragt oftere. Den faktiske støtte pr. mile utført tjeneste hadde derfor sunket i perioden. Eksempelvis hadde selskapet rundt 1850 17 s l d pr. mile i statsbidrag for sin India — China rute, mens støtten i 1874 var nede i 2 s 7 d pr. mile for ukentlig avgang for hele ruten Southampton — India — China.¹⁰⁹ Tilsvarende markerte fall pr. mile gjaldt også for de andre postlinjene.¹¹⁰ Peninsular & Oriental hadde i 1874 ca. 50 dampskip på 122.000 tonn til å underbringe sine ruter.¹¹¹ Gjennomsnittlig brukte selskapet kull for ca. 1/2 mill. £ årlig i årene 1856-65, av et totalt budsjett på vel 2 mill. £.¹¹² Selskapets årlige statsstøtte i årene 1870-74 var £ 450.000¹¹³ som utgjorde ca. 19,5 % av de årlige bruttoinntekter.¹¹⁴

Selskapets størrelse og utførte ruter kan på ingen måte sammenlignes med de norske selskapene. På den annen side forteller de faktiske tall om hvor mye den engelske stat var villig til å bruke på private dampskipslinjer. Søndenfjeldske hadde i 1860-årene ca. 1 % av bruttoinntektene som postbidrag, mens Peninsular & Oriental hadde nesten 20 %. Nå hadde selvfølgelig ikke alle engelske dampskipslinjer statsstøtte. Inmanselskapet som spesialiserte seg på billig emigrantfart til Amerika, hadde aldri statsstøtte til sine ruter.¹¹⁵ Lindsay påpeker dessuten at flere av de store dampskipsselskapene som hadde statsstøtte, ga mindre utbytte til sine aksjonærer enn hva tilsvarende selskaper uten statsstøtte ga. En vesentlig årsak til dette var regjeringens betingelser for rutene, og at skipene ikke kunne disponeres fritt på det åpne marked.¹¹⁶ Det ble i England til tider reist kritikk mot at statens subsidier kun tilfalt en spesiell gruppe selskaper og ikke ble lagt ut til allment anbud. Denne ordning var også prøvet, men flere av selskapene med billige anbud klarte ikke for-

¹⁰⁹ W. S. Lindsay s. 406 note 1.

¹¹⁰ I begynnelsen av 1850-årene utvidet Cunard-linjen sine ruter fra Boston til Vestindia og mottok £ 85 700 i årlig bidrag. I 1874 var bidraget sunket til £ 70 000. Royal West India som i 1850 utvidet ruten til Brasil, fikk da £ 270 000 året, mens støtten i 1874 var på £ 85 000. Ibid. s. 181 note, s. 198, s. 294, s. 301.)

¹¹¹ Ibid. s. 404.

¹¹² Ibid. s. 408 f. Kullene ble fraktet fra England til selskapets forskjellige kulldepoter. Til denne fart befraktet de årlig 170 seilskip.

¹¹³ Ibid. s. 406.

¹¹⁴ Årlige bruttoinntekter oppgitt Ibid. s. 408.

¹¹⁵ Harley s. 223.

¹¹⁶ W. S. Lindsay s. 408.

pliktelserne.¹¹⁷ Derved ble postgangen og den jevne kontakt med markedene brutt, og det var verken staten eller den enkelte tjent med.

Sammenlignes så de engelske begrunnelser for å gi statsstøtte med norske forhold, sier det seg selv at hensynet til kolonier og hjelpekryssere falt bort for Norges vedkommende. Når det gjaldt den norske eksport, var den av Stortinget ansett for å være såpass liten at statens midler ikke kunne forsvares brukt bare til gagn for noen få.¹¹⁸ Det som da ble stående igjen var postgangen, og den var da også i stor utstrekning dekket av de private dampskip mot betaling. Ut fra disse forhold skulle det altså ikke være noen vesentlig grunn til at statens midler skulle bli brukt til å subsidiere privat dampskipsfart i større utstrekning enn det som ble gjort.

Allerede i utgangspunktet subsidier ligger det imidlertid implisitt at det var vanskelig å få dampskip til å gi lønnsom drift. Når vi vet hvilke motiver og kriterier staten hadde for å gi støtte til private dampskip, ville det kun være linjefarten som kunne oppnå støtte, mens skip i løs fraktfart neppe ville ha sjanser til å få noe.

De engelske selskapene som er omtalt ovenfor, drev alle linjefart, tildels på lange farvann. Altså nettopp farvann som var minst favorable for dampskip. Den engelske stat var interessert i at rutene skulle holdes i gang, og ga derfor tildels betydelige bidrag til selskapenes drift. De norske dampskipslinjene, som alle gikk i korte farvann, fikk imidlertid kun små postbidrag fra staten. Nettopp det forhold at den engelske stat var villig til å ofre store summer til privat dampskipsfart, viser hvor viktig de anså det for England å ha raske og sikre forbindelser med resten av verden. På den annen side spilte nok vissheten om statens villighet til å gi støtte inn ved planlegging av nye ruter. Staten hjalp med andre ord til slik at England tidlig kunne ta ledelsen innen verdens dampskipsfart.

¹¹⁷ W. S. Lindsay s. 282 f., s. 291 f., s. 397 f.

¹¹⁸ Se blant annet opprettelsen av Englandslinjen. Det ble også i denne debatten hevdet at siden Norge ikke hadde kolonier å ta hensyn til, skulle det meget tungtveiende hensyn til for å gi statsstøtte til private utenlandsruter. (L. Pettersen s. 52.)

KONKLUSJON

Perioden 1850-1875 var generelt en høykonjunkturperiode hvor verdenshandelen blomstret voldsomt opp, og hvor stadig flere restriksjoner på handel og transport ble opphevet etterhvert som frihandelsidéene ble tatt i bruk. Sjøtransporten økte sterkt, og Norges handelsflåte ekspanderte sterkt på behovet for øket tonnasje. Denne ekspansjonen kom for Norges vedkommende innen seilskipssektoren, mens dampskipsflåten hadde en mye mindre økning. Dette hang i stor grad sammen med strukturen av seil- og dampskipenes utnyttelsesområde.

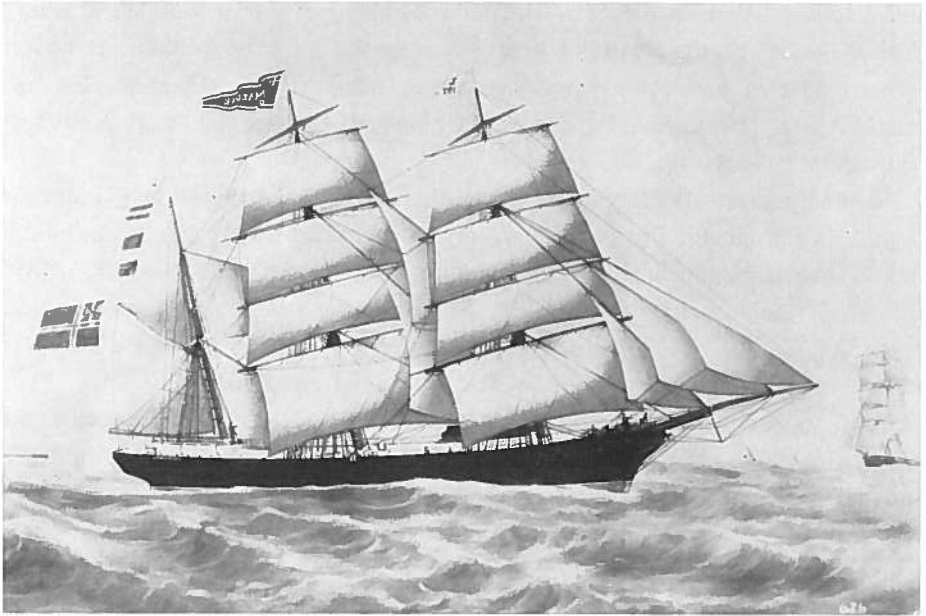
Seilskipene var nærmest enerådende innen bulk- og råvaretransporten, spesielt på lange farvann. Dessuten optok de tradisjonelle bulkvarer som f.eks. trelast og korn i oceanfart størstedelen av skipsrummet og ga de største inntektene.¹ Norge, med basis i sin trelasteksport til England og Frankrike, ble trukket inn i denne økende råvaretransport fra 1850-årene, samtidig som flåtens størrelse vokste ut over landets eget behov. Den norske seilskipsflåte ble på denne måten løsrevet fra landets egen handel, og norske skip opererte som fraktemenn på verdensmarkedet. Spesielt deltok de i trelastfarten fra Østersjøen og Canada, men også i annen råvaretransport. Så sent som i 1874 var hele 55 % av seilskipenes innseilte bruttofrakter opptjent i trelastfart.² Det utgjorde, med 54 mill. kr., halvparten av de samlede bruttofrakter for norske skip i utenriksfart det året.

Seilskipsfarten ga et nettoutbytte på 12 — 14 % i 1860-årene, og mange ble fristet til å sette penger i seilskip. Seilskipsrederiets organisasjons- og finansieringsform var ganske enkel, og det var lett å øke volumet av seilskipsflåten innenfor den gitte ramme, så lenge de ytre forhold ikke forandret seg, d.v.s. så lenge fraktene var gode og etterspørselen etter skipsrum stort. I forsterkende retning her virket både det store norske skipsbyggeri med sin store kapasitet og lette tilgang på råmaterialer, og den gode tilgangen på arbeidskraft både til skipsbyggerinæringen og skipene selv.

Dampskipsfarten var preget av en helt annen struktur enn seilskipsfarten. Omkostningene både ved kjøp og drift av dampskip var høye, og det skulle vesentlig mer kapital til for kjøp av dampskip enn av seilskip. For å lette finansieringen ble dampskipsrederiene gjerne organisert som aksjeselskaper hvor mange kunne delta. Med fast administrasjon og ekspeditør på anløps-

¹ D. North: "Ocean Freight Rates" s. 538.

² A. N. Kiær: «Bidrag til belysning af skibsfartens økonomiske forhold» s. 22.



Bark «Amazone», 146 kl., reder (1869) H. Gutzeit, Fr.stad. Bygget 1858 i Wittenborgen.
(Fot. NSM.)

Barque "Amazone", 146 cl., owner (1869) H. Gutzeit, Fr.stad. Built 1858 at Wittenborgen.

stedene var dette en mye fastere organisasjonsform enn partsrederiet. Med de høye driftsomkostningene var dampskipene avhengig av høy utnyttelsesgrad. Lange ballastreiser, som var vanlig for seilskip, kunne ikke dampskip innlate seg på. De ble derfor benyttet i faste ruter og med frakt av verdifulle vareslag.

Ved at dampskipene i så stor grad bare egnet seg for transport av verdifulle vareslag var de nær knyttet til handel og industri. Utviklingen av dampskipsfart var derfor i stor grad avhengig av og virket sammen med utviklingen av den generelle handel. Dampskipsselskap ble også ofte opprettet av handels- og industrifolk som et ledd i den generelle handelsekspansjon. Det var fra byene det meste av handel og industri ble kontrollert, og det var i byene man lettest fant tilstrekkelig kapital til start av dampskipsselskap. Dampskipsfart var derfor en bynæring, og hovedtyngden av dampskip var konsentrert i de store handelsbyene.

Et lands volum av handelsvarer egnet for dampskipsfart avgjorde i stor grad hvor stor dampskipflåte landet skulle få. I konkurranse om det samme

markert vant den lettest hvis hjemland hadde den største handel. I tillegg kom behovet for sikre forbindelser til oversjøiske interesseområder. Det viser seg da også at de største dampskipsland i 1860-årene var England, De forenede stater, Frankrike og tildels Tyskland og Spania, nettopp land som fylte disse betingelsene.

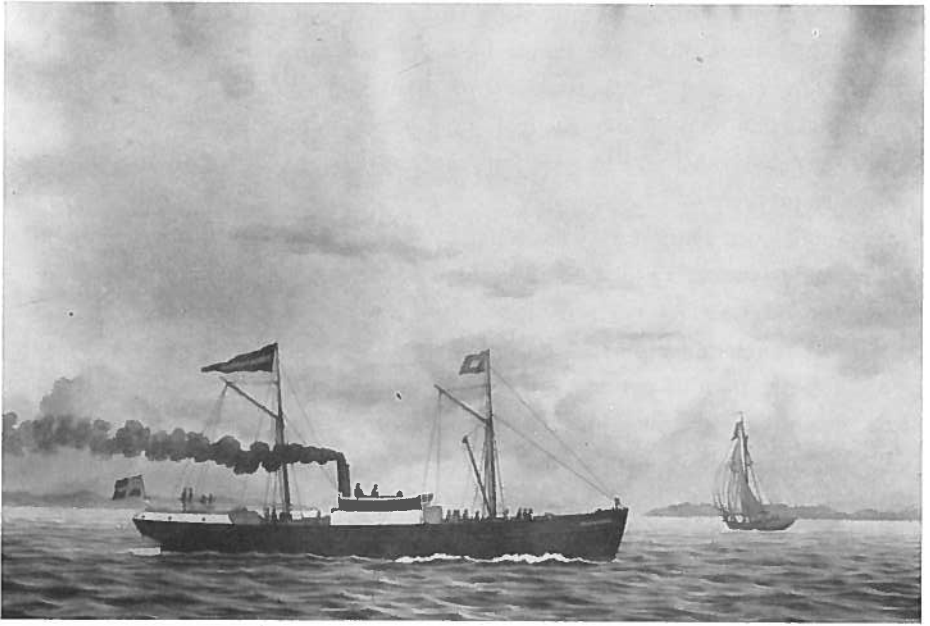
Sammenlignes utviklingen av dampskipsflåten med veksten i utenrikshandelen i England, Frankrike og Norge, finnes det visse likhetstrekk. Englands utenrikshandel hadde en jevn økning fra ca. 5,5 milliarder kr. i 1850 til ca. 12,5 milliarder kr. i 1880. For Frankrike var veksten også jevn, fra ca. 1,9 milliarder kr. i 1850 til ca. 7,5 milliarder kr. i 1880.³ For disse land var også dampskipsflåten i sterk og jevn vekst i samme periode.

Den norske utenrikshandel var helt ubetydelig i forhold til den engelske og den franske, og utviklingen var heller ikke så jevn. Den norske utenrikshandel økte sterkt i begynnelsen av 1870-årene fra 183 mill. kr. i 1870 til 280 mill. kr. i 1875. I det neste tiår var den synkende til 247 mill. kr. i 1885, men så økte den meget raskt til 339 mill. kr. i 1890 og 483 mill. kr. i 1900.⁴ Sammenlignes denne utviklingen med veksten i dampskipsflåten viser de godt sammenfall. Begynnelsen av 1870-årene ga sterk dampskipsvekst, stagnasjon til midten av 1880-årene, og så sterk vekst igjen. Det er med andre ord godt sammenfall mellom veksten av dampskipsflåten og av utenrikshandelen for disse tre land, noe som igjen understreker handelens betydning for utviklingen av dampskipsflåtene.

Når man ut fra forutsetningene og betingelsene for dampskipsfart ser på størrelsen og utviklingen av den norske dampskipsflåte rundt 1860-årene, må det kunne sies at landet fikk omtrent så stor dampskipsflåte som det kunne forventes. Norges handel var forholdsvis beskjeden, og utenlandske dampskip konkurrerte selvfølgelig på det norske marked etter sine hjemlands forutsetninger og handel. De største økningene i den norske dampskipsflåte kom da varehandelen med utlandet steg, som ved malm og sildeeksporten rundt 1870. En mulig stimulans til utvidet dampskipsfart, subsidier fra staten, hadde liten innflytelse på utviklingen i Norge. Staten ydet kun mindre postbidrag til utenlandsdampskipene, og rene subsidier ble ikke brukt før i 1890. Eksporten var for liten til at staten ville understøtte den, og statens engasjement i privat dampskipsfart kom derfor nesten bare kystrutene til gode.

³ Tallmaterialet er hentet fra "Trade and Navigation of the United Kingdom" 1850—1900 og «Tableau Décennal du Commerce de la France» 1850—1895.

Omregningen til norske kroner er foretatt etter kurs 1 Spd.=4 kr., 1 £=4,5 Sp.=25,5 fr.
⁴ N.O.S. Handel 1866—1900.



D/S «Frederiksstad», 45½ kl., tilhørende et aksjeselskap i Fr.stad. Bygget i Bergen 1867.
I rutefart Kristiania—Fr.stad. (Fot. NSM.)

«S/S "Frederiksstad", 45½ cl., owned by a company in Fr.stad. Built at Bergen in 1867.
In service between Kristiania and Fr.stad.

Ser vi på hva skipsflåten representerte av verdier, viser Juul Bjerkes realkapitalberegninger⁵ at «Skip og båter» hadde en økning i realkapital fra 107 mill. kr. i 1865 til 193 mill. kr. i 1875. Den samlede faste realkapital hadde øket fra 3.890 mill. kr. i 1865 til 4.640 mill. kr. i 1875, og «Skip og båter» hadde øket sin andel fra 2,7 % til 4,1 % i disse årene.

Nettofortjenesten av seilskipsfarten var i slutten av 1860-årene rundt 2.5 — 3 mill. Spd. årlig,⁶ og dette er anseelige summer. Disse pengene var imidlertid spredt på et meget stort antall hender på grunn av den løse organisasjonsformen for partsrederiet. Spesielt på Sør- og Østlandet var mange småsparere som ønsket en best mulig forrentning av sine sparepenger trukket inn i rederinæringen. Selv om mye av fortjenesten ble reinvestert i seilskipsnæringen

⁵ Juul Bjerke: «Langtidslinjer i norsk økonomi 1865—1960», tab. XVIII. (Absolutte tall i 1938-priser.)

⁶ A. N. Kiær: «Statistiske opplysninger vedkommende den norske Skipsfarts økonomi» s. 46.

ved kjøp og nybygging, gikk nok store summer til allment forbruk, til anskaffelse av varer man ellers ikke kunne ha kjøpt. Det var her store pengesummer i omløp, og i stedet for å snakke om mangel på kapital til investeringer, kan man heller snakke om mangel på kanaler hvorgjennom denne kapital kunne samles og så forvaltes. Det norske banksystem var ennå lite utbygget med dette for øye.

Spørsmålet om kapital er dessuten like mye et spørsmål om hva folk med ledige midler mener er den sikreste og beste pengeplassering for størst forventet fortjeneste. Det var seilskipene som hadde gitt de store fortjenestene, og det var innen seilskipssektoren det meste av nyinvesteringene ble foretatt. I 1855 tok det bare et par måneder for Bergenske å samle nye 70.000 Spd. til et dampskip til erstatning for det forliste «Norge» som hadde seilt uassurert. I 1860-årene derimot synes dampskipsaksjer å ha vært mindre populære. Aksjetegning til nye dampskip gikk tregere enn før, og dampskipsaksjer ble ofte solgt til langt under pålydende verdi. Dampskipsaksjer ga da bare halvparten så stor nettofortjeneste som seilskipsparter.

Når man derfor ser på utviklingen av den norske handelsflåte i 1860-70-årene, er det kanskje mer bemerkelsesverdig at flåten i det hele tatt økte så voldsomt som den gjorde, enn at denne økningen ikke falt på dampskipssektoren. Dampskipene hadde fremdeles sine sterke begrensninger, og Norges muligheter til å nyttiggjøre seg dampskip var i stor grad uttømt i 1860-årene.

I England derimot var forutsetningene og mulighetene for dampskipsfart vesentlig større. Det var for en stor del England selv som skapte den store etterspørselen av tonnasje fra midten av århundret. Landet hadde en enorm handel og var i midten av århundret nærmest enerådende når det gjaldt produksjon og salg av industriprodukter i større mengder. Nettopp denne type varer egnet seg godt for dampskipsfart. Samtidig ble kommunikasjonene både med råvareprodusenter og avtagere av industriprodukter opprettholdt ved raske postdampskip, tildels med store subsidier fra statens side. Disse forhold spilte en stor rolle for den tidligere utviklingen av Englands dampskipsflåte.

Mens England hadde forutsetninger for å møte dampskipsbehovet, hadde Norge forutsetninger og muligheter til å møte seilskipsbehovet. Norges tradisjon i råvaretransport på England ga tilknytning til det marked hvor etterspørselen etter seilskipstonnasje var sterkest. Dessuten var partsrederiets løse organisasjons- og finansieringsform vel egnet for en sterk volumøkning. Det var disse muligheter til å øke skipsflåten nordmennene hadde, og klarte å utnytte, fra midten av forrige århundre.

APPENDIX

1. Fraktkrigene mellom Søndenfjelske og Wilson Line.

Selv om den norske dampskipsflåte stadig vokste i 1850-60-årene, skjedde det ikke uten vanskeligheter og tilbakeslag. Det første, og antageligvis mest vidtrekkende nederlag for norsk dampskipsfart, led Søndenfjeldske i 1866 da selskapet måtte oppgi sin Hull-rute etter fraktkrig med det engelske rederi Thos. Wilson & Son i Hull.¹ Etter fraktkrigen hadde Wilson hånd om praktisk talt hele dampskipsfarten mellom England og Norge i mange år. Respekten for Wilson var stor blandt norske redere, og selv i 1890 var Bergenske lite lystne på å overta Newcastle-ruten av frykt for konkurranse fra Wilson. Denne fraktkrigen illustrerer nettopp det forhold som var årsak til at den norske dampskipsflåte hadde så liten vekst i forhold til den engelske. Nemlig at den norske handel var mindre enn den engelske, og at Wilsons muligheter til ekspansjon følgelig var vesentlig større enn Søndenfjeldskes.

Hva slags rederi var så Wilson Line som kunne skremme unna de norske fremstøtene mot England. Rederiet var startet av Thos. Wilson i 1825, og var da basert på import av jern fra Gøteborg til England² under beskyttelse av Navigationsakten. Fra 1840 ble dampskip satt inn i ruten Hull — Christian-sand — Gøteborg ved siden av de seilskip han hadde i fart,³ og fra 1850 opprettet Wilson fast rute på Christiania. Han lot seg kjøpe opp av gigantselskapet «The North of Europe Steam Navigation Company» da dette ble startet i 1852, i stedet for å konkurrere. Da «The North of Europe» selskapet gikk konkurs i 1858, kjøpte han tilbake sine egne båter som han hadde bestyrt for selskapet i årene før.⁴ Rederiet utvidet etter hvert sitt rutenett og hadde under fraktkrigen i 1866 18 dampskip i fart vesentlig på Øst-Norge, Sverige, Stettin, Riga og St. Petersburg.⁵ Året etter kom Wilson dessuten inn i malm- og kullfarten på Vest-Norge. Rederiet fortsatte ekspansjonen i 1870-årene til også å omfatte fart på Adriaterhavet, Svartehavet, India og Amerika.⁶ I 1878 besto rederiet av 50 dampskip på 90.000 tonn d. w., hvorav 25 skip gikk i fart på

¹ Hele Wilson-rederiets arkiv ble ødelagt under den annen verdenskrig, og av Søndenfjeldskes arkiv er bare direksjonens forhandlingsprotokoller og årsberetninger intakte. Behandlingen av fraktkrigen er derfor basert på Søndenfjeldskes forhandlingsprotokoller og annonser, innlegg og omtale i forbindelse med fraktkrigen i Morgenbladet 1866—1867.

² Rederibladet Ellerman Lines Magazine no. 7 1969 s. 4.

³ Ibid.

⁴ J. Pedersen og K. Koren: «Den ældre norske dampskipsfart» s. 170 og 174.

⁵ Mgbl. 1/7-1866.

⁶ Ellerman Lines Magazine s. 6.

Nordsjøen og Østersjøen.⁷ Ved århundreskiftet var rederiet vokst til 90 dampskip på 175.000 tonn og var da regnet som verdens største privateide rederi.⁸

Det var altså et rederi av denne størrelsesorden Søndenfjeldske slåss mot i 1866. Det var imidlertid ikke den første fraktkrigen dem imellom. Helt fra starten av Søndenfjeldskes Hull-rute i 1856 lå de i sterk konkurranse.⁹ Fraktkrigen ble avblåst i 1858, og selskapene inngikk avtale om å seile etter samme fraktregulativ og ha avgang hver sin uke slik at det gikk et dampskip hver uke mellom Christiania og Hull.¹⁰ Den som antakeligvis tjente mest på avtalen var Søndenfjeldske. Wilson hadde vært et ledd i det store «The North of Europe» selskapet så lenge fraktkrigen sto på. Men nettopp i 1858 kjøpte han seg ut og begynte for seg selv. Det må da kunne antas at han trengte tid og krefter på andre felter enn mot Søndenfjeldske, og derfor nå selv var tjent med å inngå en fraktavtale. Anderledes var det i 1866. Da hadde Wilson etablert seg i markedet og var inne i en sterk ekspansjonsperiode, og fraktavtalen hadde antageligvis for ham utspilt sin rolle.

Årene mellom 1858 og 1866 var stort sett stille og rolige år for Søndenfjeldske, og i 1865 bestilte selskapet et nytt dampskip som var planlagt satt i kyststruten.¹¹ Men disse planene ble kullkastet da fraktkrigen mot Wilson brøt ut igjen i 1866. Full våpenstillstand i ruten var det nok aldri, og Søndenfjeldske protesterte flere ganger mot at Wilson gikk under de avtalte frakter.¹²

Utløsende faktor for fraktkrigen var at Søndenfjeldskes og Wilsons skip avgikk fra Hull samme dag ved fartens åpning 23. mars 1866. Morgenbladet brakte 27. mars en notis om samseilingen, og at Wilson på seilingsdagen hadde satt ned fraktene fra 7 til 1 pence pr. kubikfot og fra 20 til 5 sh. pr. tonn varer.

« . . . D' Hr. Wilson & Son synes at begynde en ødeleggende Konkurrance ligesom for ca. 10 Aar siden, til liden Gavn og Hæder for dem selv og sandsynligvis ogsaa til liden Nytte for Publikum.»

⁷ Ellerman Lines Magazine s. 6.

⁸ A. N. Kiær: «En fare for den norske skipsfart». Rederiet heter i dag Ellerman's Wilson Line og har fremdeles ruter på Norge.

⁹ E. Thon s. 43.

¹⁰ Søndenfjeldskes forhandlingsprotokoll 6/10-1858.

¹¹ Christiania Dampskibsselskab var dannet i 1865 for å møte etterspørselen etter tonnasje i kyststruten. Dette selskapet ble innlemmet i Søndenfjeldske som selv hadde planer om å sette et nytt dampskip inn i kystfarten. Sammenslutningen ble antageligvis lettet ved at det tildels var de samme som sto bak begge selskapene.

¹² E. Thon s. 49.

Selskapene skyldte selvfølgelig på hverandre for denne kollisjonen i seilingene, og Morgenbladet brakte egne kommentarer og innlegg fra begge parter om årsaksforholdet. Morgenbladet¹³ selv la vekt på at begge selskap hadde fastsatt sine seilingsdager i avertissementer i avisene, og at Wilson skulle seile første gang fra Hull den 16. mars og Søndenfjeldske den 23. mars. Wilson hadde imidlertid latt sitt skip ta en ekstratur til Gøteborg, og det rakk ikke tilbake til Hull til stipulert avgangsdag. Siden han hadde hevd på første tur fra Hull (som Søndenfjeldske hadde det fra Christiania) hadde han krevet at Søndenfjeldske skulle utsette sin avgang. Dette hadde selskapet ikke kunnet gå med på, og henviste blant annet til avtale med Postdepartementet om fastsatte avganger.¹⁴ Wilson brukte dessuten som argument at Søndenfjeldske hadde seilt på hans dager i november-desember året før, og derved selv hadde startet det hele.¹⁵ Dette ble av Søndenfjeldske avvist med at samseilingen da bare skyldtes forsinkelser og dårlig vær.¹⁶ Begge selskapene påberopte seg å yde best service overfor sine kunder, og Wilson meddelte også at han ville seile hver uke og håpet på bistand fra avskiperne.¹⁷ Også Søndenfjeldske håpet på støtte fra importører og eksportører, men påpekte selv at Wilson antageligvis nå fant ruten så lønnsom at han ville ha den for seg selv.¹⁸

Kollisjonen i avgangsdager i november-desember 1865 betød antageligvis ikke så mye for selskapene, men Wilson benyttet anledningen til et oppgjør for å overta hele ruten. Det var Wilson som var den angripende og krevende, mens Søndenfjeldske hele tiden var i forsvarsposisjon.

20. juni 1866 avholdt Søndenfjeldske sin årlige generalforsamling, og konkurransen mot Wilson ble drøftet. Da Wilson brukte høyere frakter den uken han seilte alene enn i samseilingen med Søndenfjeldske,¹⁹ ble det vedtatt på generalforsamlingen med 41 mot 2 stemmer, at selskapet skulle leie et dampskip ved siden av «Ganger Rolf» for å ha samseiling med Wilson hver uke.²⁰ Dessuten ble det enstemmig besluttet om nødvendig å gjøre det samme i Hamburgerruten hvis Wilson også satte sine dampskip inn der.²¹ En betingelse

¹³ Mgb. 12/4-1866.

¹⁴ Mgb. 25/5-1866.

¹⁵ Mgb. 19/5-1866.

¹⁶ Mgb. 25/5-1866.

¹⁷ Mgb. 19/5-1866.

¹⁸ Mgb. 25/5-1866.

¹⁹ Ibid.

²⁰ Et engelsk skip «Bertha» ble leiet for £ 450 pr. måned. (Søndenfjeldskes forhandlingsprotokoll 26/6-1866.)

²¹ Ibid.

for å leie dampskip var imidlertid at importørene forpliktet seg til å benytte selskapets skip.²² En slik overenskomst ble truffet uten at det er angitt hvor mange som var med på den. (Det må ha vært mange da det var en betingelse fra direksjonen for å sette ekstra skip inn i ruten.) Som direksjonen hadde forutsagt satte Wilson et skip inn i Hamburgerruten,²³ men viktigere for den videre utvikling var selskapenes skifte av agenter.

Innehaveren av firmaet Tho. B. Morley & Co., som var Søndenfjeldskes agent i Hull, hadde meldt fra at han på grunn av sykdom måtte frasi seg agenturet.²⁴ Den i firmaet som best kjente Søndenfjeldskes forretninger, H. Heitman, hadde ønsket å overta agenturet, og han var i anledning konkurransen til stede på direksjonsmøter i Christiania.²⁵ Etter Heitmans mening ville Wilson ikke oppgi konkurransen, og Wilson hadde dessuten spesielt henvendt seg til de norske utfrakterne av trelast og fisk for å få deres støtte.²⁶

Søndenfjeldske ansatte imidlertid J. A. Dunkerly som ny ekspeditør i Hull, og Heitman er ikke nevnt i forhandlingsprotokollen i denne forbindelse. Ansettelsen fant sted den 11. juli, og 14 dager før hadde Heitman annonsert at han var Wilsons nye agent i Christiania.²⁷ Hva som hadde skjedd fra Heitman deltok på direksjonsmøtet i mai til annonsen i juni er noe uklart. Det verserte rykter om at Wilson hadde «kjøpt» Heitman, men disse ryktene ble imøtegått av den engelske generalkonsul i Christiania. Han påpekte at Heitman lenge hadde ønsket å overta Søndenfjeldskes ekspedisjon i Hull, men at sommel fra Søndenfjeldskes side og et godt tilbud fra Wilsons side i den tiden hans gamle arbeidsgiver hadde trukket seg ut av markedet, hadde gjort at han hadde slått til på Wilsons tilbud.²⁸ Det er stor sannsynlighet for at dette medførte riktighet. Påstandene ble i hvert fall ikke imøtegått av Søndenfjeldskes direksjon. Resultatet ble altså at den som best kjente Søndenfjeldskes forretninger i Hull, ble konkurrentens agent i Christiania, en situasjon som neppe var til Søndenfjeldskes fordel i fraktkrigen.

Etter disse omveltningene gikk konkurransen sin gang. Begge selskapene hadde to skip i Hullruten og ett i Hamburgerruten. Fraktene var satt kraftig

²² Søndenfjeldskes forhandlingsprotokoll 20/6-1866.

²³ Mgbl. 22/6-1866.

²⁴ Søndenfjeldskes forhandlingsprotokoll 11/7-1866.

²⁵ Søndenfjeldskes forhandlingsprotokoll 24/5-1866.

²⁶ Ibid. Wilson tilbød 4 d. for fiskekasser fra Christiansand når bare hans dampskip ble benyttet.

²⁷ Mgbl. 28/6-1866. Firma H. Heitman & Son er fremdeles selskapets agent i Oslo.

²⁸ Mgbl. 30/6-1866.

ned, til langt under lønnsomhetsgrensen.²⁹ Selv de gamle seilskip i stykkgodsfarten kunne ikke konkurrere med disse fraktene, og i Christiania ble det påpekt at det store antall dampskip som anløp byen langt oversteg byens behov.³⁰ De som tjente på fraktkrigen var importørene og eksportørene som fikk fraktet sine varer til langt lavere frakter enn før. Ut på høsten ble fraktene igjen satt opp, men det skyldtes vesentlig de store varelagrene i Hull.³¹

I midten av desember ble farten innstilt, og årets regnskap oppgjort. Av Søndenfjeldskes båter hadde «Ganger Rolf» et underskudd på vel 8.000 Spd. og det leide skip «Bertha» et underskudd på ca. 7.600 Spd. i Hullruten. «St. Olav» i Hamburgruten derimot hadde klart et overskudd på 990 Spd. Samlet var Søndenfjeldskes underskudd på 13.930 Spd. som måtte dekkes av reservefondet.³² Hva Wilsons regnskaper viste er umulig å si, men det kunne antas at hans tap i hvert fall var av samme størrelsesorden. På den annen side hadde han en rekke andre dampskip i fart, slik at tapet for ham ikke fikk så store følger som for Søndenfjeldske som bare hadde disse tre båtene.

I løpet av vinteren prøvde Søndenfjeldske å ruste seg til en ny sesong i konkurranse med Wilson. Deres henvendelse i januar om å avslutte fraktkrigen ble blankt avvist av Wilson,³³ og februar-mars ble de avgjørende måneder for den videre utvikling.

Søndenfjeldskes direksjonsmøte 19. februar 1867 vedtok å sende ut et sirkulære til Christianias handelsmenn med Søndenfjeldskes syn på konkurransen, og oppfordring til å slutte en lignende fraktoverenskomst som året før. Søndenfjeldskes mål var å gjenopprette samseilingsordningen slik den var før konkurransen startet, såfremt varemengden ikke tilsa at det trengtes flere skip i ruten. Samtidig ble det innkalt til møte på Børsen med Handelsstanden, og der ble flere synspunkter trukket frem. Resultatet av møtet var at 34 firmaer straks undertegnet avtalen om å bruke Søndenfjeldskes båter.³⁴ I løpet av februar undertegnet i alt 102 firmaer overenskomsten, mens 20 firmaer nektet. 11 firmaer, vesentlig tekstilbedrifter, tok forbehold om at

²⁹ Det første som forsvant var kapteinens kaplak og ekspedisjonsavgiftene. (16/4-1866.) Målegods var satt ned fra 7 til 1 pence pr. kub.fot og veiegods fra 20 til 5 sh pr. tonn. Trelastfrakten falt fra 30 sh in full til 15 sh in full pr. Petbg.Std. Passasjerfrakt fra 4 til 2 Spd. på 1. plass.

³⁰ Mgb. 4/9-1866.

³¹ E. Thon s. 53.

³² Søndenfjeldskes årsberetning for 1866.

³³ Søndenfjeldskes forhandlingsprotokoll 19/2-1867.

³⁴ Søndenfjeldskes forhandlingsprotokoll 22/2-1867.

alle de andre bedriftene i samme næringsgren skulle undertegne.³⁵ (Flere av disse har antageligvis ikke endelig undertegnet avtalen da flere av de som nektet var i disse bransjene). Oppslutningen var ganske stor, men Søndenfjeldskes direksjon var ikke fornøyd. Blant annet manglet en del av de aller største importørene, og uten dem ville ikke direksjonen innlate seg på konkurransen.³⁶ 2. mars 1867 averterte direksjonen i Morgenbladet at

«Ganger Rolf» skal indtil videre gaa paa Trondhjem.»

8. mars vedtok direksjonen et forslag fra Wilson om at han skulle oppgi Hamburg — Christiania-ruten hvis Søndenfjeldske oppga Hull-ruten. Dermed var fraktkrigen over, og Søndenfjeldske hadde mistet sin rute på England.

Hva hadde så Wilson og Heitman foretatt seg på denne tiden. De hadde avertert med 2 skip Christiania — Hull, 1 skip Christiania — Hamburg og 1 skip Bergen — Hull for den kommende sesong.³⁷ Heitman skrev dessuten noen ganger i avisen for å imøtegå kritikk og fremheve Wilson som det beste selskapet.³⁸ Heitman påpekte spesielt Søndenfjeldskes manglende evne til å klare sine forpliktelser også overfor de som hadde undertegnet overenskomsten. Handelsstanden skulle derfor være glad for at Wilson også seilte i ruten, og at han tok med varer blant annet fra Søndenfjeldskes avlyste turer.

Det er vanskelig å si hvor mye slik avisskriving har virket inn, men det er klart at Wilson spilte på splittelsene innen handelsstanden og påstøtte mangler ved Søndenfjeldskes evne til å fylle sine forpliktelser overfor sine kunder. Patriotisme og ønsket om å ha en egen norsk dampskipslinje har nok spilt inn for noen, men tydeligvis ikke alle. Frihandelsidéene, og «den seiler bedst som seiler billigst»,³⁹ har nok i stor grad preget manges holdning til fraktkrigen.

Søndenfjeldskes beslutning om å oppgi Hullruten kom nokså plutselig på mange, og direksjonen måtte flere ganger rykke ut i avisene for å forsvare sin beslutning.⁴⁰ Spesielt veide den manglende oppslutning om overenskomsten tungt.⁴¹ Det var ikke mange som nektet å inngå overenskomst, men altså nok til at direksjonen ikke fant det forsvarlig å fortsette fraktkrigen.

³⁵ Søndenfjeldskes forhandlingsprotokoll 8/3-1867. Vedlegg.

³⁶ Mgbl. 19/3-1867.

³⁷ Mgbl. 12/2-1867. Annonsen i faksimile s. 143.

³⁸ Mgbl. 16/2-, 26/2-1867.

³⁹ Mgbl. 23/2-1867 Th. Heftyes uttalelse på Børsmøtet 22/2-1867.

⁴⁰ Mgbl. 19/3-, 18/6-1867.

⁴¹ Mgbl. 19/3-1867.

«Hva der altsaa stod tilbage for Direktionen var, enten at vedblive paa Hull med sikker Udsigt til at sætte Penger overstyr, . . . eller indgaa paa den af Wilson foreslaaede Overenskomst om at beholde hver sin Rute».42

Direksjonen var klar over at også Wilson hadde tappt penger på konkurransen,43 men innså også sin egen begrensning. Søndenfjeldskes ressurser var mindre enn Wilsons, og enda et år med tap ville redusere selskapets midler alt for mye.

Dermed hadde Søndenfjeldske og norsk dampskipsfart mistet en potensiell lønnsom rute. Wilson hadde nærmest monopol i ruten og opprettholdt den i de følgende år med ukentlige seilinger. Han hadde ekspandert på Englands handel, mens Søndenfjeldske bare hadde Norges handel å ekspandere på, og når handelsstanden ikke helhjertet støttet det norske selskapet, kom det i denne sammenheng til kort.

2. *To østlandske trelasteksportørers bruk av dampskip.*

Størsteparten av den norske eksport av trelast ble skipet med seilskip, men også dampskip ble brukt. Blant annet henvendte Wilson seg til trelasteksportørene for støtte under fraktkrigen i 1866.44 Det vil derfor være av interesse å undersøke hvordan to av de store trelasteksportørene, Anker i Fredrikshald og Tostrup Mathiesen i Christiania, skipet sin trelast.

Tostrup Mathiesen hadde ikke lenger selv skuter i 1860-årene, men befraktet både norske og utenlandske skip for sin eksport. Hovedtyngden av eksporten gikk tidlig i 1860-årene til Frankrike, mens skipningene til England var færre. Som vanlig ble det brukt seilskip, men i 1865 sendte Tostrup Mathiesen to ladninger trelast med dampskip til Hull. Ladningene var på 80 og 32 Petbg.Std. planker og bord.45 Frakten var 30 sh in full pr. Std. og det var Søndenfjeldskes «Ganger Rolf» som ble benyttet begge gangene.46 Det ble med de to sendingene det året, men under fraktkrigen mellom Wilson og Søndenfjeldske i 1866 ble hele 12 ladninger sendt med dampskip til England.47 Noen få gikk til London med «North Star» rederiet, mens de fleste gikk til Hull, likelig fordelt mellom Wilsons og Søndenfjeldskes skip.

42 Mgb. 19/3-1867.

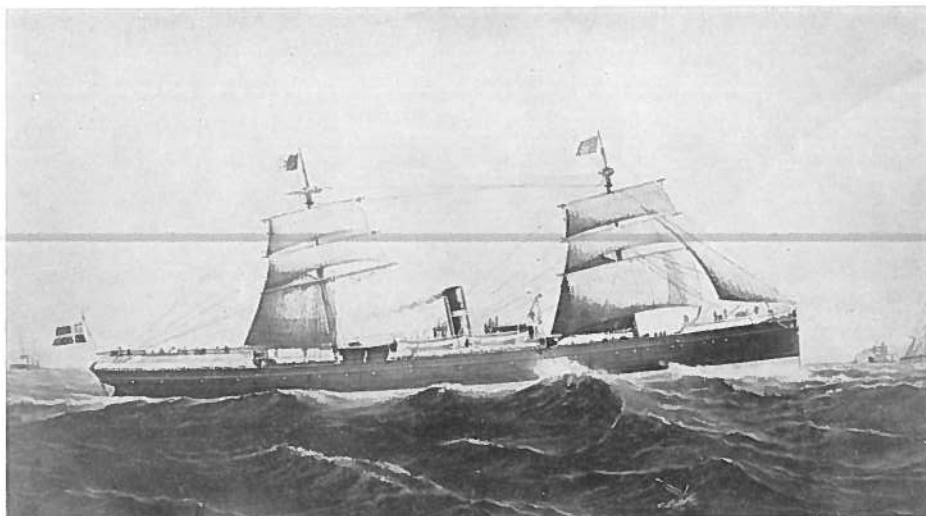
43 Ibid.

44 Se ovenfor side 5.

45 Tostrup Mathiesen arkivet Copiebog 1864-1868, 22/6-1865 og 6/10-1865.

46 Ibid. 6/10-1865.

47 Sammenlagt etter opplysninger i Copiebogen.



D/S «Kong Sverre», 2200 BRT, Den Norsk-Amerikanske Dampskibslinje, Bergen. Bygget 1873 i Middlesbro'. I emigrantrute Bergen—New York. Forlist 1875. (Fot. B.Sj.)

S/S "Kong Sverre", 2.200 g.r.t., The Norwegian-American Steamship Line, Bergen. Built 1873 at Middlesbro'. In emigrant service between Bergen and New York. Wrecked in 1875.

Enkelte av de engelske importørene hadde kontrakt med Wilson om å bruke hans skip,⁴⁸ på samme måte som Søndenfjeldske hadde kontrakt med norske importører. Tostrup Mathiesen sto altså ikke fritt i å velge skip for sin eksport, og firmaet sto ikke på noen av Søndenfjeldskes lister, verken over de som støttet eller nektet å støtte selskapet. Det kan godt tenkes at flere norske eksportører og importører var i en tilsvarende stilling hvor de ikke kunne, eller ville, støtte Søndenfjeldske fordi deres engelske forbindelser var bundet av kontrakt med Wilson. På den annen side henstilte Tostrup Mathiesen til sin agent i Hull om å forsøke å fornye importørenes kontrakter,⁴⁹ og firmaet ville ikke befrakte Søndenfjeldskes skip da de høynet trelastfrakten på høsten 1866.⁵⁰

Frakten, som høsten 1865 var på 30 sh in full, hadde på grunn av konkurransen falt til 15 sh in full pr. Std. i juli 1866.⁵¹ Det var et stort fall,

⁴⁸ Copiebog 5/10-1866 og 2/11-1866. Tostrup Mathiesen var interessert i å sende fast antall Std. hver uke (10/8-1866).

⁴⁹ Ibid. 5/10-1866.

⁵⁰ Ibid.

⁵¹ Ibid. 6/6-1866.

og Tostrup Mathiesen hadde tro på at den ville falle enda mer.⁵² Dette skjedde ikke. Det viste seg så at da Wilson ble alene om Hullruten fra 1867, steg fraktene raskt forbi 25 sh pr. Std. for vårskipningene.⁵³ Utover høsten steg fraktene til 27 sh 6 d, og det var snakk om 30 sh pr. Std.⁵⁴ Mange av Christianias trelasteksportører hadde tatt imot store ordre for levering i Hull på grunn av de lave fraktene året før, og siden de ikke hadde sikret seg fraktgaranti, var de nå nødt til å frakte til de høyere fraktene.⁵⁵ Tostrup Mathiesen derimot sendte bare tre mindre ladninger med Wilsons dampskip i 1867, og først da Heitman gikk med på en frakt av 25 sh til 27 sh 6 d pr. Std.⁵⁶

Senere stabiliserte fraktene seg på 25—27 sh 6 d pr. Std., og trelast ble jevnlig sendt med dampskipene. Tostrup Mathiesen inngikk kontrakter med Heitman i årene fremover om skipning av større kvanta trelast til faste frakter.⁵⁷ Ladningene var ofte ikke på mer enn 20—30 Std. hver, og det ble skipet trelast nesten med hvert dampskip i ruten. Selv om det var lovet plass, hendte det at trelasten ble liggende over i Christiania, til Tostrup Mathiesens og mottagerne i Hull's ergrelse.⁵⁸ Men det var lite de kunne gjøre. Wilson var alene i ruten, og det var vanskelig å få seilskip til tilfredsstillende frakter, spesielt når det dreide seg om forholdsvis små partier og ikke hele ladninger.⁵⁹ Stort sett gikk imidlertid skipningene etter planen, og eksporten til England økte rundt 1870.⁶⁰

Tostrup Mathiesen hadde også et stort marked i Frankrike. Eksporten dit gikk i det alt vesentlige med seilskip, men dampskip ble benyttet enkelte ganger. Søndenfjeldskes «St. Olav» gikk i januar 1867 en ekstratur til Havre med norsk utstyr til Parisutstillingen, og Tostrup Mathiesen benyttet anledningen til å sende med et parti trelast på 70—100 Chra.Std.⁶¹ Neste gang dampskip ble brukt til Frankrike var i 1870 da Søndenfjeldske med «Ganger Rolf» prøvde å åpne linje Christiania—Havre. «Ganger Rolf» gikk 10 turer

⁵² Copiebog 13/6-1866.

⁵³ Ibid. 25/3-1867.

⁵⁴ Ibid. 4/8-1867.

⁵⁵ Ibid. 16/8-1867.

⁵⁶ Ibid. 19/8-1867.

⁵⁷ Ibid. 11/2-1868, 12/5-1869, 15/3-1870, 18/3-1871, 28/6-1872.

⁵⁸ Ibid. 6/7-1866, 24/4-1868, 14/4-1870.

⁵⁹ Ibid. 4/8-1867 16/8-1867. I august var dampskipsfrakten 27 sh 6 d mens seilskipsfrakten var 30—32 sh.

⁶⁰ Fraktavtalene med Heitman omfattet en stadig økende mengde trelast.

⁶¹ Tostrup Mathiesen arkivet Copiebog 14/1-1867.

på Havre, men Tostrup Mathiesen benyttet båten bare til å sende tre mindre ladninger.⁶²

Verdien av disse ladningene var ca. 45.000 fr., mens firmaets hele eksport til Frankrike i 1870 besto av 10 skipninger til en samlet verdi av ca. 275.000 fr.⁶³ Skipningene hadde stoppet opp allerede i august på grunn av krigshandlingene, og eksporten til Frankrike i 1870 var mindre enn årene før.⁶⁴ I 1871 sendte firmaet bare 6 ladninger til Frankrike⁶⁵ hvorav én på 212 Chra.Std. med dampskipet «Elgen».⁶⁶ Det var altså bare noen få ganger Tostrup Mathiesen brukte dampskip til Frankrike. På den annen side var det ingen faste dampskipslinjer dit, og fremstøtene i 1870 ble hindret blant annet av den tysk-franske krig.

Seilskipsfraktene til Havre (firmaets viktigste importhavn i Frankrike) lå i begynnelsen av 1860-årene på 33—34 fr. med 5 % kaplak pr. Chra.Std. I slutten av tiåret var de sunket til 28—29 fr., men var i 1872 igjen oppe i 30 fr. 5 % pr. Chra.Std.⁶⁷ Stigningen var markert, og mens dampskipsfrakten til Hull var 15 sh 7 d pr. Chra.Std.,⁶⁸ tilsvarte 30 fr. 5 % omtrent 25 sh pr. Std.,⁶⁹ en ganske betydelig fraktforskjell. Fraktene til England var altså vesentlig lavere, og det ble dessuten oppnådd bedre priser og betingelser både i England, og tildels Tyskland, enn i Frankrike.⁷⁰ Det franske marked hadde mistet sin dominans i firmaets eksport, mens eksporten til England stadig vokste. I 1872 eksempelvis, tinget firmaet plass for hele 1000 Petbg.Std. med Hull-dampskipene.⁷¹

Anker-firmaet i Fredrikshald drev sin eksport på en annen måte enn Tostrup Mathiesen. Firmaet hadde selv en seilskipsflåte i 1860-årene, og benyttet egne og andres seilskip til sin eksport til England og Frankrike. Anker-familien hadde aksjer i Søndenfjeldske og Halden Dampskibsselskab,⁷²

⁶² Copiebog nr. 473. Spesifikasjon over skipninger til Frankrike for 1870.

⁶³ Ibid.

⁶⁴ I 1868 hadde firmaet eksportert for ca. 500.000 fr. (brev nr. 43 1868) og i 1869 ca. 360.000 fr. (brev nr. 249 1869).

⁶⁵ Copiebog nr. 601 1871.

⁶⁶ Ibid. 30/8-1871.

⁶⁷ Se vedlegg nr. 6.

⁶⁸ Copiebog 23/8-1872.

⁶⁹ Utreget etter tall oppgitt for pund og franc 5/7-1871.

⁷⁰ Copiebog 22/2-1872 23/8-1872.

⁷¹ Ibid. 28/7-1872.

⁷² Peder Anker hadde 6 aksjer i Søndenfjeldske og 9 aksjer for 16 830 Spd. (1/3 av kapitalen) i Halden Dampskibsselskab. Etter P. Ankers død i 1863 ble disse aksjene delt mellom barna. (Skifteprotokoll i P. M. Anker og hustrus fellesbo Ankerarkivet Halden.)

og medlemmer av familien satt i direksjonen for sistnevnte,⁷³ men firmaet benyttet ikke dampskip til sin trelasteksport. De aktuelle dampskipene hadde bare anløp på vestsiden av Christianiafjorden på sin vei til Christiansand, og omlastning av trelast, eller ad-hoc anløp av Fredrikshald, ville antageligvis fordyre transporten betraktelig.

Det var derfor først fra 1870 da Chr. Anker begynte tremasseproduksjon for eksport til England at det ble benyttet dampskip. Produksjonen var foreløpig nok så liten (7—800 tonn i 1871),⁷⁴ og Anker var avhengig av jevnlige skipninger for å møte etterspørselen i England. En henvendelse fra Anker til direksjonen for dampskipet «Bravo» av Mandal om frakttilbud til England førte ikke frem.⁷⁵ Derimot ble tremasse i kasser skipet fra Christiania både med Wilson-skip til Hull og «North Star» til London, og med Heitman ble det oppnådd enighet om 12 sh in full pr. tonn som frakt.⁷⁶ Fra Fredrikshald ble de mindre partiene sendt til Christiania med dampskipet «Halden», mens de større partiene ble sendt med jakter.⁷⁷ Prisene på tremasse i England var ganske høye,⁷⁸ og tremassen tålte derfor den fordyrende omlastningen i Christiania.

Tostrup Mathiesen benyttet altså dampskip tidligere enn Anker, men det er tydelige fellestrekk i bruken av dampskip. Det var for det første den mest verdifulle delen av trelasten, planker, bord og tremasse som ble skipet med dampskip. Planker og bord ble stort sett bare skipet fra dampskipenes vanlige anløpssteder, mens tremassens høyere markedspris tålte en fordyrende omlastning. Dessuten var det linjedampskipene i faste ruter som ble benyttet til regelmessige, men små ladninger, og til på forhånd avtalte frakter.

For linjedampskipene var derfor trelast en jevn suppleringslast, også egnet for dekkslast, til utnyttelse av kapasiteten. Lastedampskip i fraktfart kunne ca. 1870 enda ikke konkurrere om trelasten. Etter beregninger av dampskipsutgiftene i 1871 ville trelast-kullfart mellom Øst-Norge og England gi direkte tap med de daværende frakter og utgifter.⁷⁹ Trelasteksport med dampskip begrenset derfor seg selv da Wilson bare hadde begrenset kapasitet for denne vare.

⁷³ Nils Anker blant annet var direktør for selskapet. (Edvar Bull d.y.: «Arbeidermiljø under det industrielle gjennombrudd» 1972 s. 21 f.)

⁷⁴ Ankerarkivet, Copiebog 15/5-1871.

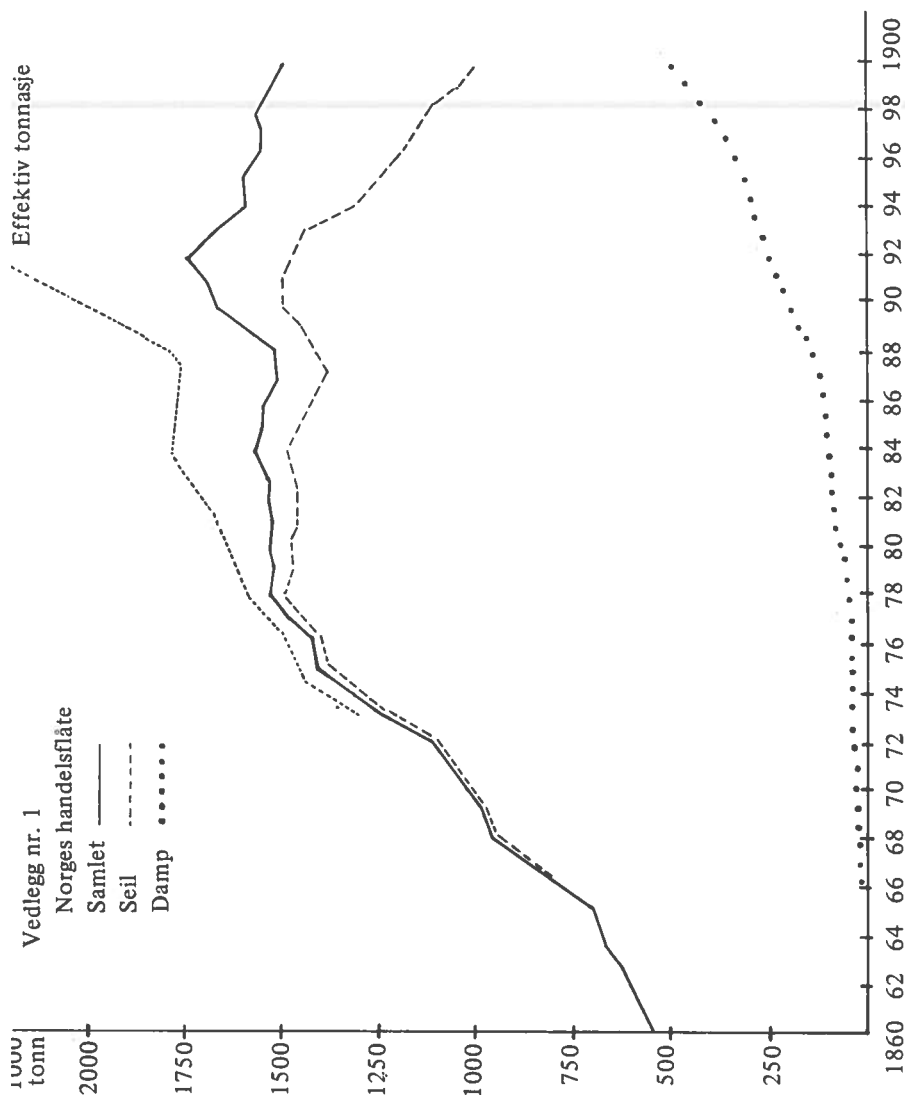
⁷⁵ Ibid. 9/12-1870.

⁷⁶ Ibid. 15/5-1871.

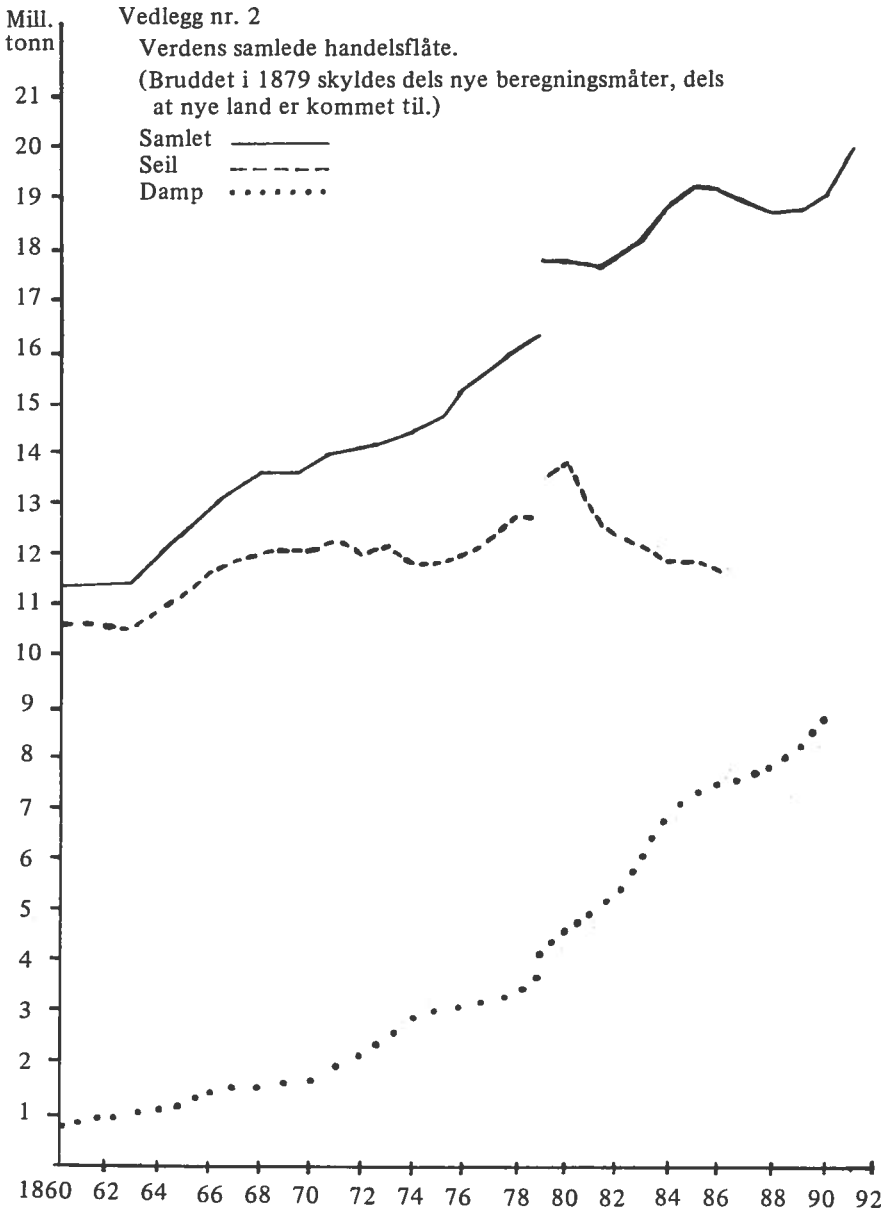
⁷⁷ Ibid. 12/12-1870, 10/5-1871.

⁷⁸ Anker hadde tilbud på £ 7/10 — £ 7/15 pr. tonn levert i London (12/9-1870).

⁷⁹ Direktør Ihlen, Mgbl. 11/10-1871.

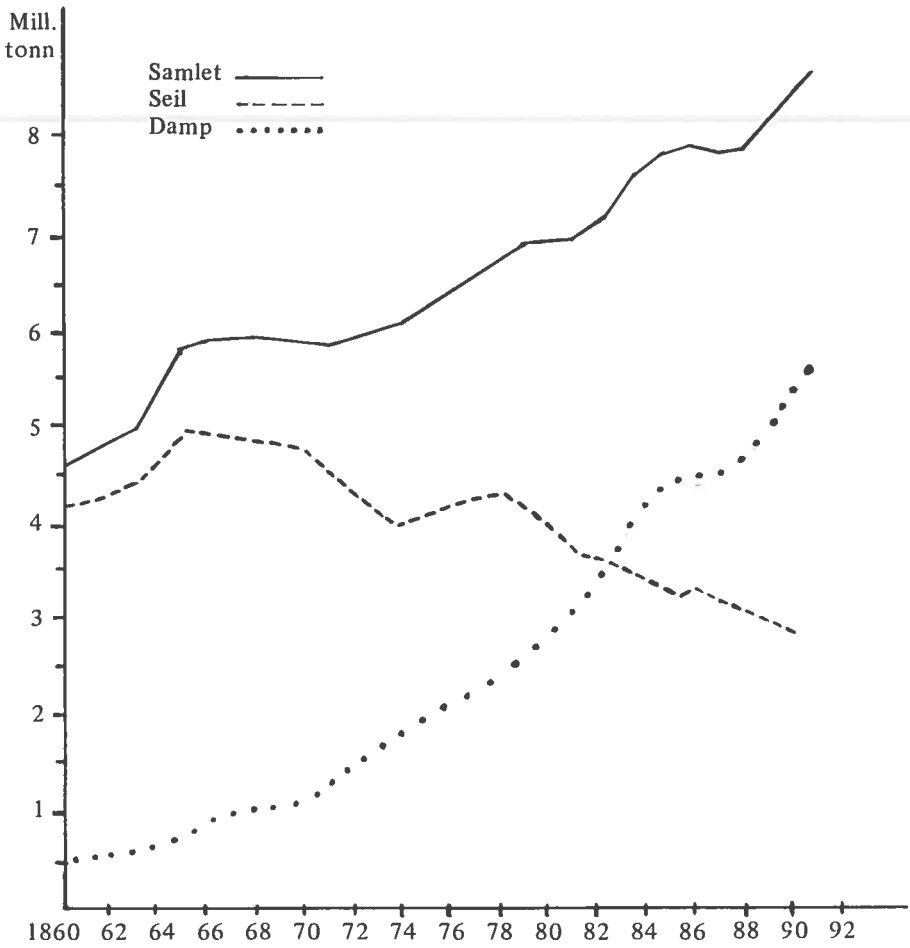


Kilde: NOS Skibsfart



Kilde: Navigation Maritime II & IV

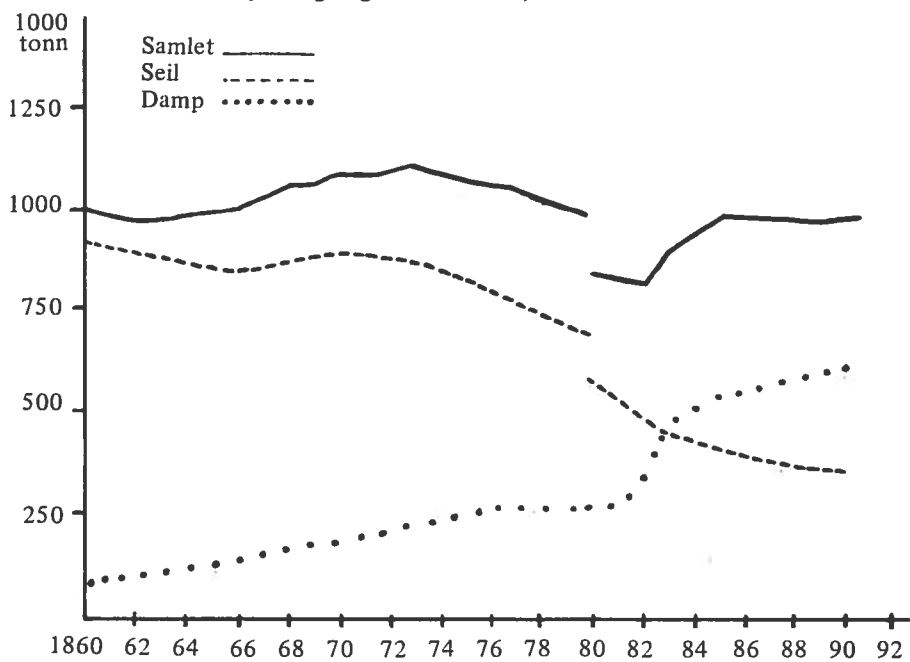
Englands handelsflåte



Kilde: Navigation Maritime II & IV

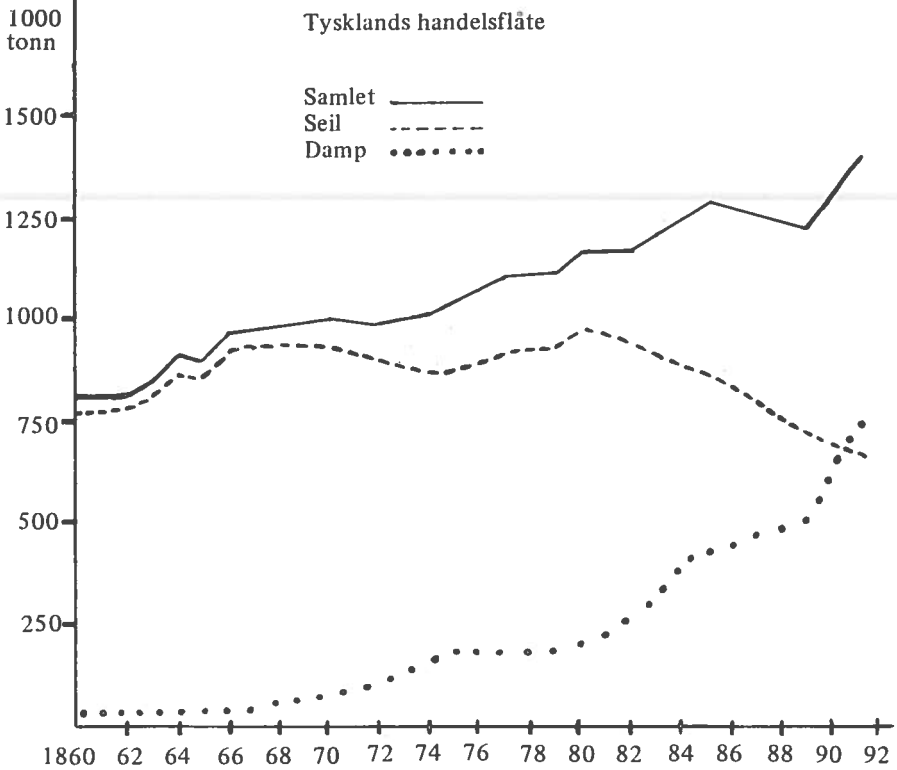
Frankrikes handelsflåte

(1879: Ny beregningsmåte innført.)



Kilde: Navigation Maritime II & IV

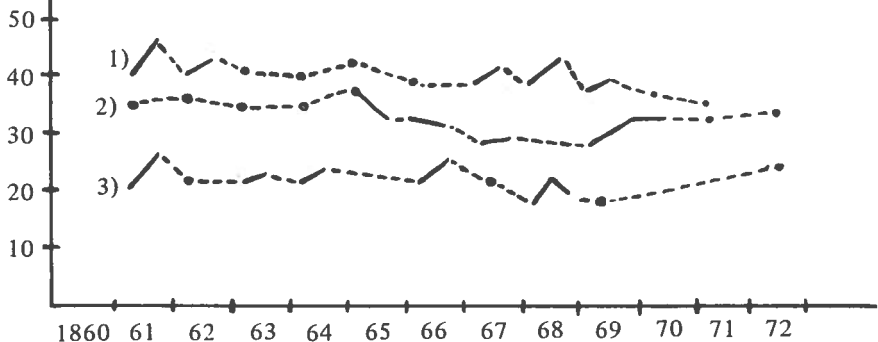
Vedlegg nr. 5



Kilde: Navigation Maritime II & IV

Vedlegg nr. 6

Trelast: 1) Christianiafjorden – London, sh pr. favn splitved
2) Christianiafjorden – Fransk kanalhavn fr. pr. Chra. Std.
3) Christianiafjorden – London sh pr. Chra. Std.

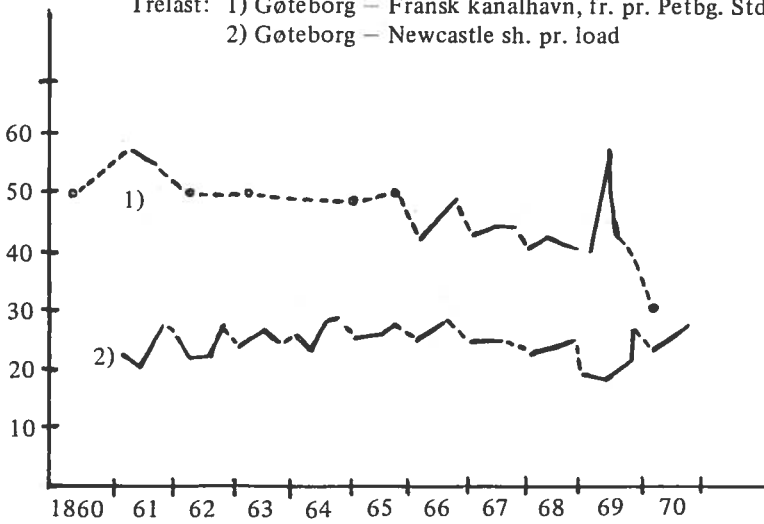


Kilde: Morgenbladets fraktnoteringer

Vedlegg nr. 7

Trelast: 1) Gøteborg – Fransk kanalhavn, fr. pr. Petbg. Std.

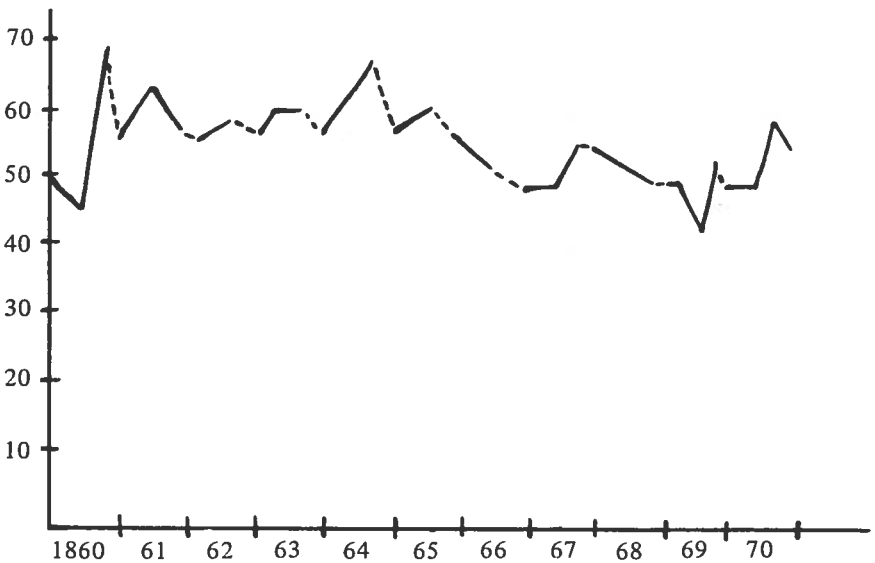
2) Gøteborg – Newcastle sh. pr. load



Kilde: Morgenbladets fraktnoteringer

Vedlegg nr. 8.

Trelast: Sundsvall—London, sh. pr. Petbg. Std.



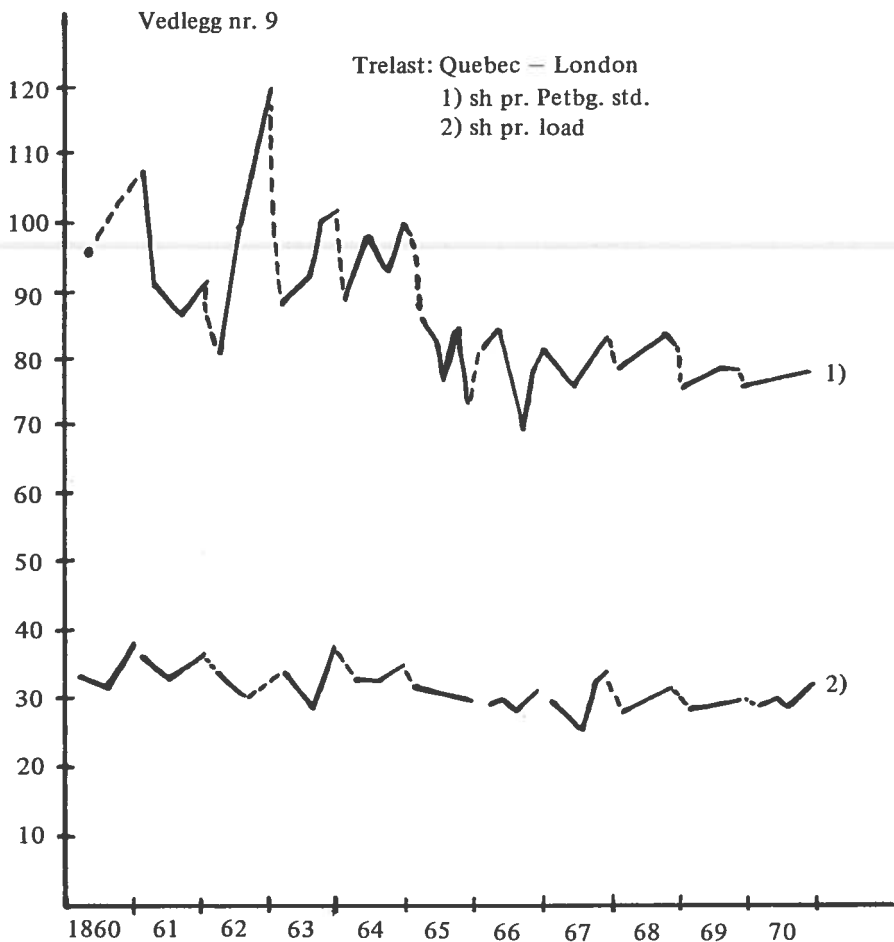
Kilde: Morgenbladets fraktnoteringer

Vedlegg nr. 9

Trelast: Quebec – London

1) sh pr. Petbg. std.

2) sh pr. load



Kilde: Morgensbladets fraktnoteringer

Vedlegg nr. 10

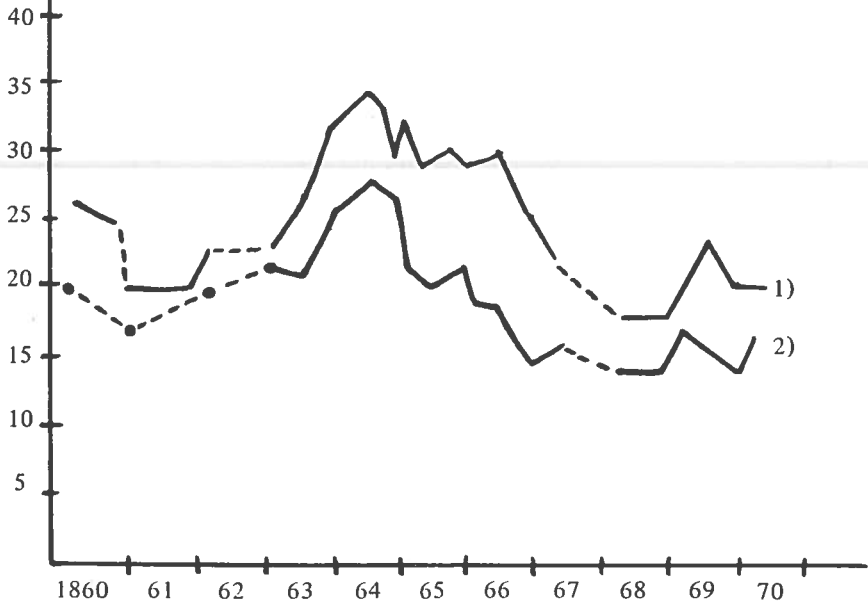


Kull: 1) Newcastle - Stockholm, £ pr. keel
2) Newcastle - Christiania, £ pr. keel

Kilde: Morgenbladets fraktnoteringer

Vedlegg nr. 11

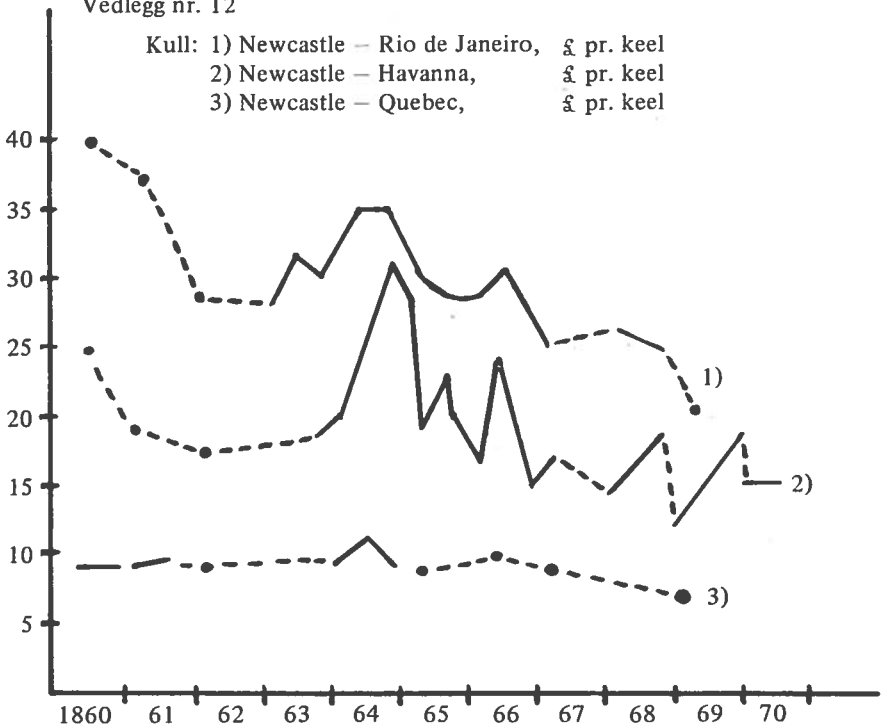
Kull: 1) Newcastle – Alexandria, ₤ pr. keel
 2) Newcastle – Odessa ₤ pr. keel



Kilde: Morgenbladets fraktnoteringer

Vedlegg nr. 12

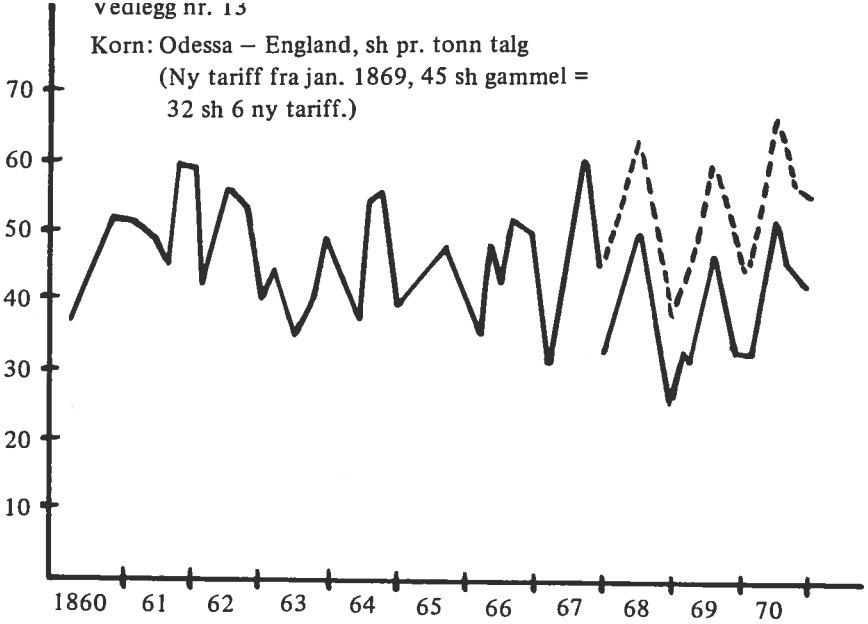
Kull: 1) Newcastle – Rio de Janeiro, ₤ pr. keel
 2) Newcastle – Havana, ₤ pr. keel
 3) Newcastle – Quebec, ₤ pr. keel



Kilde: Morgenbladets fraktnoteringer.

vedlegg nr. 13

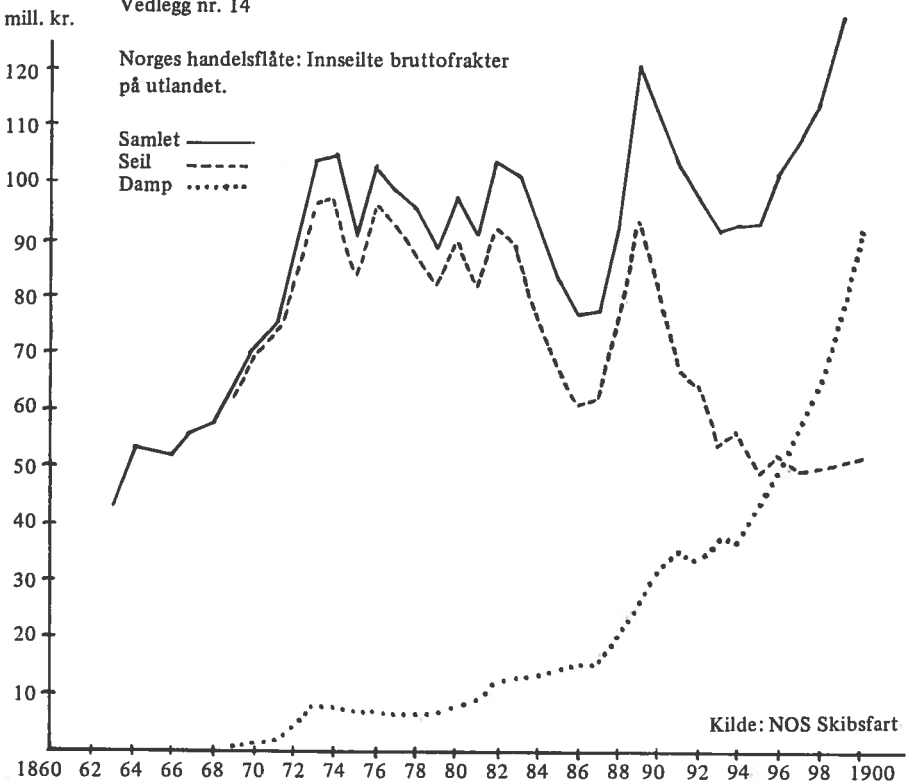
Korn: Odessa – England, sh pr. tonn talg
(Ny tariff fra jan. 1869, 45 sh gammel =
32 sh 6 ny tariff.)



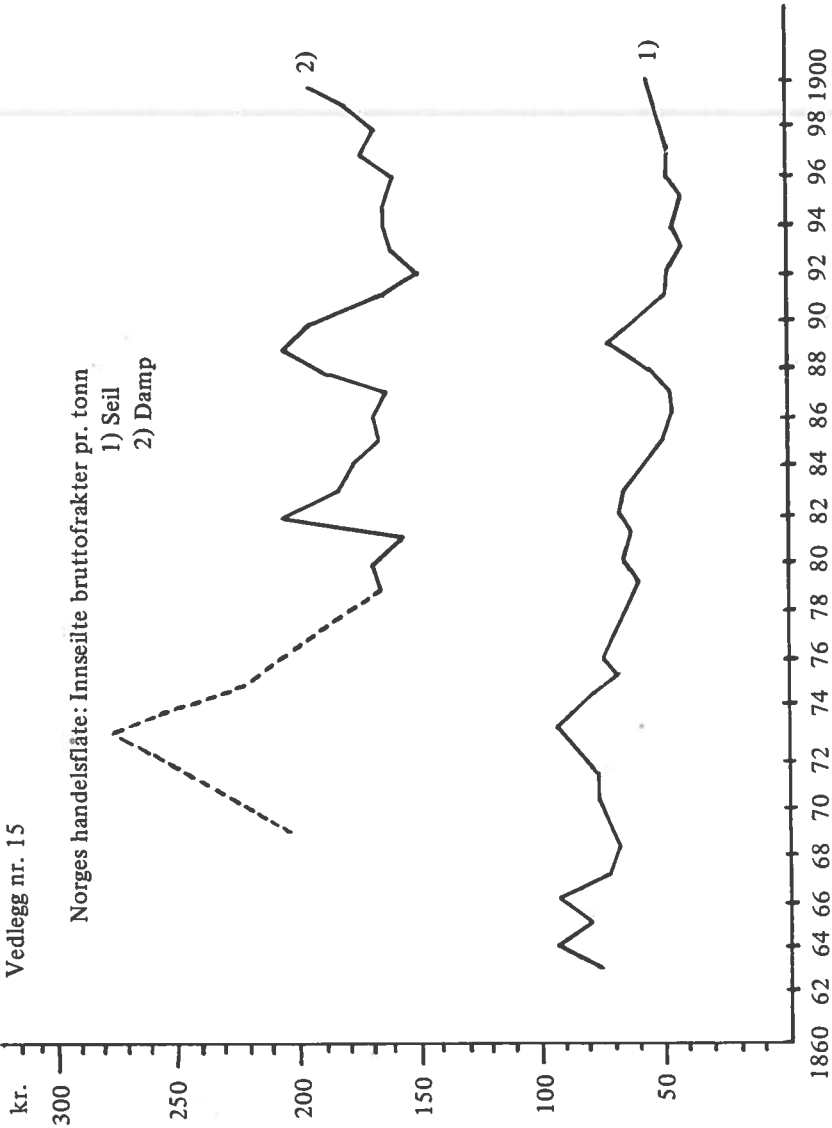
Kilde: Morgenbladets fraktnoteringer.

Vedlegg nr. 14

Norges handelsflåte: Innseilte bruttofrakter
på utlandet.



Kilde: NOS Skibsfart



Kilde: N.O.S. Skibsfart. Damp 1869 — 1878 er utregnet av meg etter tall fra N.O.S. for dampskip i utenriksfart og deres bruttofrakter. Tallene er usikre, men tendensen er klar.

KILDE- OG LITTERATURLISTE

Trykte kilder:

Amtmannsberetningene 1860—1875.

Det Søndenfjelds-Norske Dampskibsselskab, Årsberetning 1860—1872.

Ihlen: «Om Driftsudgifterne for Dampskibe». MgbI. 11/10-1871.

Morgenbladet 1860—1870.

Norges Officielle Statistikk:

Historisk statistikk 1868.

Skibsfart 1860—1900.

Handel 1866—1900.

Stortingsforhandlingene 1857, 1871, 1922.

Board of Trade: «Tables showing the Trade and Navigation of the United Kingdom».
1850—1900.

«Tableau Décennal du Commerce de la France» 1850—1895.

Utrykte kilder:

Det Søndenfjelds-Norske Dampskibsselskab, Forhandlingsprotokoll 1854—1867.

T. Fjeld: «Fredrikshalds seilskuter 1814—1933». Manuskript i Haldens Minders arkiv.

Statistisk sentralbyrå, diverseserie, Riksarkivet.

Tank-Anker-arkivet:

Copiebog: 1860—1872.

Hovedbog: 1857—1871 og 1869—1878.

Journal «Skibenes Fart 1857—1875».

Tostrup Mathiesen-arkivet:

Copiebog: 1862—1872.

Litteraturliste:

J. Bjerke: «Langtidslinjer i norsk økonomi» SØS nr. 16 Oslo 1966.

R. Danielsen og O. Vedeld: «Det Nordenfjeldske Dampskibsselskab 1857—1957».
Tr.heim 1957.

J. Grieg: «Spredte erindringer om Bergens skibsfart». Trykt som manuskript Bergen 1930.

W. Keilhau: «Norges eldste linjerederi». Bergen 1952.

A. N. Kiær: «Bidrag til belysningen af skibsfartens økonomiske forhold». Chra. 1877.

A. N. Kiær: «En fare for den norske skibsfart». Statsøk. tidsskr. 1899.

A. N. Kiær: «Statistiske oplysninger vedkommende Skibsfartens Økonomi». Chra. 1871.

A. N. Kiær: «Statistique Internationale. Navigation Maritime» vol. I-IV. Chra. 1876—1892.

A. N. Kiær: International skibsfartsstatistikk:

1) Tabeller vedkommende Handelsflaaderne 1850—1886. Chra. 1886.

2) Tabeller vedkommende Skibsfartsbevægelsen 1872—1894, og Handelsflaaderne
1886—1896. Chra. 1897.

B. Kolltveit: «Etableringen av Den Norske Middelhavslinje». Sjøfartshistorisk årbok 1968.

K. Koren og J. Pedersen: «Den ældre norske dampskibsfart». Manuskript, Chra. 1910—16.

R. A. Lorentzen: »Det Stavangerske Dampskibsselskab 1855—1955». Stvgr. 1955.

A. W. Nielsen: «Mandals sjøfartshistorie fra 1850». Oslo 1941.

E. Pedersen: «Kragerø's sjøfartshistorie fra 1850». Oslo 1933.

J. Pedersen: «Om statens dampskibsfart og endel dermed sammenhengende privat damp-
skibsfart». St.fh. 1922 b. 2b anh. til St.med. nr. 15.

- K. Petersen: «Norsk dampskipsfart blir en stormakt på havet». Tr.heim 1949.
- L. Pettersen: «Opprettelsen av Englandsruten. (Trondheim)—Bergen—Newcastle. Univ. i Bergen årbok 1953.
- E. Thon: «Rutefart i 100 år». Oslo 1954.
- J. Worm-Müller: «Den norske sjøfarts historie». Oslo 1927—1952.
- Ph. Bagwell: «The Post Office Steam Packets, 1821—36, and the Development of Shipping on the Irish Sea». Maritime History vol. I 1971.
- G. S. Graham: «The Ascendancy of the Sailing Ship 1850—85». The Economic History Review IX 1956.
- Ch. K. Harley: «The shift from sailing ships to steamships, 1850—1890: a study in technological change and its diffusion». Essays on a Mature Economy (red. D. N. McClosky) Princeton Univ. Press 1971.
- W. S. Lindsay: «A History of Merchant Shipping and ancient Commerce». Vol. I-IV London 1876.
- D. North: «Ocean Freight Rates and Economic Development 1750—1913». The Journal of Economic History XVIII 1958.

SUMMARY

Norwegian shipping abt. 1860-1875

World trade and thus world transport grew rapidly from around 1850. This was also the period when steamships were used at a steadily growing rate. The Norwegian merchant fleet saw a great expansion in this period, much greater than any other merchant fleet. But this growth came practically only in sailing ships, steamships were taken into use much later in the century.

In trying to explain this, we have to look at both the general conditions for shipping, and at the rentability of Norwegian ships at time.

Looking into the external conditions for growth, there is a marked difference in use between the sailing ship and the steamship. The steamship had its limitations in use due to high operative costs, primarily high coal consumption. It was mainly used as mail- and passengershhip, and in transport of costly and delicate merchandise to which speed and transport conditions were important.

It was in bulk transport based on the timber trade that the Norwegian fleet expanded; precisely trades where the sailing ship was superior to the steamship.

Studies on net profit of Norwegian shipping in this period, both for single companies and on a national base, show that sailing ships on an average gave 12-14% net profit in the years 1867-68, and around 20% in the early 1870's. The years 1867-68 were at the time considered as poor years. But with a net profit of 12-14% this tells more about what kind of profit it used to be than bad times as such.

Norway had only a handful of steamships sailing abroad in this period, and they were practically all running in regular services and organized in limited companies. These companies gave in these years on average a dividend of 6-8%, which was practically half the net profit of sailing ships.

But the wish for profit in shipping was not the sole motive for the promoters of steamship companies. They were mostly businessmen who just as much wanted safer and better communications with their major markets. In this way the steamships were linked to the towns of commerce and industry, and their expansion was mutual dependant on the expansion of commerce.

Turning to the national conditions for growth, the sailing ship and the steamship turn out to be organized and financed in quite different ways. The Norwegian sailing ships were organized in parts companies where each ship was a separate financial unit. It is easy to increase the number of this kind of company when demand for ships, freights and labour supply are favourable and stable. Profit was good and "everyone" in the coastal districts wanted to make the most of it. Savings were rather invested in shipsparts than put in the bank.

The steamship on the other hand, was three times as expensive to buy as a new sailing ship of the same tonnage, and six times as expensive as a second hand one.

Thus, lots of money was needed to buy a steamship, and the way to make it was to form a company based on subscription of shares. Due to high operative costs the steamship had to have a high level of utilization, and was thus best used in regular services with agents ashore gathering cargo for the next trips. Long voyages in ballast looking for cargo, which was common to the sailing ship, would be ruinous to the steamship.

The main export article from Eastern Norway was timber, a trade where steamships could not compete with sailing ships in the 1860's. Western Norway with its export of fish and fish products gave better possibilities, and this was a trade where steamships were used. If the volume of this export grew, or if other commodities suitable for steamships showed up, expansion was possible. Both these conditions came through in the mid 1860's with pyrites as the new export cargo. But the norwegian steamships in these trades of course met competition from others, expanding on the commerce of their home countries.

A possible source for financial help to steamship companies was subsidies from the government. The Norwegian Storting however, would only give grants to the coastal services, and saw this as part of developing the national communications. They did not want to subsidize export industries. The only governmental contribution to private steamship companies going abroad was small payments for the mail service. The British government on the other hand, gave rather large grants to several private companies, to help British trade and better communications with british markets.

The Norwegian sailing ship fleet expanded on the need of world transport and was thus to a large extent detached from the national need for transport. Considerable amounts of money was brought into the country and to a large degree reinvested in sailing ships. But quite a bit of the profit was also used to better people's way of life. Capital as such existed in Norway at the time, but it was spread on many hands.

What is most remarkable in Norwegian shipping in the 1860's is not the lack of steamships, but rather that the sailing ship fleet managed to expand the way it actually did.

The appendix to this paper is giving two studies which support parts of the paper. The first one covers the freightwars between the British company Wilson Line and the Norwegian company Søndenfjeldske. Søndenfjeldske had to stop its service on Hull in 1867 due to lack of support from Norwegian businessmen, and the fact that Wilson had the enormous British trade as base for his expansion.

The second one is showing how two major exporters of timber in Eastern Norway used, or did not use, steamships in their export. Only part of the most valuable articles were sent by steam, usually in small quantities by the regular steamship services. The rest of the export was shipped by sail.



*Vi ønsker NORSK SJØFARTSMUSEUM
til lykke med det nye museumsbygg og takker
for behagelig forbindelse i byggeperioden.*

Vi ønsker fremgang og trivsel for
Muséet i sine nye lokaler!

Hilsen
KR. STENSRUD & SØN A/S
Hovedentreprenør

F. HOLM
MNIF MRIF
byggelederfirma
Sandviksvn. 12, 1322 Høvik

INGENIØRENE BONDE & CO.
Rådgivende ingeniører i byggeteknikk
Treschowsgt. 2 b, Oslo 4
Tlf. (02) 15 20 10

Rådgivende ingeniører i V.V.S.-teknikk
Ingeniørene
ERICHSEN & HORGEN
Hansteensgt. 5, Oslo 2
Tlf. (02) 44 18 40

Rådgivende ingeniører i elektroteknikk
MRIF
NISSEN OG VON KROGH
Kronprinsensgate 3
Oslo 2 tlf. (02) 41 58 70

ODD ARONSEN
MEKANISK INDUSTRI
Stordamvn. - Oslo 6

Malermester
GROMHOLT A/S
Akersgt. 45, Oslo 1

JAC. JACOBSEN A/S
Enebakkvn. 117, Oslo 6 - tlf. 67 38 93
VENTAL 80 mm utvendige persienner

Glassmesterfirmaet
ROALD LARSEN A/S
Stensgt. 8, Oslo 3

BRØDRENE REBER A/S
Heisfabrikk
4701 Vennesla