



INNENRIKS SJØFART GJENNOM 100 ÅR
REDERIENES LANDSFORENING 1912 - 2012





INNENRIKS SJØFART GJENNOM 100 ÅR
REDERIENES LANDSFORENING 1912 - 2012



Rederienes Landsforening

Utgiver: Rederienes Landsforening

Redaksjon: Lennart Hovland,
Harald Thomassen, Bård Kolltveit,
Olaug R. Sjursø

Layout og trykk: GRØSET™

Opplag: 600

INNHold

Forord	9
To ble én fra 1990 – organisasjonens historie 1912-2012	11
Samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa: Ei ferje er ei ferje - ein veg er ein veg	15
Kommunal- og regionalminister Liv Signe Navarsete: Ferjeliv	19
Tidl. vegdirektør Olav Søfteland: Ferjene – ein del av vegnettet	21
Tidl. direktør ved Norsk Sjøfartsmuseum, Bård Kolltveit: Lokalbåten - ein katalysator i samfunnet	27
Tidl. adm. dir i Fosen Trafikklag AS, Nils A. Lines: En distriktsnæring mellom forretning og politikk	51
Forbundsleder Jacqueline Smith, Norsk Sjømannsforbund, generalsekretær Hilde Gunn Avløy, Det norske maskinistforbund og direktør Hans Sande, Norsk Sjøoffisersforbund: Tarifforhandlinger i krig og fred	59
100 år som tariffmotpart	63
Bjørn Foss, tidl. Møreforskning: Halvt hundreår med hurtigbåter	67
Tidl. programsekretær i NRK, Bjørn Hansen: Tur-retur Nesodden: livets reise	75
Adm. dir. Olav Fjell, Hurtigruten ASA: En del av Norge – siden 1893	79
Generalsekretær Øyvind Stene, Redningsselskapet: De som går ut når andre søker havn	93
Redaktør Dag Bakka jr. , sjøfarthistoriker: Fra slep til beredskap og entreprenørvirksomhet	97
Til vern om næringens felles interesser – foreningens næringspolitikk	101
Olav Smørdal, styreleder RLF 1994 – 1998 og Anker Grøvdal, styreleder RLF 2010 – 2012: Konkurransereformer i innenriks ferjedrift	105
Konsernsjef i Det Stavangerske Dampskibsselskab AS - Steinar Madsen: Nye tider – nye muligheter	113
I front for bedre rammevilkår (Adm.dir. Harald Thomassen, Rederienes Landsforening, i intervju med Lennart Hovland).....	117



Rederienes Landsforening

FORORD

På styremøtet i Rederienes Landsforening i desember 2011 ble det besluttet å foreslå overfor generalforsamlingen 5. juni 2012 at foreningens navn endres til NHO Sjøfart.

Det ble i samme møte også besluttet å markere foreningens 100 års jubileum 15. april 2012 med et arrangement i forbindelse med generalforsamlingen. Samtidig ble det vedtatt at det til dette arrangementet skulle utgis en bok om foreningens historie. Den oppnevnte redaksjonskomiteen valgte at det ikke skulle lages en tradisjonell jubileumsfortelling om organisasjonens gjøren og laden gjennom hundre år. Den kunne med fordel gis i en kort og summarisk versjon. En rekke mennesker i og utenfor næringen ble i stedet invitert til å lage artikler til boken om de ulike sider ved en mangeartet næring.

Forfatterne av artiklene, statsråder, fagforeningsledere, sjøfartshistorikere, en forhenværende vegdirektør, nåværende og forhenværende ledere av rederier, har det til felles at de med sin kunnskap og til dels hengivenhet overfor næringen, formidler en dypere forståelse av hvordan denne har utviklet seg gjennom hundre år.

Vi er meget takknemlige for at de har gjort det mulig å presentere en næring som vi er stolte av og som har betydd mye for utviklingen av et Norge hvor 8 av 10 innbyggere bor mindre enn en mil fra kysten. Vi er også takknemlige for at rederiene har sendt oss de flotte bildene som pryder boken.

Oslo, 15. mai 2012

Harald Thomassen



Fra venstre Rune Teisrud, varamedlem, Torkild Torkildsen, styrets nestleder, Stig Solheim, styremedlem, Harald Thomassen, adm. direktør, Kenneth Walland, varamedlem, Anker Grøvdal, styreleder, Roger Granheim, styremedlem, Øyvind Stene, styremedlem, Klaus Værnø, ass. direktør, Ivan Fossan, styremedlem.



RF

To ble én fra 1990



Styreledere i RLF fra 1990 til 2012:

Fra venstre: Johan Rokstad, styreleder 2003 – 2007, Arne Dvergsdal styreleder 1990 – 1994, Olav Smørdal styreleder 1994 – 1999, Harald Thomassen adm.dir fra 1990, Geir E. Aga, styreleder fra 2007, Bjørn Kaldhol, styreleder 1999 – 2003 og Torkild Torkildsen - innstilt av valgkomiteen som styreleder fra 2012.

Rederienes Landsforening ble stiftet 15. april 1912 som en arbeidsgiverforening under navnet Redernes Arbeidsgiverforening (R.A.F). Foreningen ble fra starten og frem til etableringen av NHO 1. januar 1989 administrert av Norsk Arbeidsgiverforening. På generalforsamling 31. mai 1990 ble R.A.F. omdannet til en kombinert bransje – og arbeidsgiverforening tilsluttet NHO som landsforening under navnet Rederienes Landsforening (RLF).

En annen av forgjengerne til RLF så dagens lys på en generalforsamling 19. mai 1903 som Ruteski-benes Rederiforening. Motivet bak dannelsen av denne foreningen var å stå sammen for å skaffe bedre vilkår for rutefarten. Dette var en nyskapningstid preget av industrialisering og utvikling av kommunikasjoner. Skipsfarten var midt oppe i overgangen fra seil- til dampskip. Blant sakene som sto sentralt den gang var samtrafikk med andre transportmidler. Ansvarsforhold i forbindelse med skadet eller tapt gods (godsbeholdningsvilkårene) var et annet viktig spørsmål.

I løpet av foreningens første ti år oppstod også interesse for en arbeidsgiverorganisasjon for rederne. Dette førte til at en ekstraordinær generalforsamling etablerte Ruteskibenes Fagsammenslutning som ble en svært kortlivet forløper til Redernes Arbeidsgiverforening.

Krav og tariffavtale fra maskinistene førte i 1912 til at Redernes Arbeidsgiverforening ble stiftet. Etter et forberedende møte 21. mars ble konstituerende generalforsamling avholdt 15. april. 40 rederier var innmeldt, og representanter for de fleste av disse deltok på generalforsamlingen. Et stort flertall av deltakerne på møtet var enige om behovet for at ruterederiene sluttet seg sammen i en forening. Mange, spesielt de små rederiene, var imidlertid engstelige for å komme under innflytelse av Norsk Arbeidsgiverforening. De var redde for å bli dratt inn i arbeidskamper. Representanter for selskaper som allerede var medlemmer i N.A.F., hevdet på sin side at det hadde liten hensikt å etablere en landsforening for å ta seg av lønsspørsmål mv. hvis ikke sammenslutningen også gikk inn i N.A.F. På den konstituerende generalforsamlingen ble det likevel fremlagt noen forslag som indikerte at man ikke ønsket tilslutning til N.A.F., men disse falt mot et par stemmer.

I 1916 kom det forespørsel fra Norges Rederiforbund om Ruteskibenes Rederiforeningen var villig til å melde seg inn i forbundet. I august 1917 meldte foreningen seg inn der som egen gruppe og samarbeidet slik med Norges Rederiforbund fram til 1948. Foreningen hadde da felles formann og sekretær med rederiforbundets ruteskipsgruppe, men var fortsatt å betrakte som selvstendig forening.

Sju år etter stiftelsen fikk Norges Rederiforbund sin egen arbeidsgiverorganisasjon, som senere dekket tarifforholdene for utenriksfarten. Det førte til at utenriksrederiene meldte seg ut av R.A.F. Dette, sammen med at flere smårederier meldte seg ut, førte til fallende medlemstall. Streiker og egen voldgiftslov gjorde at oppløsning av R.A.F. ble tema på generalforsamlingen i 1922. Et annet spørsmål var, dersom R.A.F. ble beholdt som en samlet organisasjon, om den skulle være med i Norges Rederiforbund eller i N.A.F. Noe vedtak med anbefaling om oppløsning fattet generalforsamlingen ikke.

Etter krigen fikk R.A.F. sin egen administrasjon, Kontoret for innenriks sjøfart, i N.A.F.s organisasjon. De første fredsårene så også en reorganisert Ruteskibenes Rederiforening dagens lys. Da regjeringen kom med sin nye samferdselslov, som trådte i kraft 1. januar 1948, ble det innført offentlig regulering av innenriksfarten gjennom regler om konsesjonsplikt, godkjennelse av ruter mv. Dette berørte ikke utenriksfarten. Samferdselsdepartementet ønsket at det ble etablert et spesialorgan som departementet kunne henvende seg til i saker av felles interesse for innenriks sjøfart. Det ga støtet til at en reorganisert forening startet sin virksomhet 1. september 1951. De tidligere medlemmer som drev utenriks sjøfart var da trådt ut av foreningen. Arbeidsoppgavene til den reorganiserte foreningen var alt unntatt arbeidsgiverspørsmål og tariffspørsmål. Disse saksområdene hørte fortsatt inn under R.A.F.

I 1960 fikk styret i R.A.F. en sak til behandling som gjaldt foreningens navn. Det var Skipsfartens Arbeidsgiverforening (S.A.F.) som i brev til N.A.F. og R.A.F. påpekte at navnet var for omfattende og at det etter vanlig språkbruk pekte hen på utenriksflåten ut fra betegnelsen reder/rederi. Misforståelsen skapte betenkeligheter, og S.A.F. stilte spørsmål om det kunne tenkes å foreligge muligheter for å få endret betegnelsen Redernes Arbeidsgiverforening til et navn som mer konsist peker på de rederiene som står tilknyttet denne organisasjon. Styret i R.A.F. behandlet saken og anmodet om at betenkelighetene ble nærmere påpekt. Samtidig ba styret om få opplyst om navnet Skipsfartens Arbeidsgiverforening – som styret i R.A.F. fant like upresist – i tilfelle ville bli endret fra samme tidspunkt. Navneendringssaken stoppet der.

Tilnærming mellom de to foreningene R.A.F. og Ruteskipenes Rederiforening skjøt fart først et stykke inn i 80-årene. Av årsberetningen for rederiforeningen – det var nå blitt «skip» i navnet stedet for «skib», for 1985 kan man lese at et forsøk på å utrede en eventuell sammenslåing med R.A.F. ikke lyktes. Få måneder etter, i 1986, satte man imidlertid i gang å utrede et organisasjonsmessig samarbeid med Norges Rutebileierforbund med en eventuell fusjon som det endelige mål. Året etter så forslaget om en paraplyorganisasjon for noen organisasjoner innen samferdsel dagens lys. Rederiforeningen var interessert i dette, og ved vedtak av mai 1988 gikk foreningen inn som en seksjon i Norges Transportforbund. Forbundet skulle ikke arbeide med arbeidsgiver- og tariffspørsmål.

Samtidig pågikk arbeidet med å etablere NHO. Generalforsamlingen i R.A.F. vedtok å omdanne R.A.F. til en kombinert bransje- og arbeidsgiverforening som skulle stå tilsluttet NHO som landsforening. Dermed ville medlemmer i skipsseksjonen i transportforbundet kunne få ivaretatt både nærings- og arbeidsgiverforhold i den nye landsforeningen. Først arbeidet likevel seksjonen for å få transportforbundet inn i NHO, men enden på visa ble i stedet at skipsseksjonen ble vedtatt oppløst i 1989 med virkning fra 1. juni 1990. Da ble det fritt fram for medlemskap i den nye foreningen i NHO.

31. mai 1990 ble den konstituerende generalforsamlingen i Rederienes Landsforening (RLF) avholdt. En kombinert bransje- og arbeidsgiverforening var dermed et faktum.

De kommende årene behandlet styret i RLF etter initiativ fra NHO sentralt, flere ganger og senest i 2008, spørsmål om foreningen kunne tenke seg å fusjonere med andre landsforeninger innen NHO-fellesskapet. Styret avviste dette hver gang med den begrunnelse at de ikke så noen synergieffekter i dette, og at styret ønsket å bevare foreningens selvstendige stilling.

På styremøte i januar 2012 besluttet styret å fremlegge et forslag på generalforsamlingen 5. juni om å endre foreningens navn til NHO Sjøfart.



REF

Ferjereisande statsrådar

Til dagleg held dei til i regjeringskvartalet, ivrig opptekne av å styra kvart sitt departement. Men både kommunal- og regionalminister Liv Signe Navarsete og samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa – begge frå Senterpartiet - er ferjebrukarar når dei er heime på Vestlandet. Det gir rom for refleksjon – ikkje minst over det å vera ferjebrukar. Under følgjer tankar frå dei to statsrådene.

Ei ferje er ei ferje - ein veg er ein veg

Av **Magnhild Meltveit Kleppa** (Sp), samferdselsminister
Foto: Scanpix/Statsministerens kontor

Det er søndag kveld. Klokka nærmar seg halv åtte. Eg er om bord på Tau-ferja - bindeleddet mitt mellom helg på Hjelmeland og kvardag i Oslo. Eit søskenbarn eg ikkje har sett på to år, slår seg ned ved bordet. Det same gjer ein gjeng hyttefolk som har hatt helga si i Ryfylke. Det er kaffi og godt drøs. Triveleg!

Tidlegare i dag har eg vore inne på nettet og sjekka om ferja verkeleg gjekk. Ein nabo hadde nemnt at ei av ferjene i Tau-sambandet var innstilt. Slik gjer vi ferjebrukarar, vi held kvarandre orientert. Med ei ferje mindre i trafikk blir det lenger mellom høva til å koma seg over fjorden. Tida blir mindre fleksibel. Det same blir vi. Vi må planleggja på ein annan måte.



Magnhild Meltveit Kleppa

No går ferja, og eg er ombord. Heldigvis. For meg er ho ein av fem transportetappar på vegen til og frå Oslo. Alle etappane er viktige, men kjem eg ikkje over fjorden, kjem eg ingen stader! Alle vi som bur på Hjelmeland, er avhengige av båt eller ferje. Ein gong for dagen går det hurtigbåt frå Stavanger innom Hjelmeland. Om fredagane to. Då er reisa annleis og passasjerane andre. Kjem eg tidsnok til båten, har eg ei kjensle av å koma raskare og meir effektivt heim sjølv om båten går innom mange kaiar. Eg er dessutan nærare sjøen og vekslande utsyn alt etter årstidene. Vegen til byen går oftast om Tau og ferja der. Vil vi i motsett retning, nordover til Bergen eller over Haukeli, er ferja Hjelmeland-Nesvik vegen. Over fjorden må vi!

Lyden og lukta

Eg har eit ambivalent forhold til ferjer. På den eine sida er eg veldig glad i dei! Triveleg mannskap, kjenningar som slår seg ned, ei stille stund med kaffi og avis medan eg nyt utsikten. Somme gonger til vakker og variert natur, andre gonger til tåke og sjø. Aller best likar eg når eg på ei ukjend strekning vågar meg opp til skipperen og får del i lokalkunnskapen der ferda går. Lyden, lukta, ja til og med ristinga i ei ferje, kan elles gjera meg reint lukkeleg.

Samstundes har eg stor forståing for dei som kjempar for å få byta ut eit ferjesamband med fastlandssamband. Eg stiller opp for dei! Eg har sett folk flytta, dei orka ikkje lenger innstilla livet etter

ferjetidene. Ferjer er og blir ein type kolonnekøyring. Mange samband er nattestengde. Å ikkje få reisa når ein vil, å bli ståande fast fordi ferja er innstilt eller siste ferje har gått - det er ikkje noka god kjensle. Ei ferje er ei ferje – ein veg er ein veg!

Kan eg vera med?

Ventinga er eg vand med. Det er ikkje sjeldan eg kjem på kaien i Stavanger og ser ferja ut på fjorden på veg til Tau. Det betyr ei stille stund på venterommet, eller om eg rektig opplagd, impuls-kjøp på næraste kjøpesenter! Eg er nok ikkje aleine om det.

Det er lett å forstå at folk gjer det dei kan for å nå ferja. Sjølv har eg opplevd å bli for ivrig. Sonen vår, som den gongen var 13 år, gløymer ikkje den gongen vi kom med hurtigbåten frå Haugesund og heiv oss i ein drosje for å nå ferja til Tau frå Stavanger. Eg visste at tida var knapp, så då eg kom fram og såg at ferja – slik eg oppfatta det - var på veg frå kai, ropte eg utover heile området: "Kan eg få vera med?" Då kom det muntert frå mannskapet: "Ja da, vi skal berre få lagt inntil fyrst." Det var til stor underhaldning for ei lang kø av passasjerar som også skulle med ferja...

Dei gode hjelparane

Ferjedrift er ei viktig distriktsnæring. Dei fleste av dei som arbeider der, bur i distrikta. I barndommen min syntest vi det å arbeida på ferje var bortimot eksotisk. Det var noko meir kjent å vera matros på lokalbåten. "Hjelmelandsfjord" kom jo innom kvar dag. Ferjemannskapet arbeidde lenger av garde. Dei var liksom nærare ei stor og ukjend verd.

Akkurat slik er det ikkje no lenger, men eg set like stor pris på ferje- og båtmannskapet i dag! Ho som sel kaffi og avis, dei som står for billettsalet og for stuinga på dekket, han som har oversikt på brua, alle dei gjer det godt og komfortabelt for meg å reisa med ferje.

Ein gong kom eg ein sein vinterkveld frå Sola med bil. Rett før eg skulle køyra ombord, oppdaga eg at eg hadde punktert. Klokkja nærma seg midnatt, og eg var glad eg nådde ferja. Då opplevde eg at mannskapet sende meg på brua for å drikka kaffi, sjølve skifta dei hjul på bilen min! Det er eit godt døme på den eineståande servicen det går an å oppleva på ei ferje.

40 millionar ferjepassasjerar

Ferjene er særst viktige for å binda landet og transportsystemet saman. Dei er vegen for mange. Næringstransport av ulike slag er heilt avhengige av velfungerande ferjesamband. Nær 20 millionar køyretoy blei frakta med ferje i 2010, i tillegg kjem 21 millionar "lause" passasjerar. Det betyr at over 40 millionar tok ferje i 2010!

Passasjerane fordelte seg på dei totalt 131 riksveg- og fylkesvegferjene vi har i Noreg. 114 er fylkesvegsamband, tre av dei er sommarruter. Av 110 med heilårsdrift er tre ferjeavløysingsprosjekt i gong. Dessutan er det vedtatt at åtte samband skal avløysast, medan åtte andre prosjekt vert vurdert avløyste. Av 18 riksvegferjesamband er det ferjeavløysingsprosjekt i gong på eitt samband, fleire vert for tida drøfta.

Fleire og fleire får altså oppfylt draumen om fastlandssamband. Dei vinn fridomen til å reisa når dei vil. Tapet er stunda med kaffikoppen med variert sjø rett utanfor vindauga. Eg kjenner meg trygg på at eg deler desse doble kjenslene med mange.

Vi er glade i ferjene i Noreg. Samstundes kjempar vi for å sleppa dei. Det vil uansett finnast ferjer i dette landet i uoverskueleg framtid. Nokre av dei med sveler. Andre med andre døme på lokal mat. Kaffisalet trur eg også vil halda fram!



REF

Ferjeliv

Av **Liv Signe Navarsete** (Sp), kommunal- og regionalminister

Foto: Scanpix/Statsministerens kontor

Det er noko med lukta. Før du kjem om bord; den mørke lukta av tung olje blanda med frisk sjøluft. Når du har sett deg inn; den søte lukta frå sveler, krydra med lukta av nykoka kaffi.

For meg som vestlending er dette lukter som gjer meg ei heimekjensle. Dei minner om kor vi høyrer til. Ferjene våre har prega oss som folk, og sjølv om vi finn dei i andre landsdelar også trur eg dei har medverka til å bygge ein vestlandsk identitet.

Ferjene våre er viktige. Viktige fordi dei knyter oss saman.

Når eg sitt ved vindaugsglaset på ferja og lar tankane flyge, slår det meg av og til kor ulike rollar vatnet og geografien spelar til ulike tider.

I den tida ferdslar på land var tyngre var vatnet ei av dei viktigaste ferdslarsårene våre. I nyare tid kunne vatn og fjord skape avstand. Om ikkje ferjene var der då, dei trufaste slitarane som knyter saman bygder og lokalsamfunn som elles ville vore langt frå kvarandre.

Eg trur ferjene også knyter oss saman som folk. Eg opplever det i alle fall slik, når eg møter kjent-folk og andre til kvardagsdrøs på ferja. Det er som det er lettare å ta kontakt når vi sit der nokre minuttar på veg frå kai til kai. For meg som politiker har det i tillegg vore nyttig. Sjeldan er røysta frå folkedjupet så klår som på ei vestlandsk ferje!

Men bak alle dei gode kjenslene ligg også ein kvardag der ferjelivet ikkje berre er rosenraudt. Eit liv med ferje er eit liv med mindre fridom enn den som kan køyre "straka vâgen". Det veit alle dei som har dratt frå kinoen før filmen var ferdig, frå musikkøvinga før ho var slutt eller frå lystig lag før ein eigentlig ville – alt for å rekke siste ferja heim.

Det veit også næringslivet i ferjedistrikta, som opplever utfordringar med transport og leveransar og med kostnader som konkurranter er ukjende med.

Det er difor både rett og rimeleg at mange ynskjer å erstatte ferja si med bru.

Når eg som Senterpartileiar har kjempa for desse ynskja i regjering har eg møtt mange som ikkje forstår nett dette – kor viktig den er, fridomen til å reise når ein vil.

For slik er det kanskje. Vi lever i eitt land, men i mange ulike røyndomar. Og kanskje er det berre vi som har levd med ferja som forstår det fullt og heilt, kva det er å leva eit ferjeliv...?

Oi, er me i land allereie?



Liv Signe Navarsete



RI

Ferjene – ein del av vegnettet

Av **Olav Softeland**, tidl. vegdirektør

Foto: Knut Opeide, Statens vegvesen

I følge Wikipedia er ferje «en betegnelse for en båt eller et skip som frakter passasjerer over avgrensede avstander». ... «En bilferje er spesialbygd for å ta med biler.»

I eit land med mange øyar, fjordar og elvar er det naturleg at ferjene har vore og er viktige transportmiddel. Dette gav seg tidleg uttrykk i lovverket.

Den første vegnormalen med krav til «vegbreidde» finn vi i Gulatingslova. I kong Sverres saga (1151-1201) er det sagt at folk straffritt skulle kunne nytte annanmanns eikje (båt av uthola trestamme, flatbotna båt, pram) i tverrråer. Magnus Lagabøtes Landslov av 1274 inneheld utførlege føresegner om både vegvesenet og ferjevesenet. Desse vart i det vesentleg gjentatt i kong Christian IVs lovbok av 1604.



Olav Softeland

I Noreg har bilferjene i lang tid vore ein så viktig del av vegtransportsystemet at for folk flest betyr ei ferje i dag ei bilferje. Men ei ferje er ein båt, og vi hadde ferjer før vi fekk bilar i landet. Derfor er det ikkje så rart at det har vore diskusjon om primærfunksjonen for ferjene er persontransport eller biltransport og dermed eit ansvar for vegstyresmaktene.

Vegvesenet er eldre enn bilane. Etter kvart som det vart bygd eit vegnett og trafikken med kjøretøy auka, vart det nødvendig med ein fastare organisasjon av ferjevesenet. Etter veglova av 1851 fekk amtmannen ansvar å opprette eller leggje ned ferjestader. Etter veglova av 1912 fekk fylkesvegstyret dette ansvaret. Seinare er ansvaret gitt til vedkomande vegstyremakt (staten, fylke eller kommune). Ferjene bind saman vegnettet.

Ferjene er i dag primært bygd for å frakte bilar. Med utgangspunkt i denne transportfunksjonen kan vi, litt upresist, sei at ferjene er ein del av vegnettet. Det har imidlertid ikkje alltid vore semje om at Vegvesenet skulle ha ansvaret for ferjene. Ferjene har også utført lokalbåttrafikk i tilknytning til lokale bussruter. Lokale bil- og båtrutesamband har vore fylkeskommunane sitt ansvar. Derfor har spørsmålet fleire gonger vore reist om også ferjene burde vere fylkeskommunane sitt ansvar. Stortinget bestemte imidlertid i 1980 at riksvegferjene framleis skulle vere staten og dermed Statens vegvesen sitt ansvar. Etter nedklassifiseringa av ein stor del av riksvegnettet i 2010 til fylkesvegar, har fylkeskommunane som vegstyremakt for fylkesvegane fått ansvaret for tilhøyrande ferjesamband, i alt 106 samband, medan det er igjen berre 19 riksvegsamband.

Ferjesamband, trafikkutvikling

Ein reknar at «Salhusferjen» som vart tatt i bruk i 1918, og gjekk over Karmsundet i Rogaland, er den første motordrivne ferja som er bygd spesielt for biltrafikk. Ferja kunne ta 1 – 3 bilar og 53 passasjerar.

Vidare fortel Vegvesenet si historie at «Mjøsfergen» vart tatt i bruk i 1923 mellom Gjøvik og Mengshol. «Bastø» vart sett inn i sambandet Moss – Horten i 1934, og tok 18 bilar og 400 passasjerar.

Sjølv om biltrafikken var liten, var Vegvesenet sentral i arbeidet med å få etablert ferjesamband. Ferja «Geiranger» som var ferdig i 1937, og hadde plass til 14 – 16 bilar og 270 passasjerar, vart bygd for midlar til utbetring av stamvegar.

Andre større bilferjer før andre verdskrigen var «Folgefonn» i Hardangerfjorden (1938) og «Lærdal» i Sognefjorden (1939).

Ved utgangen av 1938 var det 110 ferjesamband i det offentlege vegnettet med i alt 135 ferjer.

Ferjene var sjølvsagt viktige for persontransporten, men dei var nok berre eit lite tillegg til den øvrige persontransporten med båt som var før krigen. Dette endra seg, spesielt etter 1960 då bilsalet vart fritt. I kyst- og fjordstroka vart det bygd vegar bl.a. for å få meir rasjonelle båtruter. Det vart overført trafikk frå sjø til land, og ein del av denne utviklinga førte til fleire ferjesamband.

I 1963 hadde vi 126 ferjesamband i det offentlege vegnettet. Det vart frakta knapt 3,0 mill. motorkjøretøy pr. år og knapt 14,0 mill. personar i tillegg til førarane av kjøretøya. I 1979 hadde vi 175 ferjesamband som frakta 14,3 mill. motorkjøretøy og 27,8 mill. personar. Etter 1979 fekk vi fleire nye ferjesamband, men andre vart erstatta av fastlandsamband slik at talet på samband vart redusert til 153 i 1990, 136 i 2000 og 125 i 2010. Ferjetrafikken auka imidlertid gjennom 1980-talet til 18,6 mill. motorkjøretøy pr. år og 29,7 mill. personar i 1990. Det vart så ein nedgang i ferjetrafikken på 1990-talet og først på 2000-talet. 15,2 mill. motorkjøretøy i 1995 og 20,0 mill. personar pr. år i 2000 – 2001. Etter dette har biltrafikken igjen auka til ca. 20 mill. motorkjøretøy pr. år i 2009 – 2010. Persontrafikken har i denne tida vore nokolunde stabil på 20 – 21 mill. personar pr. år. Når vi ser trafikkdata for motorkjøretøy og personar i samanheng, ser vi at det først og fremst er biltrafikken som har auka.

Dei tre mest trafikkerte ferjesambanda i 2010 var:

Moss – Horten,	4315/8430	motorkj.t./personbileiningar pr. døgn			
Mortavika – Arsvågen,	3564/6425	«	«	«	«
Halhjem – Sandvikavåg,	2406/4368	«	«	«	«

Forløparen til dagens ferjetrafikk begynte med at hestar, vogner og etter kvart bilar vart tatt med på båtar for person- og godstransport. Dei vart tatt om bord ved hjelp av sliskar eller heiseinnretningar. I takt med utviklinga av vegnettet og trafikken har sjølve ferjene også hatt ei stor utvikling, spesielt i dei siste 50 åra. Samtidig har det vore ei stor utfordring å følgje med i utbygginga av ferjekaiane med tilhøyrande biloppstillingsplassar. Det fell utanfor ramma for denne artikkelen å gå inn på dette temaet. Men ein stor honnør til dei som har gjort denne utviklinga mogleg! Her har det vore eit godt samarbeid mellom ferjeselskapa, skipsverfta og Vegvesenet sine ferje- og ferjekaispesialistar.

Ferjedrifta. Eigarskap til ferjene. Driftsavtale. Konkurransetsetting

Dei første bilferjene var offentleg eigde, og det offentlege sto for drifta. Det vanlege har imidlertid vore at ferjene har vore privat eigde og drivne etter driftsavtalar med tilskot frå vedkomande vegstyremakt. Sjølv om trafikantane synest at ferjetakstane har vore høge, har også ferjedrifta vore kostbar for staten og fylkeskommunane. Statstilskotet for riksvegferjene var i 1970 eit beløp som tilsvarar 11 prosent av vedlikehaldsbudsjettet for riksvegane. Tilsvarande for 1980 og 1990 var nemnt i rekkefølge, 27 og 16 prosent. I 2009 (siste året før fylkeskommunane overtok mange ferjesamband) var statstilskotet til riksferjedrifta auka til eit beløp som tilsvarer 23 prosent av riksvegvedlikehaldet.

Høge ferjekostnader og kravet til service overfor trafikantane, har gjort effektivisering av ferjedrifta til eit aktuelt tema både for vegstyremaktene og ferjeselskapa. I denne samanhengen kom

det forslag om å konkurranseutsette ferjedrifta ved bruk av på anbod. Stortinget la grunnlaget for avgrensa forsøk med anbod omkring 1990. Vegvesenet hadde gode erfaringar med å få arbeid utført etter anbodsinnhenting. Men det var ikkje så enkelt å nytte anbod i ferjedrifta som for vegarbeid. Ein meinte at føresetnaden for at anbod skal fungere godt, var at det var eit overskot av ferjemateriell, noko som ikkje alltid var tilfelle. Det vart skissert to typar anbod; eit alternativ der ferjeselskapet sjølv eigde ferjene (totalanbod), eller at staten eller eit eige selskap eigde ferjene som så vart leigde ut til selskapet som etter anbodskonkurranse skulle stå for drifta av ferjesambandet. Vegvesenet meinte at det siste alternativet var det beste. Samferdselsminister Kjell Opseth bestemte imidlertid i 1995 at totalanbod skulle nyttast.

Forsøka med anbod kom i gang i 1996 – 97 med fire samband. Resultatet frå forsøka tydde på at dette var lønsamt. For å kome vidare var det nødvendig med endringar i lovverket. Men det var framleis delte meiningar om kva som for staten var den beste innkjøpsordninga for ferjedrift då det også skjedde ei effektivisering av ferjedrifta uavhengig av bruk av anbod. Vegvesenet ønskte bruk av anbod som ei av fleire avtaleformer. Vi hadde mange som var flinke å forhandle etter opplegget med driftskontrakter.

I budsjettforslaget for 2002 opplyste Samferdselsdepartementet at ein no vurderte generell adgang til bruk av anbod i ferjedrifta. I budsjettforslag for 2003 var det sagt at førebuinga til konkurranseutsetting var i gang etter at Stortinget i 2002 hadde vedtatt ny lov om yrkestransport som opna for generell bruk av anbod. Departementet rekna med at i løpet av nokre år ville anbod vere ein betydeleg del av avtalane i riksvegferjedrifta. Etter dette kom prosessen med konkurranseutsetting i gang for fullt. Nesten alle samband var drivne etter anbodskonkurranse i 2009. Gevinsten til no synest å vere ca. 10 prosent.

Som nemnt var det tvil om anbod var den beste innkjøpsforma for ferjetenester. Før regjeringa tidleg i 2004 bestemte at drifta av nye gassferjer i sambanda Halhjem – Sandvikavåg og Arsvågen – Mortavika på E39, skulle lysast ut på anbod, var vi i Vegdirektoratet i tvil om det kunne finnast eit betre opplegg for nye gassferjer enn det dei to store lokale selskapa hadde vist. Resultatet av anbodsprosessen viste imidlertid at eit anna selskap, Fjord 1, vann med god margin.

Gratis ferjereiser?

Det har frå tid til anna kome forslag om at ferjereisene skulle vere gratis slik det er i Sverige. Fleire utgreiingar har vore gjennomført. Kostnaden vil imidlertid bli stor, og til no har det ikkje er blitt noko av.

Eg har forståing for ønsket om gratis eller billegare ferjereiser. Men heilt gratis vil vere å ta for hardt i. For det første må ein i det minste kunne betale for det det vil koste å kjøre ein avstand tilsvarende ferjestrekninga. Slik geografien er i landet vårt, vil det ferjefrie sambandet ofte vere noko lenger enn ferjesambandet som skal erstattast, og det vil også koste å kjøre denne strekninga.

Vegvesenets ferjeadministrasjon

Vegvesenets arbeid for å utvikle ferjetrafikken har si grunngeving i at ferjene er viktige for vegtransporten. Vegvesenets administrasjon i samband med sjølve ferjetrafikken har imidlertid vore forholdsvis liten, men ein viktig spesialitet. Eg har inntrykk av at dette var eit arbeid som vegsjefane sjølve engasjerte seg sterkt i. Vegkontora hadde sine ferjesaksbehandlarar. Men i Hordaland som var og er eit stort ferjefylke, var det slik at vegsjefane Torpp og Martinsen engasjerte seg sterkt og kunne og visste det meste om ferjedrifta. Olav A. B. Torpp flytta til Vegdirektoratet i 1961. Han var teknisk direktør 1962 – 1977 og var ein viktig mann for utviklinga av ferjesektoren og dermed for distrikta. Direktoratet oppretta eit ferjekontor i 1966. Men det reduserte ikkje Torpp sitt engasjement i store og små spørsmål i ferjesektoren.

Ferjekontoret og vegkontora i dei store ferjefylka har hatt dyktige fagfolk både når det gjeld ferjer, ferjekaiar og forhandlingar med ferjeselskapa.

Med den store betydning ferjene har for distrikta, er det naturleg med stort politisk engasjement også i denne sektoren. Når Vegvesenet ikkje kunne tilfredsstillе lokale ønske, vart ferjesakene ofte tatt opp med Samferdselsdepartementet som viktige distriktspolitiske spørsmål. Ferjekontoret vart derfor ofte også viktig for departementet med ei viss detaljstyring til følgje.

Fastlandsamband

Sjølv om ferjetrafikken har ført til ei positiv utvikling på kysten og i fjordstroka, er det å vere avhengig av ferjer både meir kostbart og tungvindt samanlikna med ferjefrie samband. Det er først i den seinare tid at nokre samband er døgnopne.

Ferjereisene er ein del av kystkulturen (les romanen Kjørleikens ferjereiser av Edvard Hoem). Ein høyrer stundom folk seie at ferjeturen er ei fin avveksling på ein lengre tur. Dette gjeld neppe dei fleste av dei som dagleg er avhengige av ferjer og ikkje alltid kan reise når dei vil. Derfor har det vore, og det er framleis mange tankar om å skape ferjefrie samband. Tidlegare vegdirektør Thomas O. Backer skreiv i 1964 at Vegvesenet var ganske stolt over Salhusferja då den kom i gang i 1918. Men ein var nok letta då ho etter 37 år i 1955 gjekk sin siste tur same dagen som kronprins Olav opna den nye brua over Karmsundet. Etter den tid har vi fått mange fastlandssamband som har redusert talet på ferjesamband, og som har vore til stor nytte.

Mange forslag om fastlandsamband har kome lenge før det har vore realistisk med bygging. Men den tekniske utviklinga innanfor bru- og tunnelbygging viser at det som var umogleg før, seinare har late seg gjennomføre. Vi har enno ikkje sett enden på denne utviklinga. Ferjefri E39 mellom Stavanger og Trondheim var for mange rekna som urealistisk for nokre år sidan. Men no ser vi ikkje dette som umogleg lenger.

Ferjetaksten kan delvis reknast som ein evigvarande bompengetakst dersom ein ikkje får fastlandssamband. Derfor har det vore ein nærliggjande tanke å ta opp lån for å byggje fastlandsamband, og så gjere om ferjepengane til bompengar ein del år for å betale lånet. Dette var lenge tradisjonelle norske bompengeprojekt. Seinare lærde øyfolket byfolket i Bergen, Oslo og andre stader korleis ein kunne få fart på vegbygginga ved hjelp av bompengar. Dermed er det urettferdige som mange meiner det er å måtte betale for ferjene, blitt meir likeleg fordelt.

Førehandsoppkreving av bompengar på ferjer har vore ei effektiv form for bompengoppkreving og tunnel-, bru- og vegfinansiering, men ikkje alltid like rettferdig.

Ei spesiell bompengoppkreving hadde vi på ferja mellom Steinestø og Knarvik i Hordaland. Ferjeleiet på Knarvik var ferdig i 1956 og avløyste ferjeleiet på Isdalstø som låg litt lenger nord. Ordføraren fekk då ein god ide som han fekk gjennomslag for. Ferjesambandet vart innkorta utan at ferjetakstane vart redusert. Dermed hadde han fått innført ei bompengoordning. Bompengane, dvs. skilnaden mellom gamal og det som skulle vore ny ferjetakst, vart brukt til nedbetaling av lån til brua over Alverstraumen (ferjeavløysingsprosjekt) som var ferdig i 1958. Bompengoordninga på ferja mellom Steinestø og Knarvik heldt fram heilt Nordhordlandsbrua vart opna i 1994. I mellomtida hadde denne bompengoordninga vore prøvd for Høgsterett, og bompengane vore med og delfinansiert to andre bruer i nærleiken. Ein god dugnad av ferjefolket! Det trengst mykje slik dugnad for å få fleire fastlandssamband og færre ferjesamband.

(Utarbeidd med bidrag frå **Josef Martinsen**, **Kjell Haaland** og Vegdirektoratets ferjeadministrasjon)



RI

Lokalbåten - ein katalysator i samfunnet

Av **Bård Kolltveit**, tidl. direktør ved Norsk Sjøfartsmuseum

«Lokalbåten ved kai» (1) er tittelen på eit av bileta i Norsk Maritimt Museums samling av maritim målararkunst. Motivet er frå Leirvik på Stord ein solblank sommardag. Dampskipet "Søndhordland" i rute frå Bergen har nett lagt til, og kaien er som ei maurtuve, med bønder og byfolk, fraktgods og fe i herleg blanding. Ein hest med kjerre står på vegen bort til kaien, der eit par robåtar ligg fortøyd – alle til stades for å levera eller henta folk og varer som skal om bord eller i land. Som alle lokalbåtar var «Søndhordland» altetande – det var alltid plass til endå ein passasjer, endå ein sau eller endå eit mjølkespann.

Måleriet er utført av Johannes Grimelund ein gong på 1890-talet, og både motiv og kunstverk er tidstypiske. Ein skal leita lenge i norsk kunst frå denne perioden etter landskapsmålarar som ikkje har eit eller fleire liknande bilete i sin produksjon. Det har sin gode grunn: Knapt noko motiv gir eit meir fortetta inntrykk av norsk folkeliv enn dette møtet mellom by og bygd, mellom folk og fe. Dessutan var situasjonen velkjent for svært mange i samtida; gjennom fleire tiår hadde lokalbåten hevda sin plass i norsk samferdsle – ja, i norsk kultur i det heile.

For ordens skuld: både dette og dei fleste liknande måleri gjengir ein sommaridyll. Store delar av året var biletet noko meir prosaisk: Vind, regn, skodde, is, folk i venting i timesvis på ein forseinka båt. Fyll og sjøsjuke gjorde seg heller ikkje særleg som veggpryd hos borgarskapet. Men lokalbåtens funksjon var ikkje mindre viktig av den grunn.

At sjøen batt i hop og landet sette skilje her til lands er ein banalitet, og derfor ei evig sanning. Anten det galdt fjordar mellom bratte fjell, eller sund mellom karrige øyar og holmar, har båten alltid vore viktigaste framkomstmidlet. Og då dampkrafta fann vegen til sjøs på 1800-talet var knapt noko land i verda betre tilpassa til rutegående dampskipsfart, så vel langs kysten som i fjordar og sund, enn nettopp Noreg.

Om dei topografiske tilhøva låg vel til rette, var det verre med dei demografiske. Liten og spreidd busetnad stimulerte ikkje til private vågespel som kostbare dampskip. Derfor var det staten som tok initiativet og viste veg med "Constitutionen" og "Prinds Carl" i 1827, men då "den private Foretagelse" saand i saadan Retning var behørig vakt, vedtok Stortinget i 1857 ei gradvis privatisering av alle skipsruter, med staten som garantist i form av driftstilskot der det var naudsynt. Frå midten av 1850-talet skaut den private dampskipsferdsla fart, både langs kysten og i fjordane. Dei fleste "Dampskibsselskab" hadde sine utspring i dei større byane, som Bergen, Trondheim, Stavanger og Christiania, men alt i 1858 reiste "distrikts-Noreg" opprørsfana med stiftinga av Nordre Bergenhus Amts Dampskibe (Fylkesbaatane i Sogn og Fjordane) som eit bevisst mottrekk mot at lokaltrafikken skulle kontrollerast frå byane. I det neste tiåret grodde det fram lokale dampskipselskap langs store delar av norskekysten. Administrasjonen låg gjerne i næraste kystby, men innskotskapital kom frå heile det aktuelle fartsdistriktet – ein klår parallell til etableringa av lokale sparebankar og samyrkelag i same tidsrommet. Sjølv om ingen hadde noko imot kontant aksjeutbyte, var indirekte avkasting i form av betre kommunikasjonar det viktigaste for innskytarane.



Bård Kolltveit

Illustrasjonene i Kolltveits artikkel er samlet på side 31 og 33. Nummereringene i artikkelen korresponderer med illustrasjonene på disse sidene.

Dampskipsrutene innvarsla eit hamskifte i norsk samfunnsliv – økonomisk, kulturelt og sosialt. Det gamle naturhushaldet vart gradvis avløyst av pengehushaldet. Betre postgang førte til meir brevskrivning, fleire aviser og dermed vidare kunnskapshorison. Større reiseverksemd mellom by og bygd braut ned gamle sosiale fordomar. Lokalbåten vart sjøve katalysatoren i overgangsfasen frå den gamle til den nye tid i norske kyst- og fjordsamfunn.

Ein stabil skipstype med visse variantar

Trass i alle forbetringar etter som åra gjekk, fann lokalbåten si faste og varige form alt frå første stund, uavhengig av storleiken på båtane. Samanliknar ein rutebåtane "Framnæs" og "Fanaraaken", bygde i 1858 og 1937, begge for ruta mellom Bergen og Sogn, er likskapane påfallande mange, trass åtti års tidsskilje: Passasjerane på første plass heldt til i akterskipet, dei på andre plass i forskipet, medan mannskapet vart innkvartert der det var plass til overs. Kjele- og maskinrommet låg mellom to lasterom midtskips. Her var òg kommandobrua, med kompass, ratt og maskintelegraf. Bortsett frå eit fåtal hjulbåtar har alle norske lokalruteskip vore propelldrivne. Men trass i mange sams drag, var det stor skilnad i storleiken på båtane, avhengig av fartsområde og topografiske tilhøve. Med dette som utgangspunkt kan ein grovt dela den klassiske norske lokalbåten inn i visse hovudgrupper: dampsluppen, slettdekkaren, halvdekkaren, brunndekkararen og stormdekkaren. Som det vil framgå, er alle typane representert i den norske veteranskipslåten:

Dampsluppen, den enklaste typen, var ein open båt der dørken låg under vassflata, utan anna overbygg enn kanskje ein liten salong akter for dei kondisjonerte passasjerane på første plass, medan ferdefolk flest måtte dela plass med fraktgods i forskipet. Dampsluppen var helst ein "bybåt", for det meste i nærtrafikk i dei større hamnebyane. Men ein god del var òg på elvar og mindre innsjøar. Eit godt døme på den klassiske dampsluppen er "Bjoren" (2), bygd i 1867, og framleis i trafikk på Byglandsfjorden i Setesdal.

Slettdekkaren hadde eitt gjennomgåande dekk, hovuddekket, over vasslina frå baug til hekk, med plass for både lasterom, maskinrom og opphaldsrom under dekk, forutan dekkshus på hovuddekket. Slettdekkaren var truleg den mest utbreidde av alle lokalrutebåtar mellom Aust- og Vestlandet, for det meste i ruter mellom byen og eit oppland som ikkje låg meir enn ei dagsreis unna. Rutene var gjerne lagt opp slik at båten kom inn til byen om morgonen, med retur om ettermiddagen. Sjølv om rutene starta tidleg og enda seint, var det helst tale om dagfart. Båtane hadde derfor etter måten få sovelugarar i høve til salongplass. Veterandampskipet "Oster" (3) som gjekk i trafikk mellom Bergen og Indre Nordhordland, har like sidan han var ny i 1911 vore rekna som ein av dei beste representantane for slettdekkaren blant norske lokalruteskip. Også mange av motorskipa som vart bygd for liknande ruter i mellomkrigsåra var slettdekkarar. Storleiken kunne variera frå kring 100 til vel 200 brutto register tonn.

Halvdekkaren har slektskap både med dampsluppen og slettdekkaren. Namnet kjem av at båten ikkje har ubrote dekk i eitt plan frå baug til hekk. For å få betre plass til nokolunde romlege opphaldsrom under dekk, vart atterdekket lyft opp ei halv dekkshøg. På litt større båtar vart også fordekket lyfta opp på same måte. Dermed oppnådde ein etter måten bra passasjerkomfort også på mindre båtar utan at det påverka stabiliteten. Den før nemnde Framnæs hadde halvdekk både framme og bak; det same var tilfelle med fleire av dei første lokalrutebåtane i kombinert dag- og nattfart.

Ved første augnekast kan veteranskipet "Børøysund" (6), bygd i 1908 som "Odin" (4) og seinare omdøpt til "Skjergar" (5), sjå ut som ein omvend halvdekkar, med høg bakk og lågt akterskip. Det øvre dekket frå midtskipet og forover er berre eit lettdekk, medan skrovstyrken ligg i hovuddekket og akterdekket, ei halv dekkshøg høgare. Som nytt var forskipet og midtskipet delt av eit øpe

rom, ein brunn, ned til hovuddekket. Då båten kom over i nordnorsk rutefart som "Børøysund" i 1925, vart brunnen attbyggt. Dermed kan det med rimeleg rett seiast at i sitt lange liv har båten vore ein representant så vel for halvdekkaren som for brunndekkaren og stormdekkaren, dei to største og mest sjoduglege variantane av den norske lokalbåten. Halvdekkaren var i gjennomsnitt noko større enn slettdekkaren, men svært sjeldan over 300 brutto registertonn.

Brunndekkarane var ei vidareutvikling av slettdekkaren. Med berre eitt gjennomgåande dekk og lågt fribord var slettdekkaren lite skikka til trafikk i vêrharde farvatn. I krapp sjø skulle det ikkje mykje til før sjøen vaska inn over både baug og hekk. Dermed vart det lagt eit nytt dekk, shelter- eller stormdekket, i full skipslengd over hovuddekket, avbrote av ein brunn mellom fordekket og midtskipet. Materialdimensjonane over hovuddekket – spant, bjelkar, plater og dekk – var lettare og veikare enn frå hovuddekket og ned. Det som var over hovuddekket var eigentleg ein del av overbygningen, men gav inntrykk av å vera øvste del av skrovet. Her vart det større og betre plass både til to- og firløfte passasjerar, og meir vern for dekkslast mot vind og sjø.

Dei første brunndekkarane kom i fart alt i 1870-åra, men slo for alvor gjennom ved hundreårsskiftet. Brunndekkaren vart særleg nytta i dei lengre, kombinerte dag- og nattrutene på Vestlandsfjordane. Brunnen gjorde det tolleg lettvinnt for jamvel større rutebåtar å ekspedera ved mindre kaiar og til og frå småbåtar som låg langs sida. Men brunnen var òg ein risikofaktor. Slo ein brottsjå inn her, var det fare for at vatnet kunne trengja vidare innover og ned i maskinrommet. Fleire alvorlege forlis i norsk lokalfart skuldast nettopp dette.

Etter kvart som kaiane vart fleire og betre og båtekspedisjon sjeldnare, vart brunnen gjerne bygd over. Dermed gjekk brunndekkaren over til å bli stormdekkar. Veteranskipet "Stord I" (7) er eit typisk døme på ein brunndekkar som seinare vart ombyggt til stormdekkar.

Stormdekkaren er framfor alt knytt til den krevjande og vêrharde ruteferdsla nordafjells.

Mange av rutene var dessutan tidkrevjande på grunn av store avstandar og spreidd busetnad, og fekk difor snarare preg av kyst- enn tradisjonell lokalruteferd. "Kysten I" (8), i dag kjent som Tønsbergs "jubileumsskip", har vore stormdekkar heilt sidan båten vart bygd i 1909 for den vêrharde ruta gjennom Trøndelagsleia mellom Trondheim og Namsos.

Skilnaden mellom brunn- og stormdekkaren er at den første hadde brunnopning medan den andre hadde ubrote shelter- eller stormdekk frå stamn til hekk. Heilt sidan 1870-talet vart kystruteskipa for hovudrutene langs kysten bygde som stormdekkarar.

Stormdekkaren hadde høge, glatte skipssider utan andre opningar enn portar inn til hovuddekket ved fremste lasteluke. Nokre var heilt utan sideportar, av omsyn til vêrhard fart. Det skulle verkeleg grov sjø til før det kom overvatn på dekk. Dermed kunne stormdekkaren dra full nytte av lasteevna, både i lasterom, på det overbygde hovuddekket og på det høgtliggjande stormdekket. Mang ein fiskar og bonde velsigna "mellomdekket", utrømet rundt lasteluka på hovuddekket, der ein kunne stå i nokolunde livd for regn og blest.

Med bruttotonnasje frå 300 til 500 brutto registertonn og endå meir, var storm- og brunndekkarane dei største skipstypene - dei ypparste representantar for norske lokalruteskip fram til andre verdskrigen.

Damp og motor

Sett mot dei skiftande konjunkturane i mellomkrigsåra fekk perioden før 1914 ein dâm av "la belle époque", med optimistisk vekst i ein gjenfôdd nasjon etter unionsoppløysinga i 1905. Medan dei

fleste store og kostbare hovudruteskipa kom i fart før 1914, var det helst mindre og billigare båtar av slettedekkartypen som vart levert i dei tronge og vanskelege tjue- og trettiåra – mynta på korte, sekundære ruter, gjerne med mange og små stoppestader. Likevel innvarsla båtane eit teknologisk gjennombrøt: Med få unntak fekk mest alle nybygde lokalbåtar rålje- eller dieselmotor i staden for dampmaskin.

Dei nye motorbåtane bar dessutan bod om ein eit anna tidsskifte i norsk samferdsle. Med lågt fribord og lause rekkjer gjorde dei det tolleg lettvinnt for eit par personbilar å køyra tverrskips direkte om bord for å bli frakta over fjorden, i ei tid då ferjealderen var enno på embryostadiet. Motorskipet "Granvin" (9) frå 1931 er eit godt døme på denne båttypen.

Men trass i visse nyvinningar med framtidsperspektiv var nybygningane frå mellomkrigstida langt på veg kopiar av forgjengarene. Dei "fine" reiste på første plass akter, medan folk flest heldt seg i "bondestova" framme, vegg i vegg med fraktgods og fe. Regelen om at lokalbåten måtte ha plass til alt og alle stod ved lag.

Sjøbusseepoken

Sommaren 1937 sette eit merkeskilje i norsk lokalrutebart. To lokalruteskip vart levert - «Fanaraaken», det siste nybygde lokalruteskipet med dampmaskin, og sjøbussen «Ekspress.»

Gjennom tiår etter tiår hadde reisetida på sjøvegen mellom by og bygd vore den same. Med gryande motorferdsle til lands melde kravet om raskare sjøtransport seg med stigande styrke.

Ludvig Thorsen, den tekniske direktøren i Det Stavangerske Dampskipsselskap, hadde lenge sysla med tankar om ein skipstype som kunne dra betre nytte av fordelane med dieselmotoren. Løysinga fann han i ein lett, grunn, snøgtgåande skipstype, og ut av desse idéane voks sjøbussen fram. "Ei kryssing av ein torpedobåt og ein solskinsbuss" var ein råkande karakteristikk. "Ekspress" braut med alle innarbeidde tradisjonar i lokalfarten - tekniske, sosiale og kulturelle. Ekspress og fart var sams begrep, og sjøbussen var nettopp etla til rask skyss, meir av folk enn av fe. 13 knop hadde hittil vore ein utopi i lokalfarten. På Ekspress var det heller ikkje noko klasseskilje – her var alle like, i samsvar med ordet buss som skriv seg frå det latinske omnibus, som tyder for alle.

Det store gjennombrøtet for sjøbussen kom i 1939 med Fjorddrott. 15 knop i rutebart med eit par knop i reserve, to propellar og plass for nokre bilar i tillegg til lettare gods, gjorde Fjorddrott til ein sensasjon, ikkje berre i Ryfylkefjordane og landet elles, men langt utanfor landegrensene.

Både under og særleg i tiåret etter krigen kom ei rad nybygg som med større og mindre rett vart kalla sjøbussar. Fartsområdet deira var stort sett avgrensa til folkerike distrikt nær større byar der vegnettet enno var for lite utbygd til å utfordra sjøvegen, som Stavanger og Bergen. Trass i store salongar med buss-sete bar mange såkalla sjøbussar med seg trekk frå dei gamle fjordabåtane – moderat fart og god plass både for gods og passasjerar. Sjøbussane som kom i fart i Bergensområdet var sjeldan gode for meir enn 13 – 14 knop. Det lukkast ikkje å ta vare på "Fjorddrott". Men "Midthordland" (10), bygd i 1947, er ein fin representant for den typiske bergenske sjøbussen.

Lokalbåtens svanesong og renessanse

Andre landsdelar, særleg nordpå, med lågare folketal og spreidd busetnad var stadig avhengige av den tradisjonelle lokalbåten for passasjerar og gods. Viktigaste skilnaden mellom båtane før og etter 1940 var at alle nybygg var motorskip, og at selskap etter selskap gjorde slutt på klasseskiljet om bord.

Heilt sidan staten trekte seg ut frå 1850-åra, var store delar av norsk kyst- og lokalfart avhengig av offentlig stønad, frå vederlag for posttransport til direkte driftsbidrag. Med Innføringa av eit landsomfattande, sterkt subsidiert ferjetakstregulativ i 1968 var det eit statsøkonomisk mål å overføra gods- og passasjertrafikk frå sjø og båt til veg og ferje.

Med minkande trafikk og aukande trong for offentlig støtte vart dette kroken på døra for stadig fleire av dei tradisjonelle kombinerte lokalbåtrutene på 1970- og 1980-talet. Lokalruteskip med direkte om bord- og ilandkøyring av pallelast var ein mellombels vellukka framstøyt for å koordinera rutegåande sjø- og landverts trafikk, men vart gradvis avvikla, i takt med dereguleringa av samferdsla.

I 1983, etter 30 års teneste vart motorskipet "Skogøy" (11) avløyst av ein snøggbåt i ruta mellom Narvik og Svolvær. Etter mange års eksil og forfall i Sverige er eit av dei siste og dessutan vakraste av alle klassiske norske lokalruteskip tilbake i heimbyen for å bli restaurert til si gamle prakt.

Men om lokalbåt- og sjøbussepoken var på hell, skulle hydrofoilbåten og framfor alt katamaranen gi den norske lokalruteferdsla på sjøen ein renessanse som verkar meir livsfrisk enn nokon gong. Men folkelivet på Leirvik-kaien og andre stoppestader ved fjord og sund, slik Johannes Grimeland og andre kunstnarar skildra det, har gått over i historia for alltid.



2. Bjøren

3. Oster

4. Odin

5. Skjergar

6. Børøysund

7. Stord

8. Kysten

9. Granvin

10. Midhordaland

11. Skogøy



2



3



4



5



6



7



8



9



10



11



1

1. I 2010 kom den 72 år gamle M/F Folgefonn tilbake til Norge etter 30 år som flytende klubbhus i London. Her i selskap med navnesøsteren fra 1998 og veteran-taubåten Vulcanus.



2

2. Tidedronningen, den ene av tre søsterferjer som i dag besøker trafikken mellom Oslo og Nesodden.



3

3. Fra 1985 til 2007 fraktet M/F Ullensvang og M/F Stord biler og passasjerer over Bjørnefjorden mellom Halhjem og Sandvikvåg.



4

4. Østensjø taubåt Ajax viser sine sjøegenskaper under en øvelse.

5. Hurtigrute og hurtigbåt –møte på Finnsnes mellom Midnatsol og Fjordkongen.



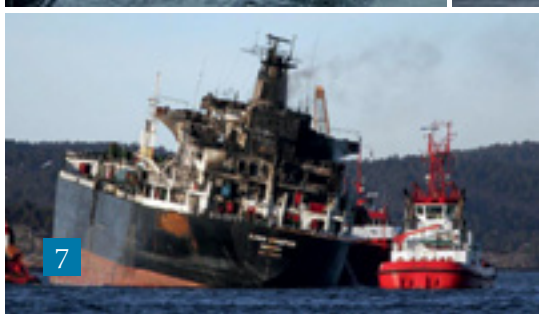
5

6. To hoveddaktorer i sjøverts samferdsel: Tide Sjø – i dag Norled – og Fjord 1.



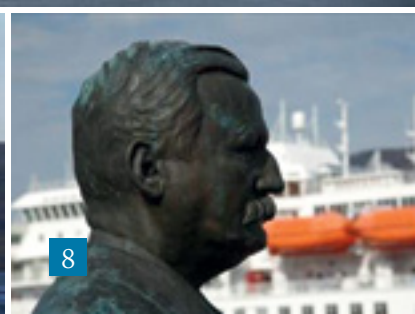
6

7. Taubåter fra Bukser- & Bjerging assisterer tankskipet Fjord Champion som i mars 2005 havarerte og kom i brann på Sørlandskysten.



7

8. Richard With – Hurtigrutens far – har sin selvfølgelige plass ved Hurtigrutemuseet på Stokmarknes.



8

9. M/F Strand besøker Fantahållå med turister til Lysefjorden.







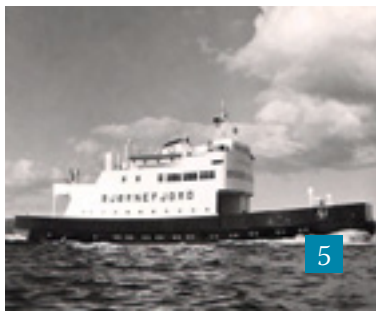
1 og 2. Rasjonell godstransport i 1950-årene. Tananger i kyststruten Oslo – Bergen ekspederer i Stavanger.

3. Kaptein og los på brua, maskinist og matroser på fordekket av Vesteraaalskes dampskip Røst rundt forrige århundreskifte.

4. Med Sørlandsbanen og ruteflyene ble Kyststruten Bergen-Stavanger-Oslo mer og mer en ren gods-rute. Stavangerske D/S' Akershus ekspederer ved Akershuskaaien midt på 1950-tallet.

5. Hardanger Sunnhordlandske D/S' Bjørnefjord, et godt eksempel på bilferjer fra 1960-tallet.

6. Fra 1891 til 1948 ble ruten Flekkefjord – Hidra trafikkert av dampbåten Alf.





1



2



3



4

1. Bastø I runder Jeløya mot Moss en frostkald vinterdag.

2. Fem av Fjord 1's gassdrevne bilferjer på ett brett: Bergensfjord, Mastrafjord, Stavangerfjord, Fanafjord og Raunefjord, hver med plass for 212 personbiler

3. Katamaranen Vindafjord ekspederer i Hauge-sund i Flaggruten Stavanger - Bergen.

4. Tre representanter for Redningsselskapets nyeste fartøyer.

5. Fremtiden? Katamaranferjen Stavanger, bygd i 2003, er av aluminium og gjør 22 knop.

6. M/S Lofoten fra 1964 er det siste "klassiske" hurtigruteskip som fortsatt trafikkerer ruten.



5



6



1



2



3



4



5



6



7

1. Fjorddrott i Sand, fullastet med påsketurister fra Stavanger på vei til skiferie.

2. M/S Kong Olav, bygd i 1964 for Stavangerske D/S, senere eid av Vesteraalens og Ofotens og Vesteraalens D/S – siste representant for de "klassiske" skipene i Hurtigruten Bergen-Kirkenes.

3. Møte mellom epoker i norsk samferdsel. Dampskipet Hardangeren, motorskipet Tysnes og rutebilen til Odda korresponderer i Fjæra en gang på 1930-tallet.

4. Lokalbåten Røst trafikkerte Lofotruten, en av landets mest krevende, fra 1959 til 1975.

5. D/S Lofoten fra 1931 – en typisk representant for hurtigruteskipene fra mellomkrigsårene.

6. D/S Tromsø ble levert i 1867, samme år som Tromsø Amts Dampskibsselskab ble stiftet.

7. I 1893 ble Hurtigruten åpnet av det to år gamle dampskipet Vesteraalen.



1



2



3



1. Vivax assisterer den italienske riggen Scarabeo 8 ved anløp til Westcon Yard 1. november 2010. Taubåtene bak er Østensjø's Silex og ex. Vivax», nå Eide Master. Et typisk bilde fra de oppgaver dagens norske taubåter mestrer.

2. Katamaranen Fjorddrott i morgengenrute på Ryfylkefjordene.

3. Sommertrafikk i Kaupanger på 1960-tallet: Gudvangen, Fjærlansfjord og Lærdal.

4. Et tidsbilde femti år tilbake: Hurtigruteskipet Nordlys ved kai på Finnsnes.

5. Westamaranen skapte gjennombruddet for hurtigbåter i Norge. Kongsbussen ble levert til Fosen Trafikklag i 1973.



4



5



1

1. RS 75 Sjøfareren, bygd i 1968 og solgt i 2004, var Redningsselskaps største fartøy.

2. Obrestad og Kvitsøy ekspederer ved Kystterminalen i Stavanger i 1981.

3. Prosjektskisse av Torghatten Nords ferjer som i 2012 settes inn i den værharde ruten fra Bodø over Vestfjorden til ytre Lofoten.

4. Godsskipet Tananger, bygd i 1976, trafikkerte Stavangerske Linjefarts godsroute Danmark-Sverige-Trondheim.

5. Den nybygde katamaranen Vingtor i fargene til Norled som nå overtar hurtigbåttrafikken mellom Bergen og Sogn.



3



4







Fot. Johannes Mjøs.



1. Travel dag for Fylkesbaatane i Lærdal i 1930-årene: Alden, Kommandøren og Hornelen ekspederer ved kaien, mens Stavenes er på vei ut fjorden.

2. Finmarken gikk i Hurtigruten fra 1912 til 1956 og deretter som skoleskip til 1960.

3. Flekkefjord D/S M/F Hidrasund besørger forbindelsen mellom Hidra og Flekkefjord fra 1972 til 1988.

4. Norskekysten fascinerer turister i dag som for hundre år siden.



1

1. Gaffeltruck og godspaller i Stavanger på 60-tallet. Matros Svein Nordtveit lempet forsekker ned i lasterommet på Fjorddrott.



2

2. M/F Hidrasund II, bygd i 1969 som Halså, representerer første generasjon av de såkalte "riksveg-ferjene", prosjektert i samsvar med krav fra Vegdirektoratet.



3

3. Bukser- og Bjerging er i ferd med å fylle det manglende mellomledd i broforbindelsen over Svinesund.



4

4. Kystvegekspressen Tansøy knytter sammen de ytre strøk mellom Florø og Måløy.



En distriktsnæring mellom forretning og politikk

Av **Nils A. Lines**, tidl. adm. dir i Fosen Trafikklag AS

Transport av varer og mennesker langs vår langstrakte og mangslungne kyst ligger i grensesnittet mellom politikk og forretning. Myndighetene har derfor ønsket å ha en tidvis sterk hånd med i utviklingen. Rene næringsinteresser fikk etter hvert ikke råde grunnen alene. Slik sett er en forening som kan ta seg av næringens felles interesser, viktig. Et slikt fellesskap bidrar til en fruktbar balanse mellom politikk og næring.

Foreningen vår har gjort en betydelig og helt nødvendig innsats for å oppnå stabile rammebetingelser for næringen. Den har også gitt verdifulle bidrag til myndighetenes egen kompetanseutvikling og forståelse når det gjelder rutedriftens betydning for samfunnsutviklingen, ikke minst i distriktene.



Nils A. Lines

I et historisk perspektiv fra midten av 1800-tallet til i dag er det ikke vanskelig å se at samspillet mellom næringens aktører og myndighetene har endret karakter. Frem til innføring av anbud som virkemiddel for det offentlige kjøp av transporttjenester, var det aktørene som stod for utviklingen av rutetilbudene, både på sjø og land. I dag har myndighetene helt overtatt ruteplanleggingen, i bussektoren også markedsansvaret gjennom bruttokontrakter. Sjøverts rutetrafikk er stort sett basert på nettokontrakter der aktørene fortsatt har markedsansvaret.

Eierforholdene i næringen var fra opprinnelsen preget av en sterk lokal forankring. Det var distriktenes egne pionerer som sørget for etablering av rutene. Myndighetenes politikk var lenge basert på dette lokale eierskapet. Det lokale engasjementet har sin parallell i pionerens arbeid for utvikling av elektrisk kraft i distriktene. Innføring av anbud har hatt som konsekvens at antallet aktører er redusert til noen få store og dominerende aktører. Store og kapitalkrevende anbudspakker har gjort det umulig for de mindre aktørene å klare seg i konkurransen.

Det er imidlertid fortsatt innslag av lokalt og offentlig eierskap i næringen med interesse for å videreutvikle distriktene gjennom godt drevne ruter. Etter hvert må det antas at eierskapet vil bli dominert av eiere som er mer og mer opptatt av forretningsmessige målsettinger.

Vårt langstrakte land hvor størstedelen av befolkningen bor nær kysten, er preget av spredt bosetting og svakt trafikkgrunnlag for ruteforbindelser sjøverts. Myndighetene har derfor måttet bidra økonomisk med tilskudd for å opprettholde stabile ruter der trafikkinntektene ikke dekker kostnadene. Det er ikke av ny dato. Allerede i den første norske landslov (ca år 1200) var det tendenser til regulering av sjøverts trafikk, og i 1712 beordret kong Fredrik IV lensmannen i Borre om å bygge en større ferge. Fergen skulle kunne frakte 16 hester og 50 mann mellom Borre og Jeløya i Moss. I 1794 kom det så bestemmelser om takster på strekningen.

I 1857 erkjente Stortinget at sentralmyndigheten hadde et ansvar for sjøverts rutetransport: "Det var nok semje i Stortinget om at staten burde yta økonomisk stønad til slike tiltak, men berre indirekte. Heretter skulle det offentlege leggja seg minst moegeleg opp i den praktiske drifta – eit berande prinsipp i norsk samferdsle de komande hundre åra" (I rute. HSD 125 år – 1880-2005/Bård Kolltveit).

Starten på historien med "kollektivtrafikk" langs kysten bygget på de samme behovene som den dag i dag. Det var behov for å komme raskt og effektivt – og forutsigbart, til og fra den store byen. Varer skulle dit for å nå et større marked, forbruks- og innsatsvarer skulle fra byen til distriktene. Drivkrefter i distriktene så at det var mer rasjonelt å bruke én felles båt med faste avganger, enn at hver og en med vareutvekslingsbehov tok seg til byen når det passet ham eller de han samarbeidet med. Disse drivkreftene allierte seg så med næringslivet og spleiset på en båt. Det trengtes kapital – kjøp og vedlikehold av båt, mannskap og andre kostnader. Og det var behov for inntekter.

Hvem var så disse drivkreftene lokalt? Det kunne være frem- og vidsynte enkeltpersoner, næringslivsfolk med behov for å selge og kjøpe, og – ikke minst, de lokale myndigheter. Her ble gjort vedtak i lokale folkevalgte forsamling om at, jo, en båtrute måtte til, forutsetningene for å få det til, måtte på plass osv. Det var en periode da distriktene så vel som de sentrale strøkene så med optimisme på fremtiden og gjorde vedtak i pakt med tilhørende lokal handlekraft.

En betydelig rolle i starten av denne trafikken spilte selvsagt posten. Rutegående kysttrafikk kunne bringe post til og fra beboere og næringsliv i distriktene. Det var vesentlig mer effektivt enn å sørge for postombæring sjøverts selv, enn si ta seg fram med hest og kjerre langs veier som i høyden ikke var til for den slags transport. Et mer effektivt alternativ kom, og det betalte Posten for. Samtidig gledet det folk og næringsliv i distriktene, og sikret fortsatt liv og velstand der – i pakt med og grunnlag for det som etter hvert ble distriktspolitikk i fedrelandet.

Parallelt med utviklingen av jernbanen fra midten av 1800-tallet kom overgangen fra seil til damp innen sjøverts rutetrafikk. I Trøndelag var frostingene først ute med ønske om dampskip på Trondheimsfjorden. Frosta Sogneselskap vedtok i 1845 å arbeide for at bygda skulle få kirkesangkor, folkeboksamling, avlshingst og dampskip. De tre første ønskene ble raskt innfridd, men det skulle gå over 50 år før dampskipsselskapet ble etablert. ("Fra Fosenske Damp til Torghatten ASA – 125 år over sjø og land/Gerd Søråa").

Overgangen fra seil til damp var den første virkelig store omstillingen i næringen. Slike båter kunne lettere og raskere gå over større avstander, de var mer bestandige mot varierende værforhold, og de var bedre på regularitet. De som i sin tid satset på seil og mannekraft som "drivstoff" hadde to valg, enten å investere i damp eller fortsette med sitt, kanskje som et nisjeprodukt, som det vel ville ha hett i dag. Skulle man investere i damp, krevdes kapital, og da ble løsningen gjerne å gå sammen om investeringen. Samarbeidet ble organisert i ulike selskapsformer, for å holde orden på drift og pengestrømmer.

De sentrale myndigheters interesse for hva som skjedde i kystfarten var mer tilfeldig enn den senere ble. Dette var i første rekke de lokale myndigheters interessefelt, og de var mest interessert i sitt eget område. Naboene kunne ofte være en trussel mot egne, lokale interesser. Langt opp i vår tid har vi sett at slike motsetninger har fått leve, gjerne internt i enkeltelskaper når disse ble store som følge av en serie sammenslåinger opp gjennom tidene.

Distriktskompetanse var og er nemlig grunnfjellet i denne næringen. I dag rett nok på en annen måte enn for 100 - 150 år siden. Uten regulering av noe slag kunne hvem som helst finne ut at de for eksempel kunne drive bedre enn den andre, med det til følge at det ofte fantes to selskap som

drev rute på samme strekning. Konkurransen var hard og det endte gjerne med at den ene enten gav opp eller ble "spist" av den andre.

Utviklingen frem til andre verdenskrig bar preg av en viss rasjonalisering gjennom sammenslutninger. Likevel arbeidet de fleste selskapene tungt økonomisk.

Sentralmyndighetene begynte etter hvert å innse det. Men lite ble gjort før etter krigen 1940-1945. Krigsårene tappet selskapene som drev med kysttrafikk, ikke minst gjennom nedslitt materiell. Det var behov for å bygge opp igjen så vel flåte som selskap. Samtidig stod landet som helhet foran en oppbyggingsperiode, der det gjaldt å husholdere på rett måte med de ressursene som var. Norge var sterkt preget av vareknapphet.

De planøkonomiske tankebaner som preget regjeringene etter krigen, spilte også en rolle i måten ressursforvaltningen kom til å bli. Næringen sto foran en restrukturering tilskyndet av sentralmyndighetenes tiltak og, som de mest fremsynte i næringen så, dieselmotoren kom til å avløse dampen. Drivstoffkostnadene ble en viktigere faktor i regnskapene. Det utviklet seg et sterkere behov for å stå sammen; å ha en forening som kunne sikre best mulige rammevilkår, gjerne stabilitet og forutsigbarhet. Ruteskibenes Rederiforening (senere Ruteskipenes Rederiforening) så dagens lys, en av de to foreningene som senere ble Rederienes Landsforening. En felles tarifforening hadde næringen lenge hatt. Lønnskostnadene og kompetansen var og er viktige innslag i ethvert regnskap.

Den første samferdselslov, som kom rett etter krigen, bar sterkt preg av den vareknapphet som var et resultat av krigen. Gjennom loven kom konsesjonspolitikken i rutedriften. For å kunne drifte et samband, måtte driveren søke konsesjon. Konsesjon på drift av et rutesamband var basert på behovsprøving og ble gitt for 10 år av gangen. I store deler av kystområdene ble selskapene tildelt områdekonsesjon som ga enerett på rutedriften og rett til driftstilskudd.

Myndighetene søkte bevisst å påvirke selskapsstrukturen i retning av flere kombinerte selskaper. Dette var motivert av et ønske om å få et mer rasjonelt transportsystem gjennom samordning av rutene på sjø og land. Som eksempel kan nevnes at Fosen Trafikklag AS ble etablert i 1957 som en fusjon av 7 selvstendige båt- og busselskap. Myndighetene stilte betingelser ved tildeling av konsesjoner. Bl. a. ble selskapene forpliktet til å søke myndighetenes godkjenning av ruteopp- og nedleggelse. Helt fram til 1990-Vtallet med gradvis overgang til anbud, var arbeidsdelingen mellom konsesjonsmyndigheten og selskapet basert på at selskapene hadde ansvaret for ruteplanleggingen. Myndighetene bestemte takstnivå og rabattsystem og stod for godkjenning av kapasitet og ruteopplegg. Konsesjonene var ingen sovepute, men i praksis var det sjelden konkurranse når konsesjonene skulle fornyes.

Konsesjonshaveren var på en måte "beskyttet", både ved at konsesjoner ikke ble utlyst og at myndighetenes skifte av konsesjonær måtte begrunnes med en "klar overvekt av saklige hensyn". Bastø Fosen AS overtok konsesjonen for fergesambandet

Moss – Horten i 1996. Takstreduksjon på 25 % ble av myndighetene vurdert som en tilstrekkelig begrunnelse. Situasjonen var i og for seg grei for dem som sikret seg konsesjonene, men de som ikke fikk, måtte enten slå seg sammen med andre eller drive med annen sjøfart. Konsesjonssystemet førte med seg en ny runde med konsolidering i næringen. Det ble omstilling, kapitalkrav og en ny omdreining i næringens utvikling.

Nye utfordringer og løsninger dukket opp i tur og orden. Samkjøring mellom buss og båt fristet, turisttrafikk likeså. Investeringer i motordrevne båter krevde sitt. Mulighetene for tilskudd fra staten var til stede, men ikke alle selskapene syntes det var fristende. De ville greie seg selv. Andre

inntektskilder var nødvendig for å sikre tilstrekkelig inntjening til å forbli bærekraftige selskaper. 1950-årene representerte avslutningen på dampbåtenes periode i kysttrafikken.

Vi er nå inne en fase av utviklingen der statens regulering av næringen ble tettere og tettere – mer og mer tyngende, sett med næringens øyne. I 1969 ble det såkalte riksregulativet for riksveifergesamband innført. I en del områder medførte dette en betydelig takstreduksjon. Flere selskaper ble avhengig av offentlige tilskudd. Som eksempel kan nevnes at HSDs fergedrift som frem til 1969 gikk med overskudd, etter 1969 bare kunne drives videre med betydelige driftstilskudd. "Sjølbergingslina" måtte oppgis. Dette falt både den administrative ledelse og styret tungt for brystet.

Myndighetene innførte den såkalte standardkontrakten som regulerte fergeselskapenes rettigheter og forpliktelser. Kontrakten gikk langt i å sikre myndighetene styring med disponeringen av fergemateriellet i hele landet. Investering i ferger (både nye og brukte) måtte godkjennes av staten ved Vegdirektoratet. Gevinst ved salg av en ferge måtte benyttes som egenkapital ved anskaffelse av ny ferge. Staten sørget også for lånefinansieringen av nye ferger gjennom en obligatorisk bruk av Postsparebanken kombinert med statsgaranti for 2. prioritets lån. Ved at Finansdepartementet satte et tak på den årlige låneramme, ble investeringsnivået regulert.

Vegdirektoratet overtok også styringen av fergeutviklingen ved at Ferjeteknisk råd stod for utviklingsansvaret. Rådet hadde også med representanter for næringen. Verken selskapene eller de lokale myndigheter kunne opprette nye fergesamband. Etablering av et nytt samband forutsatte behandling i Stortinget, mens fylkes – og kommunale samband ble bestemt av de lokale myndigheter. Fra 1969 til 1992 ble fergedriften i Norge drevet etter denne modellen. Selskapene fikk saldert driftsunderskuddene for det enkelte år etter avlagt regnskap. Driftstilskuddene ble utbetalt forskuddsvis i løpet av året. Innføringen av riksregulativet førte til en betydelig trafikkøkning og en sterk ekspansjon innen fergedriften. Betydelige investeringer i nytt materiell ble foretatt på 1970 – tallet.

Selskapene var lite fornøyd med salderingsregimet, som også gjaldt for lokal båt – og bussdrift. Derfor ble næringens aktører mer og mer aktive, bl. a. gjennom Ruteskipenes Rederiforening, for å oppnå myndighetenes gehør for mer ansvarlige ordninger. Etter at fylkeskommunene ble etablert midt på 1980-tallet, ble det inngått avtaler mellom selskapene og fylkeskommunen som var basert på forskuddsvis forhandlinger om en årlig godtgjørelse for rutedriften. Dette ga selskapene mulighet for å drive med overskudd og risiko for å pådra seg underskudd. De aller fleste selskapene foretrakk dette fremfor salderingsregimet. I riksveifergedriften ble en tilsvarende ordning først gjennomført i 1992.

Næringens utvikling etter andre verdenskrig var preget av selskapenes fortsatte interesse i å påvirke utviklingen og utnytte nye muligheter. Nye innslag som følge av den alminnelige utviklingen i samfunnet ble begjærlig grepet av næringen. Dampskipene ble som nevnt skiftet ut med motorskip. De motoriserte fjordbussene som gikk inn og ut av de norske fjorder, førte ofte til en halvering av reisetiden for passasjerene. Den neste halvering av reisetiden kom med overgangen til hurtigbåter.

I det vesentlige var det to utviklingstrekk som kom til å bety mye. Det ene var biltrafikken. Allerede i mange tiår hadde det vært biler på veiene i det ganske land, men lite behov for å frakte disse fra ett til et annet sted. Hvis noen måtte noe slikt, fikk man bruke vinsj og heise bilen om bord og i land. Rett nok var det noen som kunne tilby båter – treferger – med plass til en og annen bil, men noe innslag i økonomien i næringen ble det ikke før bilsalget ble fritt i 1960. Da økte også gradvis behovet for å kunne kjøre fra kai til kai ved hjelp av båten.

Fergedriften ble et nytt ben å stå på. Ordfører Holger Stjern i Stoksund var ildsjelen som kjempet fram fergeforbindelsen over Trondheimsfjorden. Den startet i mai 1955. Fosen Dampskipsselskap hadde sagt nei til å involvere seg i fergedrift, tross mange framstøt. Nye investeringer hadde kostet mye, og det ønsket ikke å involvere seg i noe så «usikkert som ei bilferge». Et par år senere ble «gjøkungen» imidlertid en del av Fosen Trafikklag AS og sterkt medvirkende til at skips- og busstrafikk ble samlet i ett selskap.

Det andre forholdet som næringen tok inn over seg, var veiutbyggingen som tok seg opp og som sammen med økningen i biltrafikken, åpnet for mer systematisk fergedrift. Det lå lønnsomhet i å kunne frakte biler fra en vei som stoppet ved en kai til en kai der samme veien fortsatte. Da kunne sjåføren bruke bilen langs hele veien ved hjelp av overfart på en båt tilpasset transport av biler. Også bussrutene kunne være gjennomgående, slik at man slapp omlastning av varer og passasjerer.

Men med myndighetenes grep om næringen og det kapitalkrevende investeringsbehovet, var det ikke lett for selskapene. Det sto jo ikke bare om en nærings overlevelse, men også om distriktspolitikk – og hva om næringen gav opp, om staten måtte overta det hele? Selv om flere større selskaper var eid av det offentlige, var myndighetene ikke interessert i å overta ruteselskapene. Selskapenes distriktsinteresse og kompetanse innen ruteplanlegging og drift var betydningsfulle elementer i samferdselspolitikken, ikke minst for å oppnå modernisering av båtmateriellet og samordning av rutetilbudene.

Sentralmyndighetene innså vel at reguleringsiveren var kommet vel langt. Derfor kom også lempninger. Samtidig skjedde det en eksplosjonsartet vekst i fergetrafikken på 1970- og 80-tallet. Utvikling av hurtigbåtene kom for alvor i gang fra tidlig på 1970-tallet. Dette førte til gode tider for ruteselskapene, med ekspansjon både innen ferjedrift og hurtigbåt drift. Fra bølgedalen steg næringen – jeg hadde nær sagt, til himmels.

Riksveiregulativet ble endret, likeledes takstfastsettelsen – uten at det betød at fastsettelsen av takstene ble noe friere for selskapene. Men fergetrafikken tok seg kraftig opp, og de gjenværende selskapene ble økonomisk sterkere og sterkere. Rett nok beholdt myndighetene en betydelig styring gjennom godkjenning av samband, investeringer og vilkår for tilskudd. Men biltettheten økte, derav økt bilbruk og økt behov for å bli fraktet sjøverts. Ofte var det vesentlig raskere enn å bruke "veien rundt", og det sparte både tid og drivstoff. Oljekrisen tidlig på 1970-tallet førte til at det ble vesentlig dyrere å bruke bil og veistandarden var fremdeles slik i mange fergestrøk at det var reparasjonsverksteder som var mer tjent med den enn bileier og – bruker. Moderne fergemateriell og tilpasset av- og påkjøring på kaiene var da konkurransedyktig.

Sammen med utviklingen av veier og biltetthet kom også folks mulighet for å reise på tur over noe lengre strekninger enn før. Turismen gjorde sitt inntog som inntektsgrunnlag for alvor. Vi har et vakkert land, noe som ikke minst kan sees fra lokal- og kystbåter og ferger. Selv ikke dagens moderne veier med høy standard kan tilby en liknende kombinasjon for ferierende. Mange tunneler og høy hastighet gjør at ikke alle ombord i bilen får nyte utsikten. Og turisme gir grunnlag for bosetting i distriktene.

Nettopp dette med fart kom også til å prege næringen. Å komme raskt fra A til B ble viktigere og viktigere, og flere verft satset på hurtigbåtteknologi. Først dukket hydrofoilbåtene opp. De var produsert i Italia og hadde sin storhetstid på 1960 – tallet.

De første katamaranene, såkalte westamaraner, ble satt i drift i 1971 mellom Bergen og Sogn og Fjordane. Deretter kom andre typer katamaraner som var både større og enda raskere. Moderne teknologi med høy fart og komfort var tilpasset det økende behovet for mobilitet i befolkningen.

Å bo ett sted og arbeide et annet ble mer og mer vanlig, eller om man skulle på besøk, forretningsmøte eller hadde andre behov, kunne hurtigbåten være alternativet.

Disse båtene brukes ofte på langruter, slike som går over flere distrikters tidligere domener. Det kreves i dag en helt annen tenkning enn det som kysttrafikkens forfedre la til grunn. Vi er over i det rent forretningsmessige, der tidligere tiders geografiske domener ikke teller, og der sentralmyndighetenes distriktpolitikk er styrende – innenfor rammen av økonomisk bærekraft, dvs. selskapenes kapitalbase og myndighetenes tilskuddsmulighet. I ledelsen for selskapene kom da også gradvis større innslag av forretningsmessig kompetanse, både i lederstolene, i styrene og i økonomi- og finansfunksjonene. Men den distriktsmessige kompetansen måtte stadig ligge i bunn.

Gjennom 1980-tallet blåste det en liberaliseringens vind i næringen. Løyvekravet til godstransport på sjø og land bortfalt, og salderingsprinsippet i tilskuddspolitikken vek plassen for rammetilskuddsordningen. En jevn forbedring i selskapenes økonomi gjorde selvfølgelig sitt til at ekstern kapital økte sin interesse for næringen. Samtidig forsøkte myndighetene å finne en bedre balanse mellom eget behov for regulering og selskapenes mulighet til å leve opp til kravene på en forsvarlig måte. Utenfor næringens rekkevidde utviklet det seg økonomiske forutsetninger for jappetid med derpå følgende bankkrise som en slags bakrus. Næringen forble ikke uberørt, noen ble offer for mer spekulative fremstøt – uten at dette fikk avgjørende betydning for de selskapene som drev seriøs forretning.

Langt større betydning fikk myndighetenes nye grep, innføring av anbud som nytt virkemiddel i samferdselspolitikken. Dette gjaldt i første rekke de fergesambandene som knyttet sammen hovedveinettet, og som hadde utviklet seg til å bli en bærebjelke i selskapenes økonomi. I første omgang var det anbud av nasjonal karakter, deretter kom EØS-avtalen, som prinsipielt innebar et krav til åpenhet for å sikre alle rederier i EFTA- og EU-området lik mulighet til enerett/kontrakter om offentlige tjenester. For selskapene betød dette en ny runde med investeringer, denne gangen i uvisshet for hvor lenge man kunne regne med å få drive den eller de strekninger man hadde vunnet kontrakt for.

Igjen trengtes styrking av kapitalbasen, og det var flere veier å gå: Effektivisering av driften kombinert med eventuelt oppkjøp eller sammenslåing, alternativt prøve seg i nye markeder – utenfor det som tradisjonelt hadde vært ens område. Noen prøvde seg i Danmark, andre i Tyskland og Fosen Trafikklag vant konkurransen om drift av fergesambandet Horten-Moss (Bastøfergen) i Oslofjorden. Og det var vel ikke fritt for at så vel foreningen som enkeltelskaper gjorde grep med sikte på å vinne tid før anbudssystemet ble innført. Dermed kunne man styrke sin kapitalbase.

Gjennom første halvdel av 1980 – tallet ble det rettet beskyldninger mot rutenæringen om subsidiemisbruk. Det var spesielt lastebilnæringen som stadig tok dette opp. Bakgrunnen var økende konkurranse fra bussnæringen innen lastebiltransport.

Det skapte politisk interesse og førte til at det såkalte Øen-utvalget ble opprettet. Utvalget skulle undersøke nærmere om det var grunnlag for lastebilnæringens beskyldninger. Rapporten fra utvalget ble fremlagt i 1988. Her konkluderte man med at det ikke var saklig grunnlag for beskyldningene. Samtidig anbefalte utvalget anbud som virkemiddel istedenfor konsesjonssystemet fra 1947. Det ble fremlagt en oppfølgingsrapport i 1990 med konkrete forslag til endringer i samferdselsloven.

Departementet tok anbefalingen til følge og nødvendige endringer i samferdselsloven ble vedtatt i 1991. Lovendringen ble satt i verk i 1994 med en overgangsperiode på 8 år.

I denne perioden var det begrensninger i hvor stor andel av rutedriften som årlig kunne settes ut

på anbud. Fylkeskommunene la etter hvert både buss – og båtruter ut på anbud. Vegdirektoratet fulgte en tidsplan som forutsatte at samtlige ferjesamband skulle være lagt ut på anbud innen 2009.

I en anbuds konkurranse stiller staten eller fylkeskommunen krav som tilbydere, selskapene, må etterleve. Det kan gjelde rutetider, materiell, utslippskrav etc., og den vinner konkurransen som imøtekommer kravene med lavest mulig tilskuddsbehov fra det offentlige. Stridens eple var om dette skulle beregnes utfra et netto- eller bruttoprinsipp, være en tjenestekontrakt eller en tjenestekonsesjon. I konkret tale betyr det hvor stor den økonomiske risikoen til selskapene skulle være.

Et spesielt behov ble ytterligere forsterket, og det var behovet for effektivisering av markedet for omsetning av så kapitalkrevende materiell som en ferge. Hva gjør man med sine ferger dersom man mister kontrakten ved anbuds konkurransen? Hva gjør man for å skaffe seg det materielle myndighetene forutsetter, både i kvalitet og kvantitet, dersom man vinner et anbud man ikke er inne i? Hvilke garantier har man for at selskapet ikke går over ende? At dette ikke er en dans der lokale småselskap kan være med, synes åpenbart. Behovet for spisskompetanse – ledelse, økonomi og lokalkunnskap, ble ytterligere større. Det kapitalkrevende anbudsregimet har medført en radikal strukturendring i næringen. Det er etter hvert blitt et fåtall tilbydere i markedet.

Denne utvikling har vært en naturlig følge av at det bare er fylkeskommunene og staten som er kjøpere. Det er et interessant spørsmål hvordan denne strukturen vil påvirke prisdannelsen på anbudsmarkedet. De besparelser som er konstatert innledningsvis, vil sannsynligvis bli spist opp etter hvert og muligens avløst av en fordyrelse for det offentlige.

Utviklingen har ført til en spesialisering i næringen. Noen driver fergetrafikk i riksveinettet/fylkesveinettet og/eller med hurtigbåter, andre med lokaltrafikk eller fjordbåter i lokale, mindre samband. Atter andre frakter gods. Få – unntatt de aller største, har rygg nok til å favne over det hele. Disse driver også kombinasjon mellom båt og buss/godsbil, og noen attpåtil med spedisjon og samlastvirksomhet. Turisttrafikk er også en spesialgren innenfor den næringen som startet utfra distriktets behov for å frakte varer og mennesker til og fra byen.

Ved rundingen av 100 årsmerket for Rederienes Landsforening stiller myndighetene krav som enda en gang kaller på investeringer i ny teknologi, en av de mest sentrale driverne for utviklingen av næringen. Gassferger skal inn i sambandene, investeringer må til og miljø og klima skal skånes for utslipp fra dieselmotorene.

Vi er forretningsmessig langt fra forfedrenes vyer. Men selv om noen selskaper er blitt store, har de fremdeles til dels en lokal tilhørighet. De er "våre", slik landsdelens folk ser det. Men det er ikke bygda, lokalsamfunnet det gjelder, nedslagsområdet er blitt vesentlig større. Og vi ser at norsk kysttrafikk, spesielt fergetrafikken, også er blitt interessant for utenlandske drivere. Samtidig bygges det nye veier, tunneler under vann og broer, og denne infrastrukturen endrer fokuset for båttrafikken. Næringen er i utvikling, den må følge med. Ett og annet sted ser vi fortsatt båttransport som har noe av den samme forankring som næringen opprinnelig hadde. Men det er noen få store som dominerer. De er forretningsforetagender så gode som mange andre. De vil leve videre, endre seg, utvikle seg. Til beste for bygdene, byene, distriktene og myndighetenes politikk – og for dem som ser forretningsmuligheter her.

Til det trengs en forening som fortsatt står på for å sikre best mulige rammevilkår for næringen.



REF

Tarifforhandlinger i krig og fred

Av forbundsleder **Jacqueline Smith**, Norsk Sjømannsforbund, generalsekretær

Hilde Gunn Avløyp, Det norske maskinistforbund og direktør **Hans Sande**, Norsk Sjøoffisersforbund

«Sjøfolk» er et begrep som omfatter alle stillinger om bord, mens i virkeligheten har sjøfolka alltid vært delt opp i tre grupper: skipsførere/styrmenn (dekk, offiserer), maskinister (maskin, offiserer) og underordnede (de som gjør jobben). Den første gruppen som formelt organiserte seg var maskinistene, deretter offiserene og til slutt de underordnede. Likeledes var det med opprettelse av tariffavtaler. Først ute var maskinistene.

Grunnen til at maskinistene fremsatte tariffkrav for 100 år siden, var fordi landets to ledende dampskipsselskaper den gangen, Det Bergenske Dampskibsselskabs og Nordenfjeldske Dampskibsselskabs, hadde bestemt at maskinister og styrmenn ikke lenger kunne innta sine måltider i salongen sammen med passasjerene og skipsføreren. Dette ble ansett for å være «et hensynsløst overfald paa skibsoffiserenes tradisjonsvundne rettigheter» som vakte en veldig indignasjon hos maskinistene og førte til en kraftig agitasjon for at noe måtte gjøres.

Bergens maskinistforening bestemte seg for å ta opp kampen med Det Bergenske Dampskibsselskabs, og den 30. januar 1912 ble tariffkravet sendt til alle norske ruterederier. I et sirkulære som ble sendt alle maskinistforeningene i den forbindelse sto det: «Vi går ut i fra at styret i de enkelte foreninger må sørge for at det innen våre rekker opprettholdes den mest ubetinget rakryggethet, slik at ikke rederne ved enkelte maskinisters unnfallenhet skal få det inntrykk at vi er svakere enn vi er.»

Kravet fra maskinistene førte til at enkelte av rederne stiftet sin egen arbeidsgiverforening: Rederienes Arbeidsgiverforening i Kristiania 15. april 1912. Norges Handels- og Sjøfartstidende (nå Dagens Næringsliv) skrev følgende om situasjonen: «Man står her overfor et nytt påkrevet ledd i utviklingen. Det er fremkalt av forholdene i ruteselskapsene og gruppen er nærmest skapt for deres behov, men man ønsker mest mulig tilslutning også blant tramprederne. En gang dannet vil denne gruppes forhandlinger med de underordnede sikkert få innflytelse på hyrer og andre betingelser i alminnelighet. Det er derfor heldig at den snarest blir både sterk og representativ».

Forhandlingene mellom maskinistene og Rederienes Arbeidsgiverforening begynte å trekke i langdrag, så maskinistene sendte varsel om plassoppsigelse med fratredelse 8. juni 1912. Den 7. juni 1912 spredte det seg rykter om at regjeringen ville utkommandere marinens maskinister til å tjenestegjøre på ruteskipene. Marinens maskinister svarte med følgende vedtak: «Marinens maskinister protesterer på det bestemteste mot å anvendes som streikebrytere». Norsk Jern- og Metallarbeiderforbund sendte også ut erklæring: «Da streik innen maskiniststan-



Jacqueline Smith



Hilde Gunn Avløyp



Hans Sande

den synes uunngåelig, advares våre medlemmer mot å søke eller ta arbeid på de dampskip hvor arbeidet er nedlagt og som av Maskinistforbundet erklæres blokkert». Samme dag bestemt regjeringen at krigsfartøyer skulle settes inn i rutefart langs kysten, samt at innleide dampskip skulle bemannes av marinemannskaper. Regjeringens innblanding førte til harme blant organiserte arbeidstakere, og særlig blant maskinister. Den 8. juni 1912 var den første organiserte arbeidsnedleggelse i norsk skipsfart et faktum.

Den 22. juni kom partene til enighet om en overenskomst, og i kjølvannet av den ble det opprettet avtaler også for de andre gruppene. Indignasjonen som maskinistene følte ved at de ble nektet å spise i salongen, dannet grunnlaget for «tariffmaskineriet» for alle sjøfolk.

Etter første verdenskrig var ikke lenger sjøfolka akterutseilt lønnsmessig. Avhengighetens bånd løst, og ikke engang de underordnede trengte å gå med «lua i hånda» når de forhandlet med rederne. Rederienes Arbeidsgiverforening var blitt en regulær tariffpartner for forbundene, og oppgjørene foregikk i nøkterne og diplomatiske former.

Så kom streikebølgen i 1921 med sjøfolka i fremste rekke. Lønningen hadde steget kraftig og rederne hadde ikke annet å tilby enn hyrereduksjon. Arbeidsgiverforeningens ledelse minnet sine medlemmer om at «...en steil og sterk aggressiv tariffpolitikk nu let vil utdype kløften mellom arbeidsgiver og arbeider, at den vil skape bitterhet og styrke kamplysten – alt i strid med forenings ideelle oppgave: at opretholde gode og varige forhold arbeidsgiver og arbeider og søke at avverge og ordne arbeidstvister.»

Dette var i sterk kontrast til holdningen til Norges Rederiforbund som ikke ville inngå tariffavtaler overhodet. De mente at det ikke var mulig å få til en rimelig tariff og samtidig ta hensyn til bedriftens betalingssevne. Forhandlingsutvalget oppsummerte det slik: «Vi kan ingen tariff faa, derfor kan vi like godt si: vi vil ingen tariff ha.»

Det endte med storstreik. Etter en ukes streik i kystfarten klaget direktør Rasmussen i Arbeidsgiverforeningen til stats- og justisministeren og karakteriserte de streikende som «et fuldstendig pøbelregimente».

Men det var ikke bare sjøfolka som aksjonerte, mange aksjoner ble gjennomført av store grupper sympatisører. I Bergen 10. mai, stormet folk om bord i dampskipet «Stavanger» for å hindre avgangen, i Ålesund 21. mai, aksjonerte rundt 60 mann mot et ruteskip og tok med seg maskinisten, og i Kristiansund prøvde et demonstrasjonstog å komme seg gjennom politisperringene da dampskipet «Polarlys» la til kai. Det ble aldri noen alvorlige skader under sjømannsstreiken, bortsett fra skrubbisår og neseblod. Myndighetenes autoritet ble til sist aldri utfordret.

2012: Hundre år etter inngåelsen av de første overenskomstene, er det fortsatt tariffsaker som fører til en viss «indignasjon» hos sjøfolka, men «kampen» om tariffavtalen foregår nå i ordnede forhandlinger, med Hovedavtalen i bunn.

Arbeidsgiver- og arbeidstakerorganisasjoner vil alltid være motparter i spørsmål som gjelder arbeidstakernes lønns- og arbeidsvilkår, men nå har partene flere fellesinteresser enn motinteresser. Bemanning vil sannsynlig alltid være en sak partene strides om, slik de har gjort i hundre år, men sikkerheten til sjøs, miljøvennlig skipsfart og mer gods fra veg til kjøll er politiske saker partene samarbeider om. I tillegg arbeider partene side om side for stabile rammevilkår for norsk skipsfart, og for å øke rekruttering til sjømannsstanden. I disse sakene har vi en felles mening og et felles mål.

Det kan være en klisje å si at vi er i samme båt, men Rederienes Landsforening og de norske sjømannsorganisasjonene er på mange måter nettopp det. Det er dette som gjør at man kan være uenige om tariffspørsmål, men enige om det store bildet: At Norge skal fortsatt ha norske sjøfolk og norske rederier.

Til lykke med 100 års jubileum og med de neste 100 årene.

«Tusen år har norske sjømenn
Pløyet hav i sør og nord.
Og vi kunne sagt et ord
Om et trellev om bord.
Men i nye tider tar vi
Selv vår skjebne i vår hånd.
Og i samlet fylking har vi
Sprenget de gamle slavebånd.»

Norsk Sjømannsang
– tekst **Gunnar Ousland**



100 år som tariffmotpart



Streikere gav medieoppslag.

Fra lønnsforhandlingene med Norsk Sjøoffiserforbund ved mellomoppgjøret i 2007.



Toft, men tillitsfullt mellom partene! Adm.dir. Harald Thomassen flankert av Maskinistforbundets forhandlingsleder Hilde Gunn Avløyp og Sjøoffiserforbundets forhandlingsleder Ove Nielsen.

De aller første tariffkravene førte arbeidsgiverne sammen i Redernes Arbeidsgiverforening (R.A.F.). Det var i 1912. Resultatet ble at en bemanningsskala for maskinister om bord på norske skip skulle utarbeides (fastsatt ved kgl. resolusjon), og at en lønsskala inndelt etter maskinhestetkraften skulle legges til grunn. Skalaen fastsatte en minstelønn. Maskinistene førte an i dette oppgjøret, men også andre grupper ombord fikk sine avtaler. En nyhet det året var at regjeringen kom med forslag om at lønnstvisten skulle løses ved mekling. Etter tilslutning fra partene (maskinistene og R.A.F.) ble så en advokat oppnevnt som meklingsmann.

Nedgangstider gjorde at oppgjøret i 1920 ble preget av mange og lange streiker, så også i innenriksfarten. R.A.F.s krav var en lønnsreduksjon på 24 prosent. Resultatet etter mekling i kjølvannet av den langvarige sjømannsstreiken ble hyrereduksjoner på mellom 17 og 22 prosent. Voldgiftsbehandling av tariffstriden i 1922 og 1923 gav også hyrereduksjoner. Slik fortsatte det i flere oppgjør fremover, men et enda større fall i levekostnadsindeksen de samme årene gjorde at hyrereduksjonene ikke ble fullt så vanskelig å bære. Da landet opplevde den største arbeidskonflikten i historien – i 1931, ble imidlertid ikke ruteskipsnæringen rammet av arbeidsnedleggelse.

I etterkrigsårene kom den nye loven om arbeidstiden på skip (i kraft fra 1. september 1949), og i 1954-oppgjøret la LO opp til at man burde konsentrere seg om forbedring av lønnsnivået for grupper som lå lavt i stedet for å gå inn for generell lønnsøkning for alle grupper. Begge deler kom til å sette sitt preg på oppgjørene i årene framover. Et eksempel var oppgjøret i 1958 da LO krevde alderspensjon for alle arbeidstakere, samtidig som det kom en lovbestemt nedsettelse av arbeidstiden. Hovedorganisasjonene kom fram til avtale, men innenriksfarten ble holdt utenfor. Her hadde man egen lov om arbeidstid og lovmessig fastsatt pensjonsordning.

Spørsmålet om hvorvidt innenriksfarten skulle være med i eller holdes utenfor generelle avtaler som hovedorganisasjonene kom fram til under tariffoppgjørene, var grunnlaget for ulike oppfatninger ved en rekke oppgjør. Det var argumenter både for og imot, alle sammen med utspring i en del særskilte lønns- og arbeidsforhold som sjøfolkene hadde i forhold til dem som arbeidet på land.

I oppgjørene i 1960- og 1970-årene satte begrepet "den røde strek" sitt preg på mange oppgjør – sammen med begrepet "indeksregulering". Tidvis var prisstigningen nå forholdsvis sterk, og "den røde strek" representerte en viss stigning i levekostnadsindeksen. Et indekstillegg skulle gis når denne "strekken" ble passert, og størrelsen på tillegget ble tema i lønnsforhandlingene.

Forløperne til lavlønnsgarantiordningen dukket opp. I tariffoppgjøret mellom hovedorganisasjonene i 1970 ble det gitt generelt tillegg og lavlønnsstillegg, og et nytt begrep – fortjenesteutviklingsgaranti, kom inn. For innenriksfarten slo dette sterkt ut. I en lønnsnemdkjennelse i forbindelse med tariffoppgjøret mellom hovedorganisasjonene i 1978 ble det fastsatt et lavlønnsstillegg hvis lønnsnivået lå lavere enn 90 prosent av industrigjennomsnittet.

Med oppjøret i 1980 kom lavlønnsgarantien, dvs. en ordning som innebar at lønn til sjøfolkene skulle utgjøre minst 85 prosent av industriens gjennomsnitt. Dette førte til et lønnspress som gjorde at rederier med lasteskip fikk store problemer som følge av en lønnsutvikling som ikke hadde sammenheng med produktivitetsutviklingen i bedriftene. Ferjene hadde på den tiden sin salderingsavtale med Staten, og kunne dermed takle slike lønnsstillegg. Lavlønnsgarantiordningen kom som følge av at partene i oppjøret koplet den med et «tak» på lønnsglidningen i kjølvannet av lønns- og prisstoppen i årene før.

Solide lønnskrav fra arbeidstakerorganisasjonene preget 1984-oppgjøret. Dessuten gjorde Norsk Styrermannsforening seg spesielt bemerket. Norsk Sjømannsforbund og Det norske maskinistforbund kom frem til en skisse i meklingen, og den kunne R.A.F. tenke seg å tiltre dersom styrmennene også godtok den. Det ville ikke Styrermannsforeningen. Partene ble innkalt til kommunalministeren om kvelden 3. juli, og han gjorde det klart at han ikke ville gripe inn med forslag om lønnsnemnd som til da hadde vært et vanlig virkemiddel for å hindre større streiker. Streik inntrådte, men på en pussig måte ble partene likevel sittende hos meklingsmannen som under frivillig mekling kom frem til en for Styrermannsforeningen akseptabel løsning. Streiken blant styrmenn kunne derfor avsluttes etter ni timer.

Tio år senere var «lockout-året», der R.A.F. på forespørsel sa nei takk til å være blant frontfagene og ende som «lockoutforening». Selv om det ble klekkelige lønnsstillegg det året, oppnådde R.A.F. å få flyttet tidspunktet for lavlønnsgaranti-reguleringen for alle avtalene fra 1. oktober til 1. april.

Sjømannsskatten ble et hett tema ved mellomoppgjøret i 1991. Et offentlig utvalg med representanter fra partene i arbeidslivet og det offentlige hadde vurdert hvem som skulle få dette sjømannsfradrag i stedet for sjømannsskatt. Resultatet var at sjømannsfradraget bortfalt for nærskipfarten fra 1. januar 1992.

I 1991-oppgjøret krevet så LO, på vegne av Sjømannsforbundet, at fradragbortfallet skulle kompenseres i de respektive yrkesgruppenes lønn. NHO sa nei. Regjeringen måtte tre til, og den sa seg villig i brev til partene som var i mekling, til å kompensere for bortfallet av sjømannsfradraget, men slik at kompensasjonen ble trappet ned over åtte år. Dette gav en løsning for partene, og de gruppene som var berettiget til kompensasjon, ble liggende 10-12 pst. over de øvrige i lønn.

I 1992 hadde den frittstående Norsk Styrermannsforening fått RLF med på at de kunne gå i mekling samtidig med LO/Norsk Sjømannsforbund og YS/Det norske maskinistforbund og det var samme utløp på meklingsfristen for alle forbundene. Partene ble to ganger spurt om å forlenge meklingsfristen slik at det kunne mekles på overtid. Styrermannsforeningen sa ja første gang, men nei neste gang, Det førte til at de gikk i streik før det forelå noe meklingsresultat for LO og YS. De fikk like etter følge av Maskinistforbundet som valgte å gå til streik fordi en del av lønnstilbudet var betinget av at de påtok seg dekkstjeneste.

Etter en ny meklingsrunde ble streiken, som hadde omfattet alle skip i RLFs medlemsrederier bortsett fra redningsskøyene, avblåst etter to dager og meklingsforslagene ble sendt til uravstemning. 90 % av maskinistene stemte nei til forslaget, og Maskinistforbundet iverksatte en ny, men begrenset streik i mai. Etter to dager ble partene innkalt til kommunalministeren som meddelte at han ville foreslå bruk av lønnsnemnd. Da valgte forbundet å avblåse streiken i stedet for å avvente Stortingets behandling av en lov om lønnsnemnd.

RLF's nær sagt stående krav overfor Sjømannsforbundet om å kvitte seg med lavlønnsgarantiordningen, ble imøtekommet i 1994-oppgjøret. Garantien ble byttet med fem prosents kveldstillegg som ledd i forhandlingsløsningen. Det hadde tidligere ikke vært natt-/kveldstillegg i lokalfarten. Med dette hadde man stoppet en nærmest ukontrollert lønnsutvikling, som ikke minst hadde «tatt livet» av mange av lasteskipene. Men fortsatt var det et såkalt normallønnsfag. Tariffrevisjonen i 2000 var et samordnet oppgjør mellom LO og NHO som endte i streik. Også en rekke av medlemsrederienes skip var omfattet av streikeuttaket. Streiken ble avsluttet etter fem dager.

Ved tariffrevisjonen 2006 ble det forhandlingsløsning med Norsk Sjømannsforbund, men de etterfølgende forhandlingene med Norsk Sjøoffisersforbund og Det norske maskinistforbund endte i brudd. Under meklingen fremla meklingsmannen et forslag som ble akseptert av Maskinistforbundet og RLF, mens Sjøoffisersforbundet sa nei. Deretter fulgte en 11 dagers streik blant skipsførere og styrmenn på et begrenset antall skip i de ulike deler av næringen.

Streiken virket forstyrrende på uravstemningen på Sjømannsforbundets forhandlingsløsning og Maskinistforbundets meklingsløsning. Begge forbundene fikk nei-flertall under avstemningen, og det måtte derfor føres nye forhandlinger med begge forbundene for å unngå at også disse skulle gå i konflikt.

Ved tariffrevisjonen i 2008 ble det avtalt å gå over fra normallønn til minstelønnsoverenskomster i innenriksfarten. Dette innebar at det, i tillegg til de sentrale lønnsforhandlingene, også skal gjennomføres lokale lønnsforhandlinger i rederiene. Det medførte at næringen kunne avslutte 96 år som normallønnsfag og slutte seg til de 85 % av årsverkene i NHOs medlemsbedrifter som er omfattet av minstelønnsoverenskomster.

Tariffrevisjonen i 2010 ville være den første testen på om rederiene ved de lokale lønnsforhandlingene i 2008 og 2009 hadde klart overgangen til et nytt forhandlingsregime. Forhandlingene med Maskinistforbundet og Sjøoffisersforbundet ble gjennomført på to dager med en forhandlingsløsning som ble "tatt over bordet". Det var ikke tvil om at årsaken til dette var overgangen til et minstelønnsystem. Sjømannsforbundet gikk til mekling, og oppgjøret ble løst der.

Ved tariffrevisjonen i 2012 ble to dagers forhandlinger med Sjømannsforbundet avsluttet med en forhandlingsløsning 19. april. I løpet av forhandlinger 23. og 24. april med Maskinistforbundet og Sjøoffisersforbundet lyktes det å komme frem til en forhandlingsløsning som igjen ble "tatt over bordet".



REF

Halvt hundreår med hurtigbåter

Av Bjørn Foss, tidl. Møreforskning

Den 16. desember 1959 markerer starten for hurtigbåtdriften i Norge. På denne dagen fikk Det Stavangerske Dampskibsselskab (DSD) og Sandnæs Dampskibs-Aktieselskab (SDA) konsesjon på en hydrofoilbåtrute mellom Stavanger og Bergen. Fra å ha vært planer på papiret var hurtigbåt drift blitt en realitet. Selskapene reagerte raskt, allerede 20. desember kontraherte de en PT-50 hydrofoilbåt fra Cantiere Navale Leopoldo Rodriques i Messina. Hurtigbåtene har i dag tatt over praktisk talt all passasjertrafikk i lokalrutene. Fram til i dag har nesten 300 større og mindre hurtigbåter vært i drift i Norge. I tillegg har norske verksteder hatt en betydelig eksport av fartøyer.



Bjørn Foss

Hydrofoilperioden

Etter å ha lest i en avis om hydrofoilbåtene som gikk i rute mellom Messina og fastlandet sommeren 1959, fant adm.direktør Erling Aanensen i DSD tanken om raskere sjøtransport i Norge så interessant at det var ønskelig å finne ut mer om disse fartøyene. Saken ble tatt opp i DSD's styre. Resultatet var at overingeniør Jonas W. Endresen ble sendt til Messina for å studere rutedriften i Messinastredet. Denne ble utført med PT-20 hydrofoilbåter med plass til 70 passasjerer. Når Endresen kom til Messina viste det seg at Rodriques hadde bygget en større fartøytype, PT-50, som kunne ta 120 passasjerer. Dette fartøyet skulle brukes av et oljeselskap på Maracaibosjøen i Venezuela. Endresen var med på en prøvetur. Han fikk et meget godt inntrykk av fartøyet.

Styret i DSD ble overbevist om hydrofoilbåtenes gode egenskaper. Mange andre rederier ble også interessert i å starte hydrofoilbåtruter. Siden rederiet hadde vært først ute, mente styret i DSD at det var naturlig at de fikk den første konsesjonen. Dessuten ville hydrofoilruten mellom Stavanger og Bergen komme inn som et naturlig supplement til Natrutten som selskapet drev sammen med SDA. De to selskapene ble enige om et sameie hvor DSD eide 60 % og SDA 40 %. Søknad om konsesjon på en hydrofoilrute mellom Stavanger og Bergen ble sendt Samferdselsdepartementet 30. september 1959.

For å overbevise myndighetene ble det arrangert en studietur til Messina. Samferdselsminister Kolbjørn Varmann var med på turen sammen med kystfarts-inspektøren og representanter for Det norske Veritas, Sjøfartsdirektoratet og de to rederiene. Prøvene med en PT-50 hydrofoilbåt var meget overbevisende og samferdselsministeren uttrykte seg meget positivt da han kom tilbake til Norge. Han ga også uttrykk for at det skulle settes i gang rute mellom Stavanger og Bergen fra sommeren 1960. Flere rederier ønsket imidlertid å være med i driften av ruten. Resultatet ble likevel at konsesjonen ble gitt til DSD og SDA for drift av en hydrofoilbåt mellom Stavanger og Bergen. Selskapene hadde søkt om konsesjon på to fartøyer, men departementet mente at det først burde skaffes mer erfaringer. Driften var begrenset til perioden mai-september. Samtidig var det forbudt å kjøre i mørket og når bølgehøyden var mer enn 2 meter.

Den første hydrofoilbåten, Vingtor, ble levert i Messina 15. mai 1960. For å gi bedre komfort var den bare innredet for 100 passasjerer. Vingtor ble satt inn i ruten 15. juni 1960. Sesongen ble meget vellykket. Dette året var det mye godt vær og ruten ble faktisk drevet til utgangen av november. I løpet av den første sesongen ble bare fem turer innstilt på grunn av dårlig vær, av

disse var tre i november. Turen mellom Stavanger og Bergen tok 3 timer 45 minutter med anløp av Kopervik og Haugesund.

Resultatet av den gode sesongen var at selskapene kontraherte ytterligere en PT-50, Sleipner, for levering i 1961. Samtidig bestilte DSD en mindre hydrofoilbåt, en PT-20, for drift i Ryfylkefjordene.

I 1961-sesongen var det betydelige tekniske problemer, hovedsakelig knyttet til motorene og kavitasjon på propellene. Etter hvert mestret selskapene kavitasjons-problemene og sesongen ble avsluttet 1. desember etter halvannen måneds prikkfri drift. Innstillinger på grunn av været var ubetydelige. Selv om de tekniske problemene fortsatte i 1962 sesongen, var de likevel betydelig mindre enn året før.

Trafikken økte etter hvert. I 1963 var trafikken mellom Bergen og Stavanger på 80 000 og i 1966 100 000 passasjerer. Kravet om helårsruter presset seg på, særlig fra Haugesund. Som et eksperiment ble Sleipner den 21. januar 1963 satt inn i en rute mellom Stavanger og Haugesund med to turer per dag. Været var bra, og den første måneden var det ingen kanselleringer. Belegget var derimot beskjedent. Fram til 1970 mente selskapene at det bare var mulig med drift i ti måneder i året, to måneder var nødvendig til vedlikehold. I august 1970 ble det imidlertid bestemt å kjøre ruten fram til 4. januar 1971 og starte opp igjen 8. februar. Det ble kontrahert en ny hydrofoilbåt, en RHS 140, fra Rodrigues for levering i mars 1972. Tyrving var en videreutvikling av PT-50 med plass til 116 passasjerer og noe høyere fart (37 knop). Fra nå av ble ruten helårlig med tre rundturer daglig mellom Stavanger og Bergen. Tyrving var den siste hydrofoilbåt som ble levert for drift i Norge.

Hardanger-Sunnhordlandske Dampskipsselskap (HSD) ønsket i utgangspunktet å komme inn på ruten mellom Stavanger og Bergen, men fikk i desember 1960 i stedet konsesjon på en rute mellom Bergen og Sunnhordland. Til denne ruten ble det anskaffet en PT-20 hydrofoilbåt, Teisten. Ruten startet i august 1961, omtrent samtidig at DSD startet sin rute på Ryfylkefjorden. HSD fikk sin andre hydrofoilbåt i 1968. Etter at Teisten havarerte kjøpte HSD til erstatning en PT-50, Teisten (2.). Denne var i drift til 1986 og var den siste hydrofoilbåt i bruk i Norge.

Oppstartingen av hydrofoilrutene økte interessen for slike ruter rundt i landet. Imidlertid ble bare et lite antall en realitet. Båtservice AS søkte i 1959 om konsesjon på hydrofoilbåtrute i Oslofjorden. Søknaden ble avslått, men en ny søknad ble innvilget i 1962. Båtservice var interessert i å satse stort, men en forutsetning var at mørkekjøring ble tillatt. Sjøfartsdirektoratet var imidlertid imot. Det ble likevel startet en prøverute en uke i september 1962 med fire daglige rundturer mellom Oslo og Horten. Etter hvert ble det klart at Båtservice ikke kom til å starte noen rute på permanent basis.

Hydrofoilbåtene AS ble stiftet sommeren 1963 og fikk konsesjon 14. oktober. Dagen etter kontraherte selskapet to PT-20 hydrofoilbåter fra Westermoen Hydrofoil AS. Ruten ble startet 1. mai 1964 med anløp av Oslo, Vollen, Drøbak, Tofte og Horten. I en kort tid var det også anløp av Holmestrand og Tønsberg. Selskapet hadde betydelige problemer av driftsmessig og økonomisk art. Imidlertid fikk selskapet tillatelse til mørkekjøring med begrenset fart (25 knop) fra høsten 1965. Da det viste seg at dette ikke innebar noen problemer ble fartsbegrensningene opphevet. I 1970 overtok De Blå Omnibusser Hydrofoilrutene. I 1972 ble hydrofoilbåtene solgt og et luftputefartøy, Hovermarine HM-2, ble prøvd. Fartøyet ble kjøpt, men viste seg å være en skuffelse. Ruten ble nedlagt høsten 1973.

Det siste rederiet som satset på hydrofoildrift, var Fosen Trafikklag AS. Selskapet kjøpte i 1970 en brukt PT-20, Nisen. Omdøpt til Fosenfoil, ble den satt i rute Trondheim- Brekstad – Hitra. Reisetiden ble redusert til en tredel sammenlignet med de tradisjonelle båtrutene. Driften var ikke problemfri og ble avsluttet høsten 1972 da Fosenfoil ble erstattet av westamaranen Kongsbussen. I alt ble det anskaffet ti hydrofoilbåter for rutedrift i Norge. Selv om det var få hydrofoilbåter i drift, la hydrofoilperioden grunnlaget for hurtigbåtdriften i Norge. Den ga også støtet til norsk hurtigbåtproduksjon. I 1961 startet Toralf Westermoen selskapet Westermoen Hydrofoil AS. I 1968 bygde verkstedet verdens største hydrofoilbåt, PT-150 med plass til 250 passasjerer. Etter å ha produsert hydrofoilbåter på lisens fra Supramar AG i Sveits i ti år, lanserte verkstedet i 1971 westamaranen. Denne fartøytypen startet en ny epoke i norsk hurtigbåthistorie.

Luftputefartøyene

Åpningen av flyplassen på Vigra betydde et stort fremskritt for samferdselen i Møre og Romsdal, men reisetiden til og fra flyplassen var lang og tungvint for mange. Tradisjonelt hadde båtruter spilt en viktig rolle i fylkets transportsystem. Det var derfor naturlig å se på et sjøtransport-alternativ som kunne konkurrere med transport med bil og ferjer. Ildsjeler som Albert Krogh-Albertsen fra Ørsta og Arne Birkevold fra Ålesund sto sentralt i arbeidet for å komme fram til et effektivt sjøtransportopplegg. På grunn av problemene med hydrofoilbåtene hadde de festet seg ved luftputefartøyene som ble bygd ved Westland Aircraft i England. Ålesund Handelsforening engasjerte seg og fremmet et forslag om et råd som skulle arbeide videre med saken. Rådet for hovercraft på Sunnmøre med bl.a. representanter for fylkesadministrasjonen, samferdselen i fylket og næringslivet, kom i arbeid og satset på å få tilslutning til ideen både lokalt og sentralt. Møre og Romsdal Fylkesbåtar (MRF) hadde drift av luftputefartøyer oppe til behandling i mars 1964. Styret var i prinsippet positive til prøvedrift og ville arbeide for å få den realisert.

Etter hvert ble det klart at prøvedrift ikke kunne komme i gang før våren 1965. Mange praktiske problemer måtte løses, bl.a. konsesjonsspørsmålet. Skulle ruten drives av MRF, var kanskje ikke problemene store, men Scanhover's opplegg, som kom senere, var mer komplisert. Imidlertid viste seg at ruten kunne drives med utenlandsk fartøy uten konsesjon.

Da Scandinavian Hovercraft Promotion Ltd AS (Scanhover) ble agent for Westland's luftputefartøyer, fikk Rådet en medspiller i Norge. Scanhover var interessert i å komme i gang fortest mulig for å kunne demonstrere fartøyenes fordeler og driftsmessige egenskaper i praksis. Scanhover la fram kontraktsforslag om leie av aktuelle luftputefartøyer for MRF. De forskjellige framstøtene overbeviste MRF's styre. I møte 15. januar 1965 vedtok det å starte en to-måneders prøvedrift. Kontrakt ble underskrevet med Scanhover om leie av et 19-seters fartøy av typen SR-N5 i to måneder fra 1. april. AS Norske Esso stilte drivstoff og smørelje gratis til disposisjon for prøvedriften.

I månedsskiftet mars/april kom fartøyet til Ålesund. Testpilot og teknisk personell fulgte med fra England, i første omgang skulle to norske piloter opplæres. Ruten startet 5. april 1965 under stor festivitas. Gjester kom med charterfly til Vigra. Begeistring var stor, men gleden ble kortvarig. Den 8. april kantret fartøyet under en demonstrasjonstur utenfor Ålesund.

Når rutedriften ble tatt opp igjen i slutten av juni, var Scanhover operatør. Ruten skulle nå drives med to større fartøyer av typen SR-N6. Disse hadde plass til 38 passasjerer. Ruten gikk fra Åndalsnes om morgenen når nattoget kom inn, derfra til Molde, Vigra, Ålesund, Hareid og Ørsta og retur til Molde. Siste tur om kvelden gikk inn til Åndalsnes. Her ble fartøylene vedlikeholdt.

Ruten var preget av store tekniske problemer. Dette førte til at folks tillit til ruten ble sterkt redusert. Resultatet var at ruten ble innstilt i slutten av september. MRF ble ikke operatør av hurtig-

båter før i september 1983, da rederiet startet en rute mellom Ålesund og Hareid med en 31,5 m katamaran fra Fjellstrand, Hjørungavåg. I oktober 1980 hadde MRF leiet katamaranen Hyen fra FSF for å drive prøvedrift på strekningen. Denne var så vellykket at MRF bestemte seg for å drive en permanent rute på strekningen.

I april 1987 startet firmaet Hovertransport AS en rute med API-88-luftputefartøy fra British Hovercraft Corporation mellom Oslo og Horten. Det var også anløp av Fornebu, Drøbak og Moss. Fartøyet hadde plass til ca.100 passasjerer. Folk langs fjorden klaget på støy fra fartøyet. Ruten var ingen suksess og ble avviklet allerede i november.

Westamaranene

Innføringen av Westamaranen førte til det virkelige gjennombruddet for hurtigbåtene i Norge. Fartøytypen var utviklet av kommandørkaptein Harald Henriksen som fra 1968 hadde vært ansatt som utviklingssjef ved Westermoen Hydrofoil AS. Westamaranen var en såkalt asymmetrisk katamaran. Direktør Johan Lavik ved Fylkesbaatane i Sogn og Fjordane (FSF) ble overbevist om fartøytypens kvaliteter og kontraherte den første westamaranen, en W 86, med plass til 140 passasjerer. Fjordglytt ble levert den 1. juni 1971. FSF hadde to uker tidligere fått levert et hurtiggående enkeltskrogfartøy, Fjordprins. Dette var den eneste hurtigbåt i Norge som har vært bygd i stål. Allerede da den ble kontrahert høsten 1970, var det klart for FSF at Fjordprins ikke ville ha tilstrekkelig kapasitet til å dekke transportbehovet i rutene på Sognefjorden. Den første måneden de to hurtigbåtene var i drift, økte trafikken på Sognefjorden med 33 %. Westamaranene var ikke så hurtige som hydrofoilbåtene, men de var enklere og rimeligere å operere. Dessuten var de meget sjødyktige.

Erfaringene med Fjordglytt var så gode at FSF bestemte seg for å kontrahere ytterligere en westamaran, Fjordtroll, for levering våren 1972. Denne ble satt inn i rute på Nordfjord.

I mellomtiden hadde Haugsunds Dampskibsselskab (HDS) fått levert westamaran byggenr. 2, Karmsund, for ruten Stavanger-Haugesund. HDS satset på at ruten skulle kunne konkurrere med Hydrofoilruten. I sin tid var Karmsund den westamaran som hadde høyest årlig utnyttelse med opp til 5000 driftstimer/år. I 1973 fikk HDS levert nok en W 86, Haugesund, for ruten Bergen - Haugesund ytre led. Dette var den første hurtigbåt bygd for å frakte både passasjerer og gods.

Flere rederier anskaffet westamaraner. Fosen Trafikklag AS erstattet sin hydrofoilbåt med en W 86 i 1973 og fikk levert ytterligere to westamaraner i løpet av 1973-74. Ved utgangen av 1973 var 5 W86 westamaraner i drift. I løpet av 1975 ble de første W 86 levert i Nord-Norge, en til Troms Fylkes Dampskipselskab (TFDS) og en til Finnmark Fylkesrederi (FFR). Westermoen Hydrofoil bygde også et verksted i Alta som leverte sin første W 86 i 1976. Dette verkstedet bygde i alt 6 westamaraner foruten 6 andre fartøyer før det ble avviklet i 1982.

Etter hvert kom etterspørselen etter en større westamaran. I 1974 leverte Westermoen Hydrofoil den første W 95 med plass til 180 passasjerer. Hastigheten var også noe høyere enn for W 86, 29 mot 25 knop. De to første W 95 ble satt inn i Flaggruten Stavanger-Bergen til erstatning for de to eldste hydrofoilbåtene. Navnene var derimot de samme, Vingtor og Sleipner.

Hurtigere fartøyer og nye byggematerialer

For å tilby en westamaran med større fart utviklet Westamarin et gassturbindrevet fartøy, Westjet. Fartøyet hadde også vannjet-aggregater i stedet for propeller. Utviklingen tok tid, men i 1978 var direktør Helge Øi i Saltens Dampskibsselskab (SDS) og William Pettersen i TFDS enige om å starte en rute mellom Bodø og Tromsø med Westjet. Driften var forbundet med store tekniske

problemer, noe som ga dårlig regularitet . Etter seks måneder trakk SDS seg ut. TFDS fortsatte alene fram til mars 1979, mellom Tromsø og Harstad. I tillegg til de tekniske problemene var bunkerskostnadene betydelig, omtrent 4 ganger høyere enn for W 86-katamaranene. Ruten viste imidlertid at det var behov for en hurtigbåtrute mellom Tromsø og Harstad. TFDS kontraherte derfor en W 95 til denne strekningen.

Fjellstrand Aluminium Yachts (fra 1989 Kværner-Fjellstrand) leverte sin første katamaran, en 25,5 m Alumaran med plass til 194 passasjerer, i 1976. Hastigheten var noe lavere enn for westamaranene, og fartøytypen slo ikke godt an. Verkstedet lanserte en ny hurtigbåt i 1977, et 26 m. single-skrogfartøy. Fjellstrand kom inn på eksportmarkedene med en 31,5 m. katamaran, i 1981. Det ble bygd 13 fartøyer av denne typen. Ti av disse ble eksportert.

Også innenfor norsk rutefart kom ønsket om større og hurtigere fartøyer enn de tradisjonelle westamaranene. Fjellstrand hadde i 1985 utviklet en ny type katamaran, med en lengde på 38,8 m. I motsetning til westamaranene hadde de symmetriske og slanke skrog som ga mindre motstand i sjø, farten var også høyere, ca. 37 knop. Det første fartøyet ble levert til Kina. FSF var det første norske rederiet som kontraherte slike katamaraner, de skulle brukes i rutene på Sogn og Nordfjord. Det var lagt spesiell vekt på passasjerkomfort. Fartøyene hadde plass til 201 passasjerer. Til sammenligning kan nevnes at tilsvarende fartøyer beregnet på korte ruter, for eksempel i Tyrkia, kunne innredes for opptil 450 passasjerer. I 1989 tegnet FSF en ny kontrakt med verkstedet. Denne gang på en 40 m. katamaran som var en videreutvikling av 38,8 meteren. Til sammen leverte Fjellstrand ca. 100 katamaraner av disse to typene, som trolig er verdens mest produserte katamaran. 37 ble bygd ved Fjellstrands verksted i Singapore.

Westamarin gikk også over til å bygge katamaraner med slanke skrog, W 3700. To slike fartøyer ble levert til Lofotekspresen, en samseiling mellom SDS og Ofotens og Vesteraalens Dampskibsselskab (OVDS) på strekningen Narvik-Svolvær-Bodø i 1987.

Både Westamarin, Mjosundet Båtbyggeri AL og Kværner-Fjellstrand arbeidet med utviklingen av katamarankonstruksjoner utstyrt med foiler for å oppnå høyere hastighet. Bare Kværner-Fjellstrand har levert slike fartøyer, to til Hong Kong.

Brødrene Aa i Hyen bygde hurtigbåter i sandwichkonstruksjon. De leverte en rekke enkeltskrogfartøyer. I 1980 presenterte de sin første katamaran. Fartøyet ble leiet ut til FSF som senere kjøpte den. Samme år fikk Vesteraalens Dampskibsselskab levert sin første hurtigbåt, et enkeltskrogfartøy fra Brødrene Aa. I samarbeid med konstruksjonsfirmaet Cirrus i Bergen startet Brødrene Aa arbeidet med å utvikle en luftputekatamaran. Den første, SES Norcat, var ferdig i 1984. Den ble prøvd av flere rederier. Etter en måneds prøvedrift kjøpte TFDS Norcat i november 1986 og satte det inn i ruten Tromsø-Finnsnes- Harstad. Samtidig ble det omdøpt til Fjordkongen. I 1990 ble fartøyet levert tilbake til verkstedet som et ledd i betalingen for en ny luftputekatamaran. Denne fikk også navnet Fjordkongen(II) og ble satt i den samme ruten som forgjengeren. Med en passasjerkapasitet på 320 kunne hastigheten komme opp i 46 knop. I 1994 ble det erstattet med en Fjellstrand katamaran. Etter et år som reservefartøy ble Fjordkongen(II) solgt.

Brødrene Aa opprettet et eget verksted, Eikefjord Marine, hovedsakelig basert på bygging av luftputekatamaranene. I alt bygde de to verkstedene ca. 20 luftputekatamaraner. Disse ble solgt til operasjoner i utlandet.

Flaggruten var også interessert i luftputekatamaraner. En vurdering av rutens framtid kom fram til at marsjfarten skulle være 42 knop og reisetiden Bergen – Stavanger mindre enn 3 1/2 time. På denne tiden kunne dette bare oppnås med luftputekatamaraner. To stykker Jet Rider 3400 ble kon-

trahert ved Karlskronavarvet i Sverige i juni 1986. Fartøyene skulle utrustes ved Westamarin. Ved levering årsskiftet 1987/88 viste det seg at de ikke oppnådde kontraktsfarten på tross av diverse tiltak fra verkstedet side. De ble derfor levert tilbake til Karlskronavarvet. Ved ny anbudsrunde var fartskravet ikke så strengt som tidligere, og kontrakt ble tegnet med Kværner-Fjellstrand om to 38,8 m. katamaraner for levering i 1989.

Godstransport

Vi kan vel si at hurtigbåter i Norge primært er beregnet på passasjertransport. Likevel er flere hurtigbåter vært bygd for å transportere en viss mengde last i tillegg til passasjerene. Disse fartøyene er satt inn på ruter med begrenset trafikkgrunnlag, spesielt i Nord Norge.

Den første katamaran utelukkende beregnet på godstransport var en 38,8 m. katamaran Anne Line, levert av Fjellstrand i 1986. Eieren, Gods Trans AS på Hønefoss, satset på å transportere fisk fra Norge til Kontinentet og blomster ol. tilbake. Året etter fikk selskapet en 50 m. katamaran, Anne Lise, bygd hos Westamarin. Fartøyet hadde en lastekapasitet på 200 tonn mot 65 tonn for Anne Line. Det viste seg vanskelig å få driften til å lønne se. I 1990 ble Anne Line solgt til HSD og ombygd til passasjerskip. Det samme skjedde med Anne Lise. Hun ble solgt i 1992 til et fransk selskap, og ombygd til å frakte 300 passasjer samt 32 biler.

Nye krav og utfordringer

Bortsett fra bygging av fartøyer i karbonfiber, har det vært relativt beskjeden utvikling i hurtigbåtteknologi siden 1990. Fra begynnelsen av 1990-årene har fokus stort sett vært rettet mot meget store bilførende katamaraner. Ingen slike er derimot i drift i Norge, selv om Fjellstrand tilbyr slike fartøyer. I alt har Fjellstrand pr. i dag solgt 5 stykker 60 meter lange Jumbocat med plass til 60 biler og 600 passasjerer. Disse er levert til Frankrike, Estland og Egypt. Dessuten er det levert en 52 meters Jumbocat til Malta.

I Norge ble den første bilførende katamaran levert til Torghatten Trafikkselskap i februar 1987. Katamaranen, Heilhorn, var bygd hos Brødrene Aa og hadde plass til 3-4 biler. Den ble satt i rute på Binndalen. Behovet for slike fartøyer i Norge har imidlertid vært begrenset. I dag er det 6 slike fartøyer i drift med bilkapasitet mellom 5 og 8 pbe.

Generelt sett har hurtigbåter et betydelig CO₂ og NO_x utslipp. Med en politisk målsetting å redusere disse utslippene kan dette innebære betydelige utfordringer for operatører og byggere av hurtigbåter.

Anskaffelse av større fartøyer har ofte ført til redusert CO₂ utslipp per setekm. Da Flaggruten fikk nye katamaraner fra Australia i 1999, hadde disse 12,6 % høyere forbruk enn den nyeste av de eldre katamaranene. Tas det derimot hensyn til passasjerkapasitet og hastighet viste det seg at forbruket per sete var 15,2 % lavere. Etter havariet med Sleipner i 1999, ble den siste av de australske katamaranene (Draupner, Sleipners søsterskip) solgt i 2007, og ruten ble opprettholdt med to eldre katamaraner.

Med anbudsordningen for hurtigbåter kan myndighetene stille krav til hastighet, passasjerkapasitet og utslipp. Kravene kan virke motstridende. Høyere hastighet og skipstørrelse fører til høyere utslipp. Dette passer dårlig med myndighetenes krav om lavere utslipp.

En måte å redusere utslippene på er å bygge lettere fartøyer. I 2001 leverte Brødrene Aa sin første hurtigbåt i karbonfiber, en 18 m. ambulansébåt. Siden den gang har Brødrene Aa bygd ca. 30 hurtigbåter i karbonfiber. I 2007 ble det gjort en sammenligning mellom en eldre katamaran og en

katamaran i karbonfiber, begge med en passasjerkapasitet på 180. Den nye katamaranen hadde et bunkersforbruk på 284 liter/time sammenlignet med 350 liter for den eldre. Noe av årsaken til ligger i noe lavere hastighet (28-29 knop mot 32 knop) på karbonfartøylene. Imidlertid kompenseres den lavere hastigheten med en mer effektiv om bord- og ilandstigning for passasjerene på Brødrene Aa´s katamaran. Med karbonfiber er det antydnet en reduksjon i skrogvekt på 40 % sammenlignet med et tilsvarende skrog bygd i aluminium. Etterspørsel etter karbonfiber i flyindustrien har ført til en relativt kraftig økning i materialkostnader, noe som har ført til en økende pris på fartøylene.

Kombinasjon av lett konstruksjon og høy fart kan være en utfordring for hurtigbåtenes konstruktører. Fra 2010 skulle tre 35,3 m katamaraner bygd i karbonfiber settes inn i ruten mellom Tromsø og Harstad. Det første fartøyet fikk imidlertid store skrogskader på Stadt under turen fra verkstedet til Troms i mars 2010. Det ble stilt spørsmål om anbudsokumentene fra Troms fylkeskommune hadde tatt tilstrekkelig hensyn til sikkerheten. Samtlige fartøyer fikk seilingsforbud. Havarikommisjonen kom til at deler av forskipet ikke var konstruert for å tåle bølgeslag. Etter at en del skrogmessige endringer var gjennomført, ble samtlige tre fartøyer sertifisert av Sjøfartsdirektoratet i april 2011.

På motor og framdriftsiden foregår det en utvikling, ny motorteknologi fører til et lavere spesifikt bunkersforbruk. Samtidig arbeides det med mer effektive fremdriftssystemer. Bruk av vridbare propeller ble første gang prøvd i 1983 på et enkeltskrogfartøy fra Westamarin og førte til en reduksjon i drivstofforbruket sammenlignet med bruk av fastpropell. Tversgående foiler mellom katamaranskrog er montert på flere hurtigbåter. I følge Fjellstrand har dette ført til en reduksjon i bunkersforbruk på ca. 5 %.

Motortekniske forbedringer fra omkring 2005 har ført til en reduksjon i NOx utslipp på 10-15 %. Imidlertid har disse endringene ført til et noe høyere bunkersforbruk. NOx utslipp er også en utfordring. Innføring av NOx avgift fra 2007 førte til en betydelig kostnad for rederiene. Dette har økt interessen for gassdrift, bruk av katalysatorer og urea.

Hurtigbåtoperatørene står derfor i dag overfor spennende utfordringer. Nye fremdriftssystemer, skrogkonstruksjoner, byggematerialer etc. kan bedre hurtigbåtenes driftsøkonomi og miljøprofil.

Kilder:

- Bråthen, Svein; Foss, Bjørn; Husdal, Jan: Sjøtransport og utslipp til luft 1997-2007.
- Møreforsking, Molde 2007.
- Foss, Bjørn: Hurtigbåten – gammeldampens arvtager. Nordvest forlag. Ålesund 1989.
- Johannessen, Ola: Hurtigbåter som har seilt i Norge. HSC Norway 2012.
- Kristiansen, Åsmund: Med sans for båt. Fjellstrand, Omastrand 2008.
- Diverse artikler i Tromso.no 2010-2011.
- Søk på Internett.



Tur-retur Nesodden: livets reise

Av **Bjørn Hansen**, tidl. programsekretær i NRK

Foto: NRK/Ole Kaland

Det har vært en lang, men ikke strevsom reise. Minst 6 000 ganger tur-retur, minst 12 000 enkeltreiser. Hvis hver enkeltreise regnes til en halv time, har jeg tilbrakt to tredjedeler av ett år av mitt liv om bord i Nesoddbåtene. Minst. Jeg kan ikke si at det har vært bortkastet.

For det heter Nesoddbåten, ikke fergen eller noe sånt. Det er bare byoriginaler bosatt i de indre deler av Oslo som kaller det fergen. Sånt røper en uvitenhet om Oslofjordens og Bundefjordens vakreste perle, denne halvøyen som peker som en spydspiss mot hovedstadens hjerte.

Mine reiser gjennom storm og stille, gjennom varme sommerdager, gjennom forblåste vinterdager, og gjennom skvalpende sjø og islagte råker startet for alvor i 1963 – etter noen prøveturer på 50-tallet. Den gang bar båtene de klangfulle lokalnavn fra Nesodden, "Helvik", "Oksvald" og selvfølgelig "Nesodtangen". Og det var virkelig båter, ikke ombygde bilferger eller forkrøblede etterligninger av danskebåten.



Bjørn Hansen

Innredningen møtte deg i sin mørke mahogny, sitteplassene gruppert rundt sosialiserende bord, det fantes egen damesalong, og stersen svinset rundt i sort silkekjole med hvitt forkle og bød på iskrem. Mannskapet var alltid det samme, vi møtte hverandre som venner morgenen og kvelden, med hilsen og småprat om dagens små og store begivenheter.

Dessuten hadde disse båtene ruter som stemte overens med navnet: A/S Nesodden Bundefjord Dampskibsselskap. Båtene gikk morgen og kveld året rundt alle bryggene langs Bundefjord-siden av Nesoddlandet, fra Knardal i sør til Oksval i nord. Fra Oksval stakk båten rett inn til Utstikker B på Rådhusplassen, med kurs gjennom sundet mellom Nakholmen og Lindøya. De første årene dro jeg sjelden over Nesoddtangen, annet enn etter sen kveldsjobbinger når Bundefjord-ruten hadde gått til hvile for natten.

Min brygge var Ursvik, og det dreide seg om et fint avstemt tidsskjema for å nå skipet. I det øyeblikk "Helvik" eller "Oksvald" rundt Hellviktangen måtte jeg befinne meg i bunnen av Ursvikbakken. Derfra bar det i en 500 meters sprint til bryggen der jeg som siste passasjer entret landgangen. Jeg gjorde ikke alltid det heller. Båtene hadde et åpent galleri på hekken, og i nødens stund kunne man hoppe over til galleriet og klatre over rekkverket.

Men en gang gikk det galt. En april dag 1964 var jeg sent ute. Båten la fra idet jeg sprintet den siste meter til bryggekannten. Det var fortsatt tid til et sprang mot hekken. I dokumentmappen hadde jeg alle verdipapirene til eiendommen jeg var i ferd med å kjøpe. Derfor måtte mappen først om bord. Men AU! Den traff stolpen som stakk over rekkverket, og mappen gikk på sjøen. Jeg kunne umulig hoppe, for mappen lå der og skvalpet i propellvannet etter en forlatende båt fra dampskibsselskapet.

Gode råd var dyre. Men under et badehus lå en robåt som ikke var låst. Den manglet årer, men jeg fant en bordstump (man finner alltid slike i fjæra) som kunne brukes til padling. Med møye og besvær fikk jeg manøvrert robåten ut til området der dokumentmappen fortsatt lå og dup-

pet i bølgeskulpet. Jeg fikk den om bord i robåten. Og undere over alle undere: Bortsett fra en liten våt flekk lå hele min eiendomsportefølje tørr som knusk i mappa! Den hadde havnet med glidelåsen opp!

Flaks

Sommerstid hadde kystbåtene et sterkt innslag av byfolk som ferierte i hyttene langs fjorden. Fra slutten av 1800-tallet, men særlig i mellomkrigstiden, ble sopolimsbygda Nesodden oppdagat av Oslos innbyggere, og hyttebyggingen skjøt fenomenal fart, i alle fasonger og prisklasser, fra enkle fjeleboder til staselige sommerresidenser, de siste gjerne nær sjøkanten. Nesodden tiltrakk seg særlig en del av arbeiderbevegelsens ledende menn (ikke kvinner den gang). Trygve Lie valgte selvsagt Flaskebekk og vestsiden, det samme gjorde Finn Moe på Fjellstrand. Trygve Bratteli slo seg til på Oksval, med båtfeste, men uten båt, så vidt jeg vet. Oscar Torp residerte på Hellvik der han var sekretær i velforeningen samtidig som han var formann i Det Norske Arbeiderparti. Og LO-kjempen Konrad Nordahl slo seg om sommeren ned på Berger ved Bundefjorden. Nordahl var den jeg ofte møtte på morgenbåten. Vi snakket sammen iblant, selv om det var oseaner av år mellom oss. Nordahl var kjent som en bøs mann i det offentlige, en man behandlet med en viss avstand. Denne bergenser var ikke kjent for sitt lystige humør. Men av grunner som ennå er ukjente for meg, ville han gjerne slå av en prat i all vennlighet. Vi hadde det faktisk hyggelig sammen, gubben og den meget unge mann.

Men tidene forandret seg og Nesoddbåtene med dem. De smekre gamle båtene hadde komfort for de reisende, men ikke plass nok. Der det en gang hadde vært servering av øl og vin og tillatt å røke sin sigar, ble det nå pøsekiosk og røkeforbud innendørs. Båtene het ikke lenger "Helvik" og "Oksvald", men ble smykket med fremmedartede egennavn som "Veslefrikk", "Lykkeper" og "Prinsen", med innredninger som minte mer om en buss enn en båt. Særlig var "Veslefrikk" en utfordring dersom man hadde deltatt i hedonistiske øvelser på byen en kveld. Der kom man inn foran i salongen, som på en scene, med halve Nesoddens befolkning vendt mot seg. Det gjaldt å holde balansen til man fikk støt seg på et sete. Jeg vet om mennesker som fortsatt huskes fordi de i slutten av 1960-årene stupte på landgangen og kom inn på scenen med et gapende sår over øyet. "Veslefrikk" var en trussel mot privatlivets fred.

Den mest betydningsfulle sosiale aktivitet om bord i båtene har foregått rundt bridgebordene. Det kunne starte med bare en person, som gikk rundt og ropte "fjerdemann i bridge" inntil han fikk samlet tre andre spillere. Selv tilhørte jeg reservebenken, en man bare kalte på i ekstreme fraværssituasjoner. Båtbridgen foregår gjerne med spinnville meldinger og dristige utspill. Jeg fikk ord på meg for å være for uforutsigelig, og det skal sannelig noe til. Jeg var rett og slett en elendig kortspiller, og derfor klart en reservekandidat. Som deltaker i båtbridgen må du dessuten være meget fingernem. Kortene skal deles ut i løpet av sekunder, og siste spill starter idet folk beveger seg mot utgangen.

Selv har jeg derfor trøstet meg med aviser og en kaffekopp, eller en prat med kjentfolk. Når Bjørge Lillelien skrek "Bjørn!" tvers over salongen var valget enkelt, det vil si: det var ikke noe valg. Han ville preike. Og i tilfellet Bjørge var det ikke noe problem, han var ingen taus mann, han kunne egenmunnlig holde en samtale i gang. Naboer og venner samlet seg rundt faste bord og utvekslet rykter og forlydender fra de indre deler av Nesoddlandet, gjerne nyheter som aldri nådde en avis-side. Men med årene har det blitt så mange om bord, rundt 500 på travle båter, og ikke så lett med den sosiale nærheten. Med et folketall som nærmer seg 20 000 er Nesodden blitt mer av en forstad enn en bygd, det er ikke lenger en kommune der "alle kjenner alle".

Jeg hører ikke til dem som gråter over Nesoddens sterke vekst. Men noe har gått tapt underveis.

For eksempel kystbåtene. Den siste vinterbåten tutet farvel for 25 år siden, og nye generasjoner av skip har kommet til. Først de ombygde bilfergene. Om dem skrev forfatteren og journalisten Odd Eidem at man kunne trives om bord såfremt man innbilte seg at man var en bil. Men man venner seg til sånt også. Deretter kom hurtigbåtene, katamaranene. Oj, her skulle det bli fart i sakene – 7 minutter hver vei. Men akk, tross global oppvarming legger det seg fortsatt is på fjorden, og dermed er hurtigbåtene satt ut av spill.

Dessuten har jeg en snurrig opplevelse med en av hurtigbåtene. Mange som leser dette vil huske Åsta-ulykken i Østerdalen. Jeg var den gang korrespondent for CNN som straks kontaktet meg for å få rapporter om katastrofen. I tillegg meldte Fox News seg på, og jeg avla rapport hver halvtime utover ettermiddagen og kvelden. Ved 22-tiden meldte jeg fra om at jeg dro fra jobb, og jeg nådde hurtigbåten 22,30, tror jeg. Vi hadde så vidt kommet på langs av Lindøya da båten stanset opp. Tau i propellen! Samtidig ringer CNN og vil ha en ny rapport. Jeg må beklage, jeg sitter om bord i en båt som har fått tau i propellen. Reaksjonen kom prompte: "What the hell is going on with transportation in Norway?"

Ikke alt er fremskritt her i verden. Det er slutt på dampskibsselskapet som holdt liv i Nesodden i mer enn ett hundre år. Jeg hadde en aksje der, en aksje jeg kjøpte av den lokale aktivist G.O. Furuknap i 1970-årene for 50 kroner, min eneste aksjeportefølge her i livet (bortsett fra en aksje i Pax Forlag som gikk tapt etter få år). Dampskibsselskapet tapte anbudet for noe som kaller seg Tide, ett eller annet på Vestlandet. Stavanger står det under båtnavnet, og Stavanger vet jeg er vestpå. Ved oppløsningen av det hederskronte dampskibsselskap, måtte det også innløses aksjer. Og du store all verden! Det som en gang kostet meg 50 kroner, var nå verd nærmere 4 000, så vidt jeg kan huske. Selskapet hadde altså realverdier. Nå skjønner jeg hvordan mennesker med aksjer kan bli rike uten å gjøre det skvatt. Salig Furuknap kan ikke ha hatt det godt i sin grav.

De nye båtene er stilfulle utstillingslokaler for syntetiske materialer. Men OK. Ikke bli sentimental. Det er desidert slutt på mahogny og stersens hvite forkle. De gamle båtene seiler ikke lenger på Nesodden, med unntak av den renoverte "Huldra" som har kvittet seg med dieselstanken og som representerer det nærmeste man kommer en estetisk nytelse i denne trafikken.

"Tidedronningen," "Tidekongen" og hva de nå heter de nye skip som stevner til og fra Nesodden er nok nødvendige fornyelser i trafikal sammenheng. Og etter visse innkjøringsproblemer oppfyller de det aller viktigste krav fra oss reisende, de kommer og går når de skal. Det gjør ikke trikken. Men selv bussene på Nesodden er presise, for de må nå båten. Båtruten har en opplagt disiplinerende effekt på andre transportmidler.

Bortsett fra trikken, da.

Hva har vi fått, og hva har vi mistet siden 1963 da jeg regelmessig begynte å reise med Nesoddbåten? Nostalgi hjelper ikke, selv om den tyter til overflaten i gamle minner. Moderne navigasjonsmidler har ført til at båten ikke lenger går på grunn på Vesleskjær ved innseilingen til Ursvik, ja selv Kobbernaglen står trygt for angrep fra Nesoddbåten utenfor Nakholmen. Forbedringer, så klart.

Båtene er store med sitteplass til alle, selv i rushtrafikken. Det finnes kiosker om bord, nå også med Vestlandslefse. Fortsatt er det mulig å treffe en kjenning som reiser med samme båt. Men noe er borte. Om det skyldes vestlandsk pietisme eller transportpolitisk helsefanatisme vet jeg ikke, men røkerne er fordrevet fra sine uteplasser på båtene. Med Tide forsvant den siste rest av toleranse for menneskelige svakheter. Men rasjonelt, ja, det er det.



En del av Norge – siden 1893

Av adm. dir. **Olav Fjell**, Hurtigruten ASA

Hurtigruten ASA har siden Richard With startet ruten i 1893 gitt gjester unike reiseopplevelser langs en av verdens vakreste kystlinjer. Selskapets helt spesielle posisjon i Norge og utlandet er grunnet ikke bare i vakker natur, men også i den nytteverdien ruten har hatt siden 1893 som en transportåre for gods- og passasjerer. I 2011 ble samfunnsrollen ytterligere forsterket gjennom en ny og bedre 8-års anbudsavtale med staten.

Merkevaren

Hurtigruten skal være den beste måten å oppleve destinasjonen på. Dette gjør vi ved å gå tett på noen av verdens vakreste områder, i Norge, ved Grønland, i Antarktis eller på Svalbard. Med erfaring og historie siden 1893 er vi gode på sjømannskap, vi er kjentmenn og loser våre gjester til de beste stedene sjøveien har å by på. Samtidig er vi i kystbefolkningens tjeneste. Vi har en misjon og en oppgave ut over å bringe turister til våre destinasjoner.



Olav Fjell

Vi er arbeidsskip som hver eneste dag fyller en viktig rolle langs norskekysten. Vi er en del av den kysten vi lever av. Gjennom et tett og godt samarbeid med en rekke utfluktsleverandører kan vi tilby våre gjester opplevelser ingen andre kan. Vi går tett på naturen og nært på kulturen.

Hurtigrutens historie går tilbake til 1893 da kaptein og stortingsmann Richard With etablerte kystruten, en helårig transportrute mellom nord og sør i Norge. Ruten ble en kommunikasjonsmessig revolusjon i dette fjell- og fjordkledte landet. Men Richard With så allerede da et potensiale i turismen langs det som senere er blitt kåret til verdens vakreste kystlinje. Umiddelbart startet han internasjonal markedsføring av Norge som reisemål.

Norskekysten

I dag, 119 år etter, fremstår Hurtigruten både som en internasjonal anerkjent merkevare innen reiseliv, men også som en viktig del av infrastrukturen for en rekke kystsamfunn på ruten mellom Bergen og Kirkenes.

At Hurtigruten er viktig, har siden starten i 1893 vært vist gjennom statlig tjenestekjøp, og 2011 ble et meget viktig år for Hurtigruten på dette området. Stor spenning var knyttet til utlysningen av en ny anbudskonkurranse på kystruten Bergen-Kirkenes og i april ble det klart at Hurtigruten vant den nye kontrakten. Avtalen, som trådte i kraft 1. januar 2012, sikrer daglige anløp til 34 havner hele året, og trykker i åtte år framover en sterk transportåre mellom Bergen og Kirkenes.

Den nye Hurtigruteavtalen er viktig for selskapet. Den gir større forutsigbarhet enn tidligere avtaler som ikke har dekket de faktiske kostnadene med å levere daglige anløp i de havnene som inngår i ruten mellom Bergen og Kirkenes. Gjennomsnittlig årlig kompensasjon utgjør 640 millioner kroner (2011-kroneverdi). Det tilsvarer dobbelt så mye som den tidligere avtalen, inkludert tilleggs godtgjørelsen, og tre ganger så mye som den gamle avtalen.

Hurtigruten langs norskekysten opereres i dag av 11 skip. Skipene er av ulike årganger og modeller, og utgjør sammen et bredt og unikt tilbud til både lokalt reisende og internasjonale gjester.

Hurtigrutens største skip, MS Finnmarken, var gjennom store deler av 2011 utleid som hotellskip, og vil styrke tjenesten på norskekysten når det i februar 2012 igjen gikk inn i rute. MS Finnmarken øker med sine 628 køyeplasser kapasiteten til det beste for kysten og våre utenlandske gjester. Skipet erstatter MS Nordstjernen i ruten mellom Bergen og Kirkenes.

Explorer

Hurtigruten har lang erfaring med explorervirksomhet i farvann også utenfor Norge. Grunnlegger Richard With var en foregangsperson også på dette området. Han viste evne og vilje til allerede før århundreskiftet å satse på unike reiselivsopplevelser på Svalbard. I 1896 initierte Richard With «Sports route» fra Hammerfest til Longyearbyen, en unik seilas med DS Lofoten. Som følge av denne ruten fikk With ført opp det aller første turisthotellet på Svalbard – i Adventfjorden. Neset heter den dag i dag Hotellneset. Polare farvann innbyr til unike opplevelser og gjennom ekspedisjonsskipet MS Fram tilbyr Hurtigruten besøk til enestående destinasjoner som Antarktis, Grønland og Svalbard. Hurtigruten har de siste årene utviklet et fjerde konsept for MS Fram ved å benytte skipet til opplevelsereiser mer sentralt i Europa. Seilingene gjennomføres mellom sesongene i Antarktis og Arktis, og har spesiell fokus på kulturhistorisk viktige steder langs Europas kystlinje.

Richard Withs beskjedne hotell på Hotellneset i Adventfjorden var starten på et fantastisk reiselivsprodukt på Svalbard. I dag inkluderer produktområdet Spitsbergen to hoteller, et gjestehus, et bredt utvalg turaktiviteter, konferansmuligheter, utflukter og seilinger med det innleide skipet MS Polar Star. Aktiviteten i 2011 ble for produktområdet betydelig redusert da Karlsen Shipping, eierselskapet til MS Polar Star, gikk konkurs. Sesongen som helhet ble som følge av dette kansellert. Hurtigruten ASAs datterselskap Spitsbergen Travel representerer store deler av aktiviteten på Svalbard, men er ikke juridisk identisk med produktområdet.

Øvrig virksomhet

Charter ble opprettet som eget produktområde i 2010. Hovedgrunnen til dette var kontrakten om utleie av MS Finnmarken som hotellskip i forbindelse med utbyggingen av Gorgon-feltet i Australia. Utleien hadde en varighet til oktober 2011, og kontrakten ble avsluttet 30. oktober 2011. Skipet ble da umiddelbart seilt til verft for klargjøring, og tilbakeført i Hurtigrutens profil slik at det i 2012 kunne gjenoppta sin tjeneste langs norskekysten.

Hurtigruten ASA har hatt en betydelig virksomhet i gods- og busstransport. Denne virksomheten inngår i produktområdet Øvrig virksomhet, som i 2011 bestod av buss, samt utleie av selskapets to gjenværende hurtigbåter MS Fjordkongen og MS Fjorddronningen. Fartøyene ligger nå i opplag i påvente av et salg. Hurtigruten har en eierandel på 71,3 prosent i AS TIRB, som driver sin bussvirksomhet gjennom datterselskapet Cominor AS. Bussvirksomheten omfattet ved utgangen av 2011 rundt 300 busser og vel 400 fast ansatte. Denne virksomheten vil reduseres betydelig på grunn av tap av anbud i Tromsø-området. I fjerde kvartal 2011 ble eiendommer tilknyttet bussvirksomheten solgt.

Hurtigruten eier også en begrenset portefølje av eiendommer som delvis disponeres av konsernet og delvis leies ut til eksterne leietakere.

Med en arv fra 1893 er Hurtigruten den originale kystruten i Norge og umulig å kopiere. Økonomisk, gjennom anbudskontrakten med staten, er det et skille mellom den tjeneste vi leverer til lokalt reisende og selve reiselivsdelen. Men opplevelsene vi leverer, er de samme om man reiser ett døgn eller 11. Opplevelsene er ekte. De er nære og tett på norsk natur og en unik kystkultur. Naturopplevelsene er de samme som da Richard With startet det som skulle høste internasjonal heder som et av verdens beste reisemål, men samtidig har det skjedd en voldsom forbedring.





1

1. H. M. Kong Olav var interessert gjest i styrehuset på westamaranen Mayflower i 1976.



2

2. D/S Tungenes gikk i Stavanger-ske D/S' godsruete mellom Vestlandet og Østersjøen fra 1947 til 1957.



3

3. Baus – en trofast Buksér- og Bjerging-tjener på Oslo havn fra 1948 til 1969.



4

4. Skudenes var en av fire tilærmede søsterferjer bygd i 1970-årene for sambandet Stavanger – Skudeneshavn.



5

5. Hydrofoilbåtene Vingtor, Sleipner og Ekspressen skapte et epoke-skifte i norsk samferdsel for femti år siden.

6. Redningsskøyene har til alle tider vært kjent som kystens samaritane.



6

7. Bildet er tatt i Knarrlagsund ved Hitra, men kunne ha vært utallige norske stoppesteder.









1



2



3

1. Turister på fordekket av D/S Andenæs underveis mot Spitsbergen.

2. Sør- og nordgående hurtigruter Vesterålen og Lofoten ekspederer i Ålesund en solskinnssdag på 1950-tallet.

3. Påsketraffikk på Fosenkaia i Trondheim i 1960-årene.

4. Karene på kaien i Bergen. Hardanger Sunnhordlandske D/S' ekspedisjonspersonale i 1930.

5. Den gedigne trappehallen på D/S Finmarken fra 1912 er i dag gjenoppført i Hurtigrutemuseet på Stokmarknes.



4



1. Taubåten Torjan – en trofast arbeidshest i Haugesund.

2. På vei over Oslofjorden mellom Moss og Horten.

3. Damene bak disken – gode minner fra mang en ferjetur.



Over 40 lokalkjente utfluktsleverandører står nå parat i våre anløp for å gi gjestene ekstraopplevelser. Minner om snøscooterturer over Finnmarksvidda, hundekjøring i Håkøybotn utenfor Tromsø eller RIB-safari i Saltstraumen tas med etter endt seiling med et av våre komfortable skip. Det samme prinsippet gjelder våre unike reiser med MS Fram. Explorerskipet tar gjester med til unike destinasjoner i polare farvann. Svalbard gir møte med gruvesamfunn, fangsttradisjoner og et fascinerende dyreliv. Ingen kan glemme et møte med Grønland. Verken naturen eller menneskene. Og Antarktis kan verken forklares eller beskrives. Det store hvite kontinentet må ganske enkelt oppleves. Vår visjon er å skape ekte opplevelser i unike farvann – til alle våre gjester.

Verdier, sikkerhet og utfordringer

Hurtigrutens kjerneverdier er: Trygg – Raus og Ansvarlig. I Hurtigruten setter vi alltid sikkerhet i første rekke. Godt sjømannskap og lokal kunnskap gir våre gjester trygghet under tøffe forhold. Trygghet skal prege våre arbeidsplasser – trygghet på hverandre gjennom åpenhet, imøtekommenhet og respekt. Trygghet skaper mot – mot skaper drivkraft og engasjement.

Aldri har vi i Hurtigruten følt oss så på topp, og aldri har vi følt oss så langt nede som i 2011. Verst ble den 15. september, da to av våre ansatte mistet livet i brannen som oppsto om bord på MS Nordlys, og to andre kolleger ble hardt skadet. Dette er den alvorligste ulykken som har rammet Hurtigruten på 50 år, og den satte et sterkt preg på hele organisasjonen.

Vi gjør vårt ytterste for å unngå ulykker, og vi har en nullvisjon når det gjelder skader. Derfor ble dagene i september så tunge, og derfor ble det viktig for oss å støtte dem som hadde mistet et kjært familiemedlem og to gode kolleger. Samtidig skulle vi ta hånd om de 207 passasjerene som var om bord da brannen brøt ut. Disse ble alle evakuert uten fysiske skader, og de ga mannskapet stor honnør for godt sjømannskap og profesjonell innsats. I etterkant av ulykken har Hurtigruten bistått Statens havarikommisjon for transport og politiet i deres arbeid. Etter hvert som ulike forhold er avdekket, er det igangsatt nødvendige tiltak for å bedre sikkerheten ytterligere. Vi skal gjøre det som er mulig for å forebygge nye ulykker.

Vi skal vise åpenhet og omsorg i våre møter både med medarbeidere og gjester. Vi skal være ekte, ærlige og entusiastiske. Vi skal sikre en VI-kultur mellom alle deler av organisasjonen og ha respekt for hverandre. Vi skal være inkluderende og gjøre hverandre gode.

Vi i Hurtigruten tar ansvar for mennesker, kultur, økonomi og miljø. Ansvarlighet og omtanke skal prege våre handlinger og vår virksomhet. Vi skal tenke økonomi slik at det naturlig inngår i den aktivitet vi gjør både på land og sjø, men samtidig vise raushet. Vi er livslinjen langs norskekysten. Som rederi opererer vi i noen av verdens mest sårbare områder. Derfor har Hurtigruten et særlig ansvar for å ivareta stedenes egenart, lokale kultur, samfunn og miljø. Med sterke røtter i vår historie skal vi ansvarlig utvikle selskapet videre.

2011 – et ekstremår

2011 vil gå inn i historien som et år med ekstreme værforhold. I november og desember ble norskekysten herjet av Berit, Cato og Dagmar – sterk storm, og til dels orkan, førte til rekordmange kanselleringer. I løpet av årets siste fem uker hadde vi like mange kanselleringer som vi normalt har i løpet av et helt år, og det kostet oss 40 millioner kroner. I tillegg hadde vi dessverre kanselleringer som ikke skyldtes værforholdene.

Hurtigrutens regularitet er avgjørende for vår leveringsdyktighet og vår lønnsomhet. De ekstreme værforholdene kan vi ikke gardere oss mot, men vi kan i stor grad påvirke andre forhold som betyr noe for vår regularitet. Vi skal operere skipene våre på en måte som ivaretar sikkerhet, kvalitet og forutsigbarhet

Kystens befolkning er vant til at dårlig vær kan føre til at havneanløp må avlyses, men ellers må de kunne stole på at Hurtigruten kommer frem som lovet – og vi har en organisasjon som setter sin ære i å innfri dette løftet overfor de reisende.

Hurtigruten har aldri hatt så høy kapasitetsutnyttelse som i 2011. Den steg fra vel 69 prosent i 2010 til 73,5 prosent i 2011, og bekreftet at vår satsing på vintersesongen har gitt resultater.

Jubeldager og fremtid

Selv om 2011 ga oss et tilbakeslag, har vi lagt et godt grunnlag for vekst og resultatfremgang. Vi har økt kapasiteten og fått en mer moderne flåte ved å få MS Finnmarken tilbake til norskekysten. Skipet erstatter det eldste vi har hatt i rute, MS Nordstjernen.

Kontrasten fra ulykken i september var sterk i forhold til den oppturen Hurtigruten opplevde i jubeldagene fra 16. til 22. juni. Da sendte NRK "Hurtigruten minutt for minutt", verdens lengste direktesending på TV. Seilassen mellom Bergen og Kirkenes ble en gedigen folkefest, og programmet ble en enestående manifestasjon av Hurtigrutens sterke posisjon langs kysten. 3,2 millioner nordmenn fulgte deler av sendingen, og utdrag fra programmet ble også vist på TV-stasjoner utenfor Norge. Flere medier dekket denne begivenheten, og samlet fikk Hurtigruten en storslått oppmerksomhet.

Den nye avtalen med staten gir grunnlag for positiv inntjening også utenom de få sommermånedene der Hurtigruten tradisjonelt sett har gått med overskudd. Den nye statsavtalen ville ikke vært mulig uten sterkt engasjement fra politikere langs hele kysten. Kystens befolkning reddet hurtigruteproduktet og gjør det mulig å videreføre en 119 år gammel tradisjon. Vi skal gjøre vårt ytterste for å vise oss tilliten verdig. Hurtigruten har en viktig rolle og et unikt produkt både som kystbefolkningens trofaste tjener og som leverandør av en cruiseopplevelse i verdensklasse.



De som går ut når andre søker havn

Av generalsekretær **Øyvind Stene**, Redningsselskapet

Foto: Unni B. Knudsen

Det er havets hvite engler, redningsskøytene, som alltid går ut når de andre søker havn. Siden 1891 har den frivillige humanitære organisasjonen sikret liv og verdier for de som har sjøen som arbeidsplass.

Rapport fra skipsfører Tom Kausanrød på RS Emmy Dyvi torsdag 15.september 2011:

Kl 09.20 hører vi hurtigruteskipet Nordlys kalle opp Florø radio, hvor de ber dem varsle redningsskøyta for assistanse. Vi ser AIS-posisjonen til MS Nordlys i kartet, og bryter inn at vi hørte meldingen.

Kl 09.27 Vi ankommer havaristen, som har låret slepetrosse vi kan ta imot.

Når vi har fått MS Nordlys på slep ringer politiet og brannvesenet for å spørre om hvor vi sleper til, slik at de kan forberede mottak.

Vinden står skrått inn mot kaia, og vi er redd for å trekke for hardt i og med at vi ikke har noen mulighet til å bremse farten inn mot kai. Derfor bruker vi minimalt med kraft for å styre slepet inn med vinden. En stund ser det ut til at slepet vil treffe kai med styrbord låring først, men like før kai får vi rettet slepet slik at det ligger parallelt med kai. Når slepet er ca 3-4 m fra kai slipper vi sleperen foran, og får hjelp av blant annet havnevaktens båt Skansen til å pushe Nordlys inn til kai.

Kl 09.48 MS Nordlys ligger til kai. Vi ser damp i vannlinjen ut fra maskinrommet og begynner å kjøle fra utsiden. Etter en times tid begynner vi å observere slagside.

Kl 13.20 Vi har lagt oss bak MS Nordlys for å dykke. Første teori på vanninntrenging er at det kommer via sjøvannsinntakene til hovedmotorene. Og vi får beskjed om å konsentrere oss om babord side da sjøvannsinntakene skal være her. Maskinist på redningsskøyta, Csaba Lango, var ombord i MS Nordlys og fant tegningene til hurtigruteskipet. Slik fant vi ut at sjøvannsinntakene var på styrbord side. I mellomtiden har dykker fra marinen også kommet til, og ledelsen for dykkingen blir styrt av marinen.

Kl 16.20 får vi beskjed fra HRS om at de trekker seg ut av saken. Samtidig kommer representant fra assurandøren og ber oss være tilgjengelige inntil ny beskjed fra assurandør.

Fra seil til vannjet

Redningsselskapet har i dag en flåte av 42 moderne redningsskøyter. De eldste RS 99 Skomvær og RS 100 Ægir, er bygget på slutten av åttitallet. Bare i løpet av 2011 settes tre nye redningsskøyter i tjeneste.

I 1893 da de første redningsskøytene ble sjøsatt var det seil som gjaldt. Den legendariske skipsbyggeren Colin Archer tegnet de aller fleste av de første seilskøytene. Allerede i det første driftsåret, våren 1894 beviste RS 1, Colin Archer at seil som framdrift var et riktig valg. I orkanen som rammet Varangerhalvøya i Finnmark 20. mai det året fikk redningsskøyta vist hva den dugde til. I løpet av to vendinger ble 36 mennesker berget fra Hamningberg. På havna i Vardø 30 kilometer unna lå det seks dampskip, bare et av dem DS Heimdal våget seg ut i orkanen, men måtte gjøre vendereis.



Øyvind Stene

Skipsfører Nikolai M. Antonissen og hans mannskap fikk Kongens redningsmedalje for denne dåden. Men først og fremst gav den redningssaken en kraftig dytt helt i oppstarten av Redningsselskapets historie, og allerede i 1904, ti år etter heltestykket i Hamningberg, var det 17 redningsskøyter i aktiv tjeneste langs Norges kyst.

I 1895 forsøkte Redningsselskapet seg med en motordrevet skøyte. RS 7 Frithjof ble imidlertid ingen suksess og ble solgt ett år senere. Så skulle det gå 35 år før man igjen prøvde å sette motor i en redningsskøyte. RS 36 Andreas Aarø ble sjøsatt 12. mai 1930 med en 50/80 Wichmann semidiesel som fremdriftsmaskineri, sammen med tradisjonell seilføring og gaffelrigg.

Først i 1949 var tiden moden for å ta skrittet over i full motordrift. Da ble RS 53 J.M. Johansen sjøsatt med Rich G. Furuholmen som konstruktør. Med sine 23,77 meter lengde var den det største fartøyet i flåten.

På 60-tallet var det store stålskøyter som dominerte – størst av dem alle var RS 75 Sjøfareren på 28,36 meter som ble satt i tjeneste i 1968. Bakgrunnen for å bygge en så stor redningskrysser var et økende behov for redningsskøyte i fjerne farvann som Jan Mayen.

70-tallet skulle preges av et økende press for helårs beredskap, og et behov for skøyter tilpasset den voksende fritidsbåtbruken og behovet for å assistere mindre fiskefartøyer. Til sammen åtte aluminiumsfartøy på 13,8 meter ble bygget, og etter hvert satt i helårig drift.

Redningsselskapet har ikke alltid hatt alle skøyter i helårig drift. Frem til 1960 var det ingen redningsstasjoner som var helårig. De to første helårsstasjonene ble Honningsvåg og Egersund. De øvrige skøytene hadde stasjon fra oktober til mai – for å følge fiskeriene. Begrunnelsen for å opprette stasjoner som var i drift hele året, var det tiltagende havfisket.

Mens det på 80 og 90-tallet var fokus på større hurtiggående redningsskøyter som RS Erik Bye og RS Petter Henry von Koss, ble det på 2000-tallet virkelig fart i de frivillige sjøredningskorpserne som hadde sin spede begynnelse på slutten av 80-tallet. Mindre vannjettdrevne redningsfartøyer ble bygget for å kunne håndteres av frivillige mannskaper. Trondheimsfjorden og Mjøsa var først ute med frivillige korps. I dag er det 17 sjøredningskorps fra Alta i nord til Mandal i sør.

Finansiering

Staten bidrar årlig med ca 10-12 prosent av driftsutgiftene til Redningsselskapet. Byggingen av redningsskøyter har alltid vært gjennomført uten statlig finansiering. De aller fleste skøytene har blitt finansiert gjennom innsamlinger og rause donasjoner fra private og bedrifter. Spesielt rederstanden og andre med tilknytning til maritime næringer har bidratt mye.

Den tidligere omtalte RS J.M. Johansen, selskapets første fullmotoriserte redningsskøyte ble bygget etter en henvendelse fra væreier J. M. Johansen i Stamsund til Redningsselskapet. I brevet fra 1944 skriver væreieren:

«Jeg har under overveielse å forære Redningsselskapet en moderne redningsskøyte for Nord-Norge eller avsette midler til bygging av en sådan når forholdene igjen blir normale.

Hva har de sist byggede motordrevne skøiter kostet?»

Deres velvillige meddelelse imøtesees snarest.

Ærbødigst

J.M. Johansen”

I 2011 kostet driften av Redningsselskapet 436 millioner kroner. Av dette bidro Fiskeri- og kystdepartementet med 44,3 millioner kroner, mens Norsk Tipping overskudd bidro med 132,5 millioner kroner. Resten av midlene måtte enten tjenes eller samles inn. Inntektene kommer fra forskjellige kilder. Skøytenes egen inntjening er vel 50 millioner kroner, medlemsinntekter gir vel 40 millioner, gaver og donasjoner fra private og næringsliv utgjør ca. 50 millioner kroner. Småbåtregisteret har 23,5 million kroner i inntekter og de resterende 30 millionene kommer fra lotterier, bingodrift, annonseinntekter og innsamlinger. Dessuten bidrar oppsparte midler i sjøredningsfondet med mellom 25 og 30 millioner kroner årlig. For 2012 er den statlige finansieringen betydelig forbedret etter at Stortinget fant 10 millioner kroner i tillegg til de foreslåtte 44,4 millioner kroner fra departementet.

Redder liv

Redningsselskapet har et formål som overskygger alt annet. Å redde liv. I løpet av 120 års tjeneste har redningsskøyten reddet mer enn 6200 mennesker fra den sikre død. De siste årene har hurtigere redningsskøyter og økt sikkerhet på sjøen ført til at antall sikre livredninger har gått noe ned. Men likevel er 350 mennesker reddet fra drukningsdøden de siste ti årene.

Redningsskøytenes er også små slepebåter med overraskende stor slepekapasitet. Å berge fartøy fra forlis er derfor en oppgave de er godt egnet til. De siste årene har redningsskøytenes årlig gitt assistanse til rundt 3000 fritidsfartøyer, rundt 1000 fiskefartøyer, 250 fraktfartøyer og 150 passasjerfartøyer. Hvert år blir i gjennomsnitt 100 fartøyer berget fra forlis.

Å verne kystmiljøet er den siste tilveksten til Redningsselskapets formålsparagraf. Redningsskøytenes verner selvsagt kystmiljøet hver gang et fartøy får sleper om bord og unngår å skape oljeutslipp. I tillegg er RS engasjert i NOFOs oljevernberedskap langs kysten. Og i 2012 settes de to første hurtiggående oljevernlekterne i drift. Målet med disse er å være førstelinjeberedskap mot oljeutslipp når det skjer ulykker.

Opplysnings- og forebyggingsarbeid er også viktig for Redningsselskapet. Ved siden av å plukke folk opp av sjøen mener Redningsselskapet sammen med Sjøfartsdirektoratet at liv kan reddes gjennom økt kunnskap om farene og bruk av livreddende utstyr i befolkningen. Derfor treffer Redningsselskapet blant annet 30-40.000 barn med sine forskjellige ulykkesforebyggende tiltak som sommerskoler, ungdomsleire og ikke minst Elias-arrangementer.

Den livreddende innsatsen i Norge styres av hovedredningsentralene på Sola og i Bodø. De omtaler Redningsselskapet som ryggraden i norsk sjøredning. Det gjør de fordi en redningsskøyte er involvert i de aller fleste redningsaksjoner til sjøs. Rundt 2500 ressurser ble utkalt av HRS i 2010. Av disse var 1633 redningsskøyter.

Tilbake til hurtigruten Nordlys

– Det er en skandale for Norge at ikke staten støtter Redningsselskapet mer enn de gjør. Redningsskøytenes er så viktig at det burde ikke vært noen diskusjon engang, sier John Findvik, som var kaptein på MS Nordlys da det oppstod brann i maskinrommet den 15. september i 2011. To av mannskapet omkom.

– Redningsskøyta betydde utrolig mye for oss den dagen, de gjorde en kjempejobb. Det tok sju minutter fra vi varsla ifra til redningsskøyta hadde tatt om bord sleper. Det hastet mye, da passasjerene måtte evakueres og ingen kunne gå inn i maskinrommet. Det kunne gått riktig ille om vi ikke hadde fått så rask hjelp. Takk for hjelp fra Redningsselskapet!

Kilder: Fra seil til vannjet, Bjørn Foss 2002, Redningsselskapets årsbøker, www.redningsselskapet.no



REF

Slep og buksering

Fra slep til beredskap og entreprenørvirksomhet

Av redaktør **Dag Bakka jr.**, sjøfarthistoriker

Virksomhet med slepebåter har aldri fremstått som noen bred og viktig næring i Norge. Dette er egentlig litt misvisende, og skyldes nok at de små taubåtene med lekterslep og havnebuksering bare ble ansett for en støttetjeneste. Men dette er på ingen måte hele historien.

Tilveksten av dampskip – ”skruedampere” - fra 1850/60-tallet kom til å medføre en hel omveltning i skipsfarten. Inntil da hadde havnene på Østlandet og Sørlandet som regel frosset til i vintermånedene og ført til stans i skipstrafikken. Oslofjorden kunne fryse til like til Drøbak, som i realiteten ble hovedstadens vinterhavn.

Fra 1860-tallet ble det etter hvert anskaffet små jerndampskip i de fleste havner, med dampskipet Basken fra Nylands Verksted i 1867 som et av de første til Christiania. Slike fartøyer var under normale vintre i stand til å holde åpen råk inn til byen, men først og fremst kom de til assistanse og slep av seilfartøyer.

Anskaffelse av slepedampere ble en viktig lokal oppgave mange steder og resulterte i bygging av Sannesund til Sarpsborg i 1869, Thor til Drammen i 1871, Fram, Samson og Frier til Porsgrunn, Parat og Hvalen til Arendal, Delphin til Kragerø og mange flere. I løpet av 1870-årene var det kommet slepedampere i sving i alle større havnebyer.

Allerede fra begynnelsen var selve virksomheten preget av leilighetsarbeid; hvor båtene tok sporadiske oppdrag når de bød seg, særlig mange vår og høst når skutene gikk ut og kom hjem. I sommermånedene prøvde mange båter å spe på inntektene med lystturer, noe som gjorde det nødvendig med passasjersertifikat og redningsutstyr. Eierne var som regel partrederier av menn knyttet til havn og skipsfart, med en skipsfører og maskinist som de drivende krefter.

Disse litt anonyme, men høyst synlige småfartøyene skulle få flere muligheter etter hvert som byutvikling og industrireising skjøt fart. Mot slutten av århundret var mange små dampskip engasjert i lekterslep med sand, grus og murstein til byggevirksomhet i byene, andre med ”kagger” og renovasjonsavfall; atter andre med tømmer til sagbruk og treforedlingsbedrifter.

Det kom til å utvikle seg to tyngdepunkter for slepebåttrafikken: Nedre Glomma og Grenland.

I Fredrikstad/Sarpsborg kom slepebåtene til å livnære seg ved en aktiv havnevirksomhet hvor skip kom for å laste trelast og gatestein, i kombinasjon med tømmerlep for trelastbrukene og slep av avriggede seilskuter lastet med murstein fra teglverkene ved Glomma til byene rundt Oslofjorden.



Dag Bakka jr.

I dette miljøet ble det levebrød for mange slepebåter og prammer, noen eiet av trelastbrukene, men de fleste var privateid med føreren som disponent.

Noe av det samme finner vi i Grenland, fra Ulefoss til Langesund, med tømmerlep i øvre del og lektere og buksering i nedre del. Langs praktisk talt langs hele kysten finner vi slepedampere. På Sørlandet var det mye tømmerlep, fra Stavanger og nordover buksering av seilskip, prammer og flakeskuter, havnebuksering, assistanse og berging.

Slik vi finner slepebåtnæringen gjennom gamle skipsregistre og annonser fremstår den som svært fragmentert, med mange båter og til dels drift på leilighetsbasis. Det kom likevel til en viss konsolidering i mellomkrigstiden, hvor det stod frem flere taubåtrederier som fikk lokal betydning.

I lekterslep og kystbuksering kom O. Paulsen på Greåker til å bli betydelig. I Oslo ble Lægterkompaniet AS startet i 1913 og fikk med tiden en dominerende posisjon som Bukser og Bjergningselskapet AS. I Grenland hadde Langesundsfjordens Bukserdampskibsselskap en flåte på større slepebåter, mens Nils Halvorsen i Porsgrunn bygget seg opp med en allsidig virksomhet med taubåter, lektere og rutebåter. Stavanger og Haugesund hadde flere taubåter og vannbåter; i Bergen dominerte taubåtene til Det Bergenske Dampskibsselskab, og i Midt-Norge drev Dyr Halse og Trondhjems Lægterkompani aktivt. Innenfor assistanse og berging kom det i 1929 til en sammenslutning av selskaper i Oslo, Bergen og Trondheim til Norsk Bjergningskompagni. Det var også store slepebåter stasjonert ved utskipningshavnene i Narvik og Kirkenes som var eiet av gruveselskapene selv; i Narvik sågar under svensk flagg.

Som for innenriks sjøtransport ellers skulle slepebåtdriften mot slutten av 1930-tallet gå fra å være relativt uregulert til å bli møtt av en serie reformer. I 1939 ble det vedtatt lov om arbeidstid til sjøs og året etter en ordning for ulykkestrygd for sjøfolk. I 1947/48 kom en hel reformbølge som delvis også ble gjort gjeldende for registrerte fartøyer ned til 25 brt. Det gjaldt blant annet innføring av sjømannspensjon, hvor ansatte på fartøyer under 100 brt til å begynne med falt utenfor, dessuten ny arbeidstidsordning og nye lugarforskrifter.

Denne bølgen av reguleringer slo inn over slepebåtnæringen og andre former for innenriksfart som verken var rutebart eller fraktfart. Det gjaldt for eksempel oljeselskapenes små tankskip og bunkersbåter i innenriksfart, det gjaldt redningsskøyene, kabelskip og agnbåter. For denne gruppe fartøyer var det naturlig for eierne å søke medlemskap i Redernes Arbeidsgiverforening, og fra rundt 1950 finner vi først oljeselskapene og senere de større slepebåtrederiene som medlemmer.

Konsolidering

Mye av det tradisjonelle markedet for slepebåter forvitret på 1960-tallet.

Statistikken forteller at omfanget av tømmerlep falt fra 370 millioner tonn-kilometer i 1960 til 106 mill. i 1970 og 55 mill. i 1980. Biltransporten tok over både tømmerlep og mye av lektertransporten, samtidig som anløp og havnevirksomhet endret karakter med mer velutstyrte skip, bl.a. med sidepropeller. Assistanse og berging dabbet av, og det var et tegn i tiden da Norsk Bjergningskompagni gikk konkurs i 1979.

Utviklingen hadde nå ført til en struktur med et fåtall dominerende sleperederier langs kysten som dels levde av nye forretningsområder. Johan Scheele i Fredrikstad hadde blant annet en betydelig virksomhet med slep av tanklektere, mens Nils Halvorsen i Porsgrunn hadde fortsatt både lektere, taubåter og rutebåter. På Vestlandet ble Haaland & Sønn den ledende i Stavanger, Brødrene Thormodsen i Haugesund, Bergenske hadde fortsatt sine to båter i sving, mens Ødegaard

Berging stod igjen som den aktive bergingsselskap på Vestlandet. I Trøndelag var Taubåtkompaniet i ferd med å bygge seg opp, både i slep og berging.

Nye virksomhetsområder meldte seg på 60-tallet, med etableringen av oljeraffineriet på Slagentangen som det første av flere. Her lyktes Bukser & Bjergningsselskapet å få kontrakt på fortøyning og assistanse som det første fortfeste utenfor Oslo havn.

Ved inngangen til 70-tallet hadde oljevirkosmheten så smått kommet i gang med oljebaser, utbyggingssjekter og oljeterminaler, noe som åpnet for en lang rekke tjenester som slep, vakthold, eskorte og tilbringertjenester som gav arbeid til mange båter, spesielt i Rogaland. Det samme gjorde byggingen av Condeep-plattformene som krevde store mengder sand, sement og armering. Dette skapte stor aktivitet i en periode.

I løpet av en 15-årsperiode fra 1973 kom ett selskap til å bygge en landsdekkende virksomhet. Det var Bukser & Bjergningsselskapet som dels ved nye kontrakter og dels gjennom overtakelse av lokale selskaper maktet å etablere en organisasjon med stor slagkraft og versatilitet, fra tradisjonell buksering, bulklekere til havnetjenester og eskorteoppdrag. Denne strategien ble gjennomført under de gamle eiere, linjerederiene Fred Olsen, Wilh. Wilhelmsen og Den Norske Amerikaline. På 80-tallet gikk imidlertid eierkontrollen over til en ny gruppe ved Platou Investment, og som en ytre markering ble selskapsnavnet forenklet til Bukser og Bjergning AS i 1986.

Men selskapet skulle ikke oppleve å få noe monopol. Ved tildelingen av kontrakter for Kårstø i 1984 og Sture og Mongstad i 1987 kom offshorerederiet Johs Østensjø i Haugesund sterkt inn med nye taubåter og kom senere til å ekspandere i britiske og irske havner.

Også Taubåtkompaniet i Trondheim, som i 1978 var overtatt av Arthur Bjørnevik og sønnen Ole T. Bjørnevik, viste ambisjoner om å etablere seg flere steder langs kysten. Gjennom søsterselskapet Boa Offshore fikk Bjørnevik et annet bein å stå på og var således i stand til å overta Ødegaard Berging i Ålesund i 1996 sammen med eierne av Bukser og Bjergning. Derved kunne Bukser og Bjergning og Taubåtkompaniet konsentrere seg om hver sine landsdeler.

Arbeidsoppgavene for slepebåtene har endret seg sterkt siden 1970-tallet. Riktignok finnes det fortsatt både lekterslep og havneassistanse, men for de mindre slepebåter og arbeidsfartøyer har det vokst frem et nytt marked ved forankring, utsetting og flytting av oppdrettsanlegg og marinaer.

Hovedoppgaven for de større slepebåtene er dag knyttet til sikkerhet og beredskap ved oljeraffinerier, terminaler og industrihavner. Her utgjør moderne eskorteåter bemannet med kompetente folk den vesentlige del av sikkerhetsopplegget. Spørsmålet om slepebåtberedskap på kysten er et viktig samfunnsanliggende for å forhindre potensielle miljøkatastrofer.

Slik sett spiller slepebåtnæringen en annen og viktigere rolle enn tidligere, men nå innen sikkerhet og beskyttelse av liv og miljø.



REF

Til vern om næringens felles interesser



Fergekonferanse. Upåklagelig forhold mellom forening og myndighet. Daværende samferdselsminister Liv Signe Navarsete og adm.dir. Harald Thomassen, RLF.



Signering av NOx-avtalen (2011-2017) om bord i Tidekongen ved kai i Oslo desember 2011: (f.v.) Adm.dir. Harald Thomassen, RLF, departementsråd Harald Rensvik, Miljøverndepartementet og adm.dir John G. Bernander, NHO.

I 1857 erkjente Stortinget at sentralmyndigheten hadde et ansvar for sjøverts rutetransport: "Det var nok semje i Stortinget om at staten burde yta økonomisk stønad til slike tiltak, men berre indirekte. Heretter skulle det offentlege leggja seg minst mogleg opp i den praktiske drifta – eit berande prinsipp i norsk samferdsle de komande hundre åra" (1 rute. HSD 125 år – 1880-2005/ Bård Kolltveit).

I sin artikkel i denne jubileumsboken skriver Olav Smørðal og Anker Grøvdal:

- Innenriks ferjenæring i Norge har vokst frem som et direkte resultat av det offentliges engasjement for utvikling av et sammenhengende veisystem i landet. (.....). Det offentlige har således historisk sett spilt en aktiv rolle i utviklingen av ferjenæringen, både i form av eierskap i operatørselskap, og gjennom å skaffe et økonomisk fundament for operatørene ved finansiering av ferjer og løpende drift. Det finansieringsmessige regimet ble utformet ikke minst utfra hensynet til kunden og den daglige bruker av ferjetjenestene. Det har gjennom hele historien vært en felles politisk erkjennelse at langt fra alle kostnader ved drift av et ønskelig og nødvendig ferjetilbud kan veltes over på den daglige bruker.

Sammen om å bekjempe kostnadsdrivere

46 år etter at Stortinget erkjente sentralmyndighetenes ansvar for sjøverts rutetransport ble Ruteskibenes Rederiforening etablert. Motivet var å stå sammen for å skaffe bedre vilkår for rutefarten. Med det mente man gjerne en felles kamp for effektivisering og mot kostnadsdriverne i næringen. Det var lite konkurranse fra andre kommunikasjonsmidler på den tiden, men tidvis hard konkurranse rederiene imellom. Da rederiforeningen ble dannet, var man i gang med overgangen fra seil til damp – en krevende omstilling. Mye av foreningens oppmerksomhet i de første årene

gjaldt ansvarsforhold i forbindelse med skadet eller tapt gods (godsbeholdningsvilkårene), i tillegg til øvrige forhold som var felles kostnadsdrivere for rederiene (havnepenger, bryggeavgift m.m.).

Godsbeholdningsvilkårene ble standardiserte i 1914. Arbeidet med felles fraktbrev for all innenlands transport ble tatt opp i 1922, men løst først 40 år senere. Samtrafikkutvalget av 1962 utarbeidet et forslag til slikt fraktbrev som bl.a. rederiforeningen bygget videre på og førte, sammen med representanter for Norges Statsbaner og Norges Rutebileierforbund, saken fram.

I perioden fram til rederiforeningen ble reorganisert etter krigen er det Handelsdepartementet som tar seg av statsstøtten til damskipsfarten. Forholdet til myndighetene i denne perioden engasjerte ikke foreningen i særlig grad, ifølge det kapitlet i «Ruteskibenes Rederiforening 25 år 1951-1976» som omhandler denne tidsepoken.

Statlig engasjement etter krigen

Erkjennelsen fra sentralmyndighetene om at brukere av innenriks transport ikke alene skulle bære alle kostnadene knyttet til transporten ble først satt i system etter krigen. Da ble ansvaret for kommunikasjonssaker samlet, og fra 1950-årene utviklet det seg et regime basert på offentlige konsesjoner for operatørene, offentlige godkjenningprosedyrer for rutetilbud og investeringer i materiell, samt saldering av operatørenes årlige regnskaper fra det offentliges side. Det begynte med samferdselsloven av 11. juli 1947, som trådte i kraft 1. januar 1948.

Rederiforeningen ble reetablert, og myndighetene fikk en dialogpartner og et talerør som representerte næringen i viktige saker – først og fremst i spørsmål om omfanget og arten av det offentliges engasjement. En av de første sakene gjaldt løyveplikten. Ved revisjonen av samferdselsloven deltok foreningen i en utredning som la grunnlaget for en ny samferdselslov (av 19. juni 1964). Her ble fraktesfarten fritatt for løyveplikt. Først i 1986 ble all godstransport enten den var rutegående eller ikke, fritatt for løyveplikt.

Foreningen protesterte kraftig i slutten av 1970-årene da det kom på tale med hel offentlig overtagelse av private transportmidler. Det var å gå for langt i det offentliges engasjement i næringen, mente man. Foreningen støttet imidlertid et forslag fra det såkalte subsidieutvalget, som leverte sin innstilling i 1975, om at de selskaper som har ruter som var avhengig av subsidier, skulle inngå standardkontrakt med staten. Utvalget foreslo selv innhold i en slik kontrakt.

Rederiforeningen forhandlet også fram - med Norske Kommuners Sentralforbund, en hovedavtale om offentlige tilskudd til drift av lokale båtutesamband og en tilskuddsavtale for samme. Forskriften som gav fylkeskommunene ansvar for å yte slike tilskudd trådte i kraft 1. januar 1986. Utover i 1990-årene signaliserte imidlertid næringen at den var bekymret, fordi det virket som om fylkeskommunene nedprioriterte samferdselsformål.

Postbetalingskontrakten

Fremføring av post har lenge bidratt til finansieringen av lokalparten. Postverket fastsatte fra starten av ensidig kontrakten. Fra midten av 1950-årene forlangte imidlertid foreningen forhandlinger med Postverket om postbetalingskontrakt for lokalruteselskapene. Postverket var lenge uvillig til det, men da foreningen måtte true med rettslig skjønn i medhold av postloven for å få fastsatt postbetalingen, kom Postverket til forhandlingsbordet i 1958. Et utvalg ble nedsatt for å utarbeide en ny norm for postbetaling på lokalruteselskapene. I 1962 kom en enstemmig innstilling fra utvalget, der foreningen var med. Men først i 1971 kom partene til en avtale som fungerte tilfredsstillende for selskapene og Postverket.

Nye tilskuddsordninger

Innføring av rammetilskudd i stedet for saldering medførte behov for ny standardkontrakt eller hovedavtale. Rederiforeningen gav i 1986 sin tilslutning til Samferdselsdepartementets forslag om å erstatte salderingsordningen for ferjetilskudd med et rammetilskudd. Foreningen hadde arbeidet med dette lenge, fordi salderingsprinsippet, slik de så det, gav et dårlig incitament til rasjonell drift. Overgangen til rammetilskudd betød en overgang til en risikokontrakt, slik selskapene så det. Men det tok tid å utvikle en ny standardkontrakt - først i mai 1993 ble det enighet om ny hovedavtale om tilskudd til drift av riksvegferger. Det var en av de første større resultatene i regi av den nye, felles foreningen, Rederienes Landsforening.

En av de store oppgavene som ventet den omorganiserte foreningen var å medvirke til at fergerederiene fikk en smidig overgang fra salderingssystemet til systemet med rammetilskudd og deretter til full anbudsutsettelse. De utfordringer dette representert er grundig belyst i artikkelen i denne bok av de to styrelederne Olav Smørdal og Anker Grøvdal. For den internasjonalt konkurranseutsatte del av næringen var utfordringen å få myndighetene til å akseptere særskilte ordninger for lasteskip og slepebåter slik at de ikke bukket under i konkurranse med skip fra land som hadde langt gunstigere vilkår for sin skipsfart. Dette resulterte bl.a. i at Stortinget i 1993 og de påfølgende år bevilget store beløp til en refusjonsordning for bruk av norske sjøfolk. Ordningen ble i 2004 avløst av en refusjon/nettolønnsordninger som innenfor RLFs medlemmer nå omfatter sjøfolk på, lasteskip, slepebåter og hurtigruteskip.



Foreningen har engasjert seg i arbeidet med å rekruttere sjøfolk til innenriksfarten. På bildet skoleskipet m/s «Sjøkurs»



Konkurransereformer i innenriks ferjedrift

- fra beskyttet marked til full konkurranse - litt historikk og noen refleksjoner

Av **Olav Smørdal**, styreleder RLF 1994 – 1998 og
Anker Grøvdal, styreleder RLF 2010 - 2012

Litt historikk om salderingsregimet

Innenriks ferjenæring i Norge har vokst frem som et direkte resultat av det offentliges engasjement for utvikling av et sammenhengende veisystem i landet. Med mange øyer og dype fjorder måtte det i tillegg til veibygging finnes løsninger i kombinasjon med sjøverts transport til og fra øyer, og over fjorder.

Det offentlige har således historisk sett spilt en aktiv rolle i utviklingen av ferjenæringen, både i form av eierskap i operatørselskap, og gjennom å skaffe et økonomisk fundament for operatørene ved finansiering av ferjer og løpende drift. Det finansieringsmessige regimet ble utformet ikke minst utfra hensynet til kunden og den daglige bruker av ferjetjenestene. Det har gjennom hele historien vært en felles politisk erkjennelse at langt fra alle kostnader ved drift av et ønskelig og nødvendig ferjetilbud kan veltes over på den daglige bruker.

Som konsekvens av denne erkjennelsen utviklet det seg fra 1950-årene et regime basert på offentlige konsesjoner for operatørene, offentlige godkjenningsprosedyrer for rutetilbud og investeringer i materiell, samt saldering av operatørenes årlige regnskaper fra det offentliges side. Det ble således etablert et offentlig beskyttet marked med stor grad av forretningsmessig trygghet for ferjenæringen. Mange aktører i næringslivet kunne gjerne henfalle til ønsketenkning om lignende ordninger for sin virksomhet. Erkjennelsen av manglende realisme i slike tanker medførte gjerne kritiske ytringer om kryssubsidiering med offentlige penger av annen virksomhet hos operatørene, i konkurranse med rent privatfinansiert virksomhet, og lignende.

Det var selvsagt grunn til å stille spørsmål ved ulike sider i dette salderingsregimet. Ordningen ga interesserte operatører grunnlag for et målrettet fokus på produkt, produktkvalitet og produktutvikling, også gjennom en velregulert rolle som pådrivere overfor oppdragsgiver. Salderingen, sammen med detaljprosedyrer knyttet til styring av rutetilbud, investeringer og løpende drift, ga på den annen side i prinsippet dårlig incitament til rasjonell drift. Selskapene fikk lite eller ingen ting igjen for rasjonaliseringsgevinster.

Det kunne således stilles velbegrunnede spørsmål om salderingsordningen medførte tilstrekkelig kostnadseffektivitet hos operatørene, og tilsvarende tilstrekkelig effektiv og oversiktlig ressursbruk for det offentlige. Det kunne med god grunn etterlyses alternative modeller som var bedre egnet til å gi forretningsmessige stimuli for operatørenes evne og vilje til å forbedre kostnadseffektiviteten, levere kvalitet og å drive produktutvikling.

Rammetilskuddskontrakt 1990

Ferjenæringen var selv den nærmeste til å innse svakhetene ved salderingsregimet og fronte nye og mer tidsriktige kontraktsystemer. Det ble i forhandlinger med Vegdirektoratet i 1989 tatt et



Olav Smørdal



Anker Grøvdal

oppgjør med det gamle regimet. Søkelys ble satt på et alternativt kontraktsopplegg med fokus på kostnadseffektiv drift, og med innebygget mulighet for gevinst og risiko for tap for operatørene.

Den årlige rammetilskuddskontrakten så dagens lys med virkning for driftsåret 1990. Gjennom dette kontraktsystemet ble det etablert en tydeligere rollefordeling mellom Statens vegvesen som oppdragsgiver og ferjeselskapene som operatører. Det ble lagt opp til simulerende og normative verdier for kostnadseffektivitet i kontraktene, og operatørene fikk udelt ansvar for både tap og gevinst ved gjennomføring av kontraktene.

Men dette kontraktsystemet forutsatte på den annen side en videreføring av opplegget for detaljstyring og kontroll av drift og investeringer fra oppdragsgivers side.

Hovedavtalen 1994

De første årene på 1990-tallet ble det ført langvarige forhandlinger mellom Rederienes Landsforening og Vegdirektoratet om en ny hovedavtale for riksveiferjedriften. Næringens viktigste motivasjon for en slik ny avtale var ikke minst knyttet til prinsipielle spørsmål ved investering i og salg av ferjemateriell.

Den endelige avtalen mellom oppdragsgiver og den enkelte operatør representerte en hårfin balanse mellom hensynet til selskapenes udiskutable eiendomsrett til materiellet, og hensynet til oppdragsgivers naturlige interesse for en mest mulig rasjonell utnyttelse, både fysisk og økonomisk, av den kostbare ferjeflåten sett på landsbasis. Næringen strekte seg i forhandlingene langt for å imøtekomme statens krav om styringsrett ved investeringer og salg av materiell.

Endelige hovedavtaler ga grunnlag for signering senhøstes 1994 og dannet fundamentet for de påfølgende årlige rammetilskuddsavtalene.

Det var på dette tidspunkt klart at det ville bli igangsatt forsøksvirksomhet med bruk av anbud i riksvegferjedriften. Den nye hovedavtalen regulerte ikke iøynefallende prinsipielle utfordringer knyttet til materiell ved slik overgang til anbudsprosedyrer som grunnlag for inngåelse av kontrakter for ferjeoperasjon.

Denne hovedavtalen bidro til bedre å belyse begreper og realiteter i kontraktsforholdene i ferjenæringen, ikke minst eksternt overfor opinionen. Av og til ble næringens kontraktsoppdrag for staten fremstilt som subsidiert virksomhet, basert på overføringer fra det offentlige. Nye avtalesystemer bidro nå til en opprydning og klargjøring av begrepsbruk, rollefordeling og kontraktsprinsipp. Ferjenæringen mottar ikke subsidier eller overføringer, men får kontraktsmessig betalt for utførte tjenester på samme måte som alle andre virksomheter som leverer varer eller tjenester til det offentlige.

Kontraktsbetaling ble det riktige begrepet å bruke både i intern og ekstern kommunikasjon, i stedet for subsidier og tilskudd.

Forsøk med anbud fra 1995

Samferdselssektoren i Norge har vært gjennom dyptgripende forandringer siden begynnelsen av 1990-tallet. Liberaliseringen på dette området må ses i sammenheng med EU-regelverket som har blitt tatt inn i EØS-avtalen, men utviklingen har i stor grad også vært ønsket av norske myndigheter. Konkurransetsetting har således blitt gjennomført for å imøtekomme EØS-avtalens krav til markedsadgang og ikke-diskriminering, men også som ledd i en villet politikk, hvor målet har vært å realisere et antatt potensial for en mer samfunnsøkonomisk effektiv drift.

Lovhjemmel for forsøk med anbud i riksveiferjedriften i Norge ble således vedtatt allerede i 1991. De første av 5 ferjesamband i en slik prøveordning ble lyst ut på anbud i 1995. Disse 5 sambandene var fordelt på ett hver i fylkene Nordland, Møre og Romsdal, Sogn og Fjordane, Hordaland og Rogaland. Første oppstart av operasjon basert på anbudskontrakt skjedde i 1997. Alle konkurransene endte med "hjemmeseier"; alle anbudskontraktene gikk til eksisterende operatørselskap.

Rundt tusenårsskiftet ble to ferjesamband til lyst ut på anbud innenfor samme forsøksordning, ett i Møre og Romsdal og ett i Rogaland. Her ble det gjort forsøk med alternative kontraktsopplegg i form av bruttokontrakt i det ene tilfellet, og bruttokontrakt med incentiv-klausuler i det andre tilfellet. Konkurransen på ferjesambandet i Møre og Romsdal endte med anbudshistoriens første tap av kontrakt på "hjemmebane", og tilsvarende første seier på "bortebane".

Deltagelsen i konkurransen i denne forsøksvirksomheten varierte fra fire til åtte tilbydere, alle norske selskaper. Bare i ett tilfelle kom det tilbud fra en norsk nyetablerer i innenriks ferjedrift, de øvrige deltagerne var eksisterende norske ferjeoperatører.

Det er grunnlag for å fastslå at alle disse kontraktene viste seg å gi for dårlige forretningsmessige resultater for operatørselskapene. Selve det faktum at de fleste anbudskonkurransene endte med ny kontrakt til eksisterende operatør kan indikere et sterkt ønske om å vinne på hjemmebane. Dette kan nok ha hatt negative konsekvenser for prioritering av gode nok forretningsmessige marginer i kalkylearbeidet som var grunnlag for tilbudsleveringen.

På oppdrag for Vegdirektoratet utarbeidet Møreforskning Molde i januar 2000 en rapport om anbud innen riksveiferjedriften basert på disse første erfaringene. Rapporten oppsummerte erfaringene med at forsøket hadde gitt klare positive effekter for oppdragsgiver. For en marginal økning i kontraktsbetalingen fikk oppdragsgiver og de daglige kundene i de seks aktuelle sambandene totalt åtte nye ferjer, økt kapasitet, økt rutefrekvens og delvis nattilbud. Rapporten mer enn antyder at operatørene var den "tapende" part, som gjennom konkurransen hadde presset marginene ned til et minimum for lønnsom drift, og kanskje under dette.

Vi som representerer operatørene, vet de eksakte svarene på dette.

Permanent anbudsregime fra 2004

I de første årene etter tusenårsskiftet drøftet næringen hovederfaringene fra forsøksvirksomheten i dialog med oppdragsgiver. Man drøftet mer eller mindre velbegrunnede hypoteser om konsekvenser av anbudsregimet for produktkvalitet, driftsstabilitet, kompetanseutvikling, kostnadseffektivitet og total ressursbruk i produksjonen.

Vår oppdragsgiver gjorde en ny visitt innom tanken om "de gule ferjene", et alternativt konsept basert på offentlig eie av materiell og rendyrket offentlig drift. Man kan vel lett tenke seg næringens holdninger og argumenter mot en slik løsning. Byråkratene på oppdragsgiversiden erkjente vel også rimelig raskt at det uansett ikke ville være mulig å få tilstrekkelig politisk gehør for en utvikling i denne retningen.

Det ble derfor raskt slått fast at innenriks ferjedrift også fremover skulle baseres på statlig kjøp av tjenester fra aktører i markedet.

Gjennom kreative innspill argumenterte næringen fortsatt for en utvikling av kontraktsystemer med utgangspunkt i hovedavtale og årlige betalingskontrakter. En slik løsning kunne baseres på flerårige incitamentavtaler med klar rollefordeling, forpliktende effektivisering og produktutvik-

ling. Næringen fant en viss støtte for dette fra miljøet ved Møreforskning Molde. Det ble fra den siden likevel anbefalt å utvikle et slikt incentiv-regime i kombinasjon med andre kontraktsformer. Forskerne så dette i sammenheng med det man allerede i forsøksvirksomheten erfarte, nemlig en utvikling i retning av konsentrasjon av markedsrett på tilbudssiden på relativt få operatører som engasjerte seg og vant frem i anbudskonkurransene. Denne begynnende strukturutviklingen var allerede på dette tidspunktet tydelig å se for alle som hadde interesse av å følge næringen.

Der var avgjort gode poenger i disse innspillene. Det er likevel ingen grunn til å stikke under en stol at mange utenfor næringen så på dette som krampetrekninger fra konservative aktører som utfra egeninteresse fryktet konkurranse i markedet.

Det skulle vise seg at det relativt raskt ble en permanent avklaring i spørsmålet om bruk av anbud i riksvegferjedriften. Basert på krav om tilpasninger til EU-regelverk, og på oppsummerte oppdragsgiver-erfaringer fra forsøksvirksomheten, ble det i 2002 vedtatt ny lov om yrkestransport som permanent hjemler bruk av anbudsprosedyrer ved løyvetildeling i riksvegferjedriften. Loven trådte i kraft fra 1. januar 2003.

Basert på denne lovendringen ble neste og første ordinære utlysingsrunde forberedt og anbudskonkurranse gjennomført for 5 samband i 2004. Av disse var 1 i Finnmark, 1 i Nordland, 2 i Møre og Romsdal og 1 i Sogn og Fjordane.

Det ble etter hvert lagt ambisiøse føringer for tempoet i fullstendig anbudsutsetting av hele riksveiferjedriften.

Dagens anbudsstatus

I dag er samtlige riksvegfergesamband i Norge lyst ut på anbud og blir drevet i henhold til anbudskontrakter.

Denne fullstendige konkurranseutsettingen underbygger nok de tidlige erfaringene med en viss effektivisering og kostnadsbesparelse for oppdragsgiver. I flere tilfeller har man som nevnt også sett en bedring av tilbudet, og man har delvis oppnådd en fornyelse av ferjeflåten. Det er grunn til å understreke at slik kvalitetshevning på rutetilbud og materiell likevel ikke er en direkte konsekvens av selve konkurransen og operatørens agering i den sammenheng. Kvalitetsøkningen følger i stor grad som resultat av på forhånd spesifiserte forutsetninger i det enkelte utlyste oppdrag fra Statens vegvesens side. Så kan det med rette sies at oppdragsgiver nok har fått dette levert til en lavere pris enn det man gjerne hadde stått overfor med basis i tidligere kontraktsregimer.

I det kortsiktige perspektivet har de siste års fullstendige anbudsutlysning også langt på vei bekräftet første fases erfaringer med deltagende operatørens posisjon som "tapende" part i dette anbudsspillet. Det er nok en klart uttrykt erkjennelse hos næringens aktører at det forretningsmessige innhold i de enkelte anbudskontrakter gjennomgående er for dårlig, og neppe representerer normale krav til resultatmarginer, verken i dagens markedssituasjon eller i den fremtidige virksomhet i vår næring. Operatørene har nok også i denne fasen prioritert hensynet til det å vinne selve oppdraget, fremfor å prise inn risiko og akseptable forretningsmessige marginer.

Selskapene kan ha priset risikoen ved omfattende investeringer i nye ferjer lavt i påvente av gevinst som eier av fortsatt relativt nye og moderne ferjer ved neste anbudsutlysning av den enkelte kontraktspakke. Kapitalkostnader kan således ha vært brukt som konkurransefortrinn i anbudene, men dette er nok neppe den hele og fulle forklaringen på den erfarte prisingsstrategien.

Flere aktører har nok i kalkylearbeidet "svidd fingrene" i mangel på realistisk bedømmelsen av nødvendig personellfaktor for bemanning og drift av fartøyene. Man har nok også blitt offer for raske negative skift i prisutviklingen på drivstoff. Langt tidsforbruk mellom anbudslevering og anbudsavgjørelse har i noen situasjoner vanskeliggjort sikringsforretninger i perioder der oljeprisen har steget kraftig og uforutsigbart i denne mellomperioden.

Utviklingen har gjennom hele denne perioden vært vanskelig for de små rederiene i næringen. Oppdragsgiver har i mange tilfeller samlet anbudsutlysningene i relativt store pakker, i kombinasjon med materiellkrav som i praksis har forutsatt omfattende nyinvesteringer hos operatørene. Mange av de små rederiene har ikke hatt kapitalmessige forutsetninger og muligheter for å stille opp i denne konkurransen. Med anbudsregimet forsvant fortidens finansieringsordninger med blant annet statsgaranterte 2. prioritetslån som dengang medførte at ferjeoperatører kunne drive og investere i materiell uten at det var krav om og behov for vesentlig egenkapitalfinansiering.

Deltagende og konkurrerende ferjerederier har som følge av dette blitt færre og større. Det har vært lite og ingen interesse for anbudsrundene fra utlandet. Dagens ferjemarked blir som vi vet, nå dominert av 3-4 større aktører. Spørsmålet er om denne tydelige konsentrasjons-tendensen i næringen reduserer muligheten for effektiv konkurranse i neste utlysingsfase, sett fra oppdragsgivers side. Vi tror konkurransen vil bli effektiv også i neste runde, men det er nok sannsynlig at prioriteringer og prisingsstrategier vil bli påvirket av de erfaringer operatørene har gjort i anbuds-konkurransene så langt.

Vi står i disse dager foran runde 2 med utlysning av de enkelte kontraktspakkene etter at eksisterende anbudskontrakter nærmer seg sluttdato. Hvordan vil dette bli organisert og håndtert fra oppdragsgiversiden, og hvordan vil operatørene agere? Vil kunnskap og lærdom fra første runde manifestere seg i endrede prosedyrer fra oppdragsgivers side, og i endret forretningsmessig tilnærming fra operatørens side?

Lærepromess

Den første runden anbudsutsetting av riksvegferjedriften bør avgjort tjene til lærdom og kompetanseutvikling hos alle aktørene, både på etterspørselssiden og på tilbudssiden.

Den nøkterne vurdering fra dagens ståsted er at konkurranse gjennom anbudsutsetting av ferjedriften måtte komme. Vi må som næring akseptere oppdragsgivers valg av innkjøpsprosedyre. Etterpåklokskapen er som kjent blant de mest eksakte av alle "vitenskaper". Men all vitenskap, også denne, skal tjene ett viktig formål, nemlig å lære som grunnlag for forbedringer i fremtidens løsninger. Vi i næringen bør stille oss spørsmålet om vi med fordel kunne sett realiteten i det som måtte komme på et tidligere tidspunkt. I stedet for å jakte på nye varianter av skjermende kontraktsformer, burde vi kanskje raskere sett anbudsutfordringen i hvitøyet og lagt vår kløkt i å samarbeide med oppdragsgiver om premisser, innfasing og tempo i gjennomføringen av en framtidig anbudsprosess. På den måten kunne partene gjerne ha unngått en del av de snubletråder aktørene har vært utsatt for.

Med et rendyrket anbudsregime vil nok noen av oss fortsatt mene at pendelen, også på dette feltet, har slått for langt ut den motsatte vei i forhold til det historiske salderingssystemet. Vi har på den ene side fått en klarere rollefordeling mellom oppdragsgiver og utførende operatør. På den andre side synes vi å ha mistet noe av fleksibiliteten, samvirket og motivasjonen hos operatøren for å engasjere seg i det daglige arbeidet for utvikling og forbedring av selve ruteproduktet. Vi som operatører kriger på en annen måte enn tidligere for den daglige inntjening, og leverer bare det vi etter kontrakten må levere.

Den nye hverdagen er som konsekvens også blitt fylt med krevende tids- og ressursbruk på tolkning av kontrakter og håndtering av rettslige tvister. Dette er selvsagt en viktig del av en kompetansehevende læreprosess. Oppdragsgiver og næring bør i fellesskap vise vilje og evne til å drøfte og nyttiggjøre seg en slik læreprosess som fundament for videreutvikling av kontraktssystemene. Vi skulle vel alle gjerne sett at fremtidens systemer ga oss tilbake noe av den fleksibilitet som løpende kan bidra til justering og forbedring av produktkvaliteten, uten at dette på noen måte går på bekostning av partenes tydelige roller og økonomiske interesser i kontraktsforholdet.

Med det forestående "rusket" av 2. generasjons anbudsutlysninger er spørsmålet om vi i næringen i disse tider er aktive nok for å komme i en slik aktiv dialog med oppdragsgiver for at gårldagens erfaringer skal komme morgendagens aktører og kunder til gode. Både i og utenfor næringen ser den som vil se, at utfordringene er mange og snubletrådene fortsatt til stede.

Uten overhode å bevege oss i retning av et tilbaketog med nye begrensninger i markedskonkurransen, burde det gjennom systematisk erfaringsutveksling og faglig tilnærming være potensial for å oppnå forbedrede prosedyrer og kontraktssystemer til fordel for alle aktører. Ikke minst burde dette være til fordel for den daglige kunden som fortsatt i mange år vil være avhengig av effektive ferjetjenester med stadig forbedret innhold og kvalitet. Dagens opinionsbilde er nok preget av at denne daglige kunden ikke alltid er like tilfreds med det oppdragsgiver og operatører i ferjemarkedet presterer.

Sluttrefleksjon

Men uansett: Norsk innenriks ferjedrift er blitt "business" på linje med annen næringsaktivitet. Erfaringene med dette må, med all respekt både for oss selv og våre kollegaer i næringen, etter hvert medføre noen endringsprosesser i hodene hos de av oss som fortsatt vil sitte ved kalkylebordene, rundt ledermøte-bordene og i styrerommene hos forretningsmessige ferjeoperatører som ønsker å levere det fremtidens bedriftseiere vil kreve. Slike krav vil avgjort ikke begrense seg til bare det å vinne kontrakter. For aktører som ellers er kvalifisert, er det å vinne kontrakter rimelig enkelt. Utfordringen ligger selvsagt i det å vinne kontrakter med fornuftige forretningsmessige marginer, og i det å ståsette seg mot tap av nattesøvn ved muligheten for tap av kontrakter og eksisterende produksjon.

For alle oss rutinerde og til dels tradisjonsbundne enkeltpersoner og selskaper i norsk innenriks ferjenæring er kanskje det siste fortsatt den største utfordringen?



REFINE

Nye tider – nye muligheter

Av konsernsjef i Det Stavangerske Dampskibsselskab AS - **Steinar Madsen**

Mye går i sykluser, vår næring er intet unntak. For noen år siden var nye fartøy og nye ferjeruter et tegn på samfunnsutvikling og nasjonsbygging. Kystrutene mellom Kristiania og Sør- og Vestlandet, Natt-rutene på Vestlandet og Hurtigruten mellom Vest- og Nord Norge.

Vi har vært sjøveien som har bundet bygder og byer sammen, og vi har gitt hver holme med bebyggelse et tidsmessig transporttilbud. Dette har igjen skapt grunnlag for næringsutvikling og vekst.

Men alt har sin tid. Nye løsninger gir endringer. Teknologien sprenger bokstavelig talt stadig nye grenser, og for hvert år bygges det dyper tunneler og lengre bru. Et hvert lokalsamfunn med ambisjoner presenterer planer for fastlandsforbindelse med overbevisende argumentasjon om prosjektets nytteverdi. Mange av disse prosjektene skal finansieres og forsvares med sparte kostnader ved at båter byttes ut med tunnel eller bro. Ferjeavløsningsmidler er det nye mantra, hvor vår nærings nytteverdi veksles om i bilferjeavløsningsmidler som frigjøres ved at vi avviker. Realiteten er at de fleste av våre kunder reiser med oss for de må og ikke fordi de vil. Rundt kaffebordene i båtsalongen diskuteres når ferje kan erstattes med bro eller tunell, og vi kan byttes ut til ferjeavløsningsmidler.

Det helt sentrale spørsmålet er hvor finner vi nye muligheter i en solnedgangsnæring? Trenger vi ny arbeidskraft, eller skal siste mann slukke lyset?

Utfordringen er ikke ny. Vi har sett den komme. I områdekonsesjonstiden var det noen av oss som opplevde kraftig nedskalering på grunn av fastlandsforbindelser. I den perioden søkte mange nye muligheter. Det være seg eksport av hurtigbåterfaring med ruter i Fjerne Østen, Sør Amerika eller Karibien eller mot nye aktivitetsområder som turistsatsing i Antarktis, offshorenæring, internasjonalt shipping og kystfart.

De siste ti årene med anbudsutlysning og opphevelse av områdekonsesjoner har gjort det mulig å øke eller opprettholde markedsandeler gjennom å vinne anbud og konsolidere til færre aktører. Og konsolidering har næringen lyktes med: Ferjerederiene kan nå ha medlemsmøtene rundt et kaffebord.

Spørsmålet er imidlertid om det er forsvarlig å invitere nye generasjoner til å jobbe hos oss? Etter mitt syn er svaret ubetinget Ja! Næringen har store muligheter, vi skal rekruttere for fremtiden, men næringen vil endre seg. Antall konvensjonelle ferjesamband og hurtigbåtruter vil bli færre etter hvert som nye veiprosjekter realiseres. Samtidig vil innovasjonskraften i rederiene mer enn kompensere for bortfallet gjennom ny aktivitet.

Noen eksempler på dette kan være:

Miljøteknologi

Norske innenriksferjer har de siste ti årene vært verdens største testlaboratorium for bruk av flytende naturgass (LNG) som drivstoff for fartøy. Myndighetene har vist vilje til å betale for nye



Steinar Madsen

teknologiske løsninger og dermed sikret gode kompetansemiljøer. Dette har igjen gitt muligheter for eksport av teknisk utstyr og kompetanse. Fra begynnelsen - med «Glutra» - ser vi utvikling mot flere og flere LNG-drevne ferjer, offshorefartøy og kystfartskip. Stadig større skip bygges i dag for bruk av LNG. Tilsvarende ser vi at det bygges LNG-fabrikker, bunkersstasjoner osv.

For oss i DSD har denne utviklingen bidratt til at vi nå har to bilferjer og fire godsskip som skal bruke LNG som drivstoff, under bygging. Vi jobber også med løsninger for LNG på større skip i internasjonal trafikk.

Et godt samarbeid mellom næringen og myndighetene sikrer utviklingen av ny teknologi, noe som gir spennende muligheter både for rederiene og for den øvrige maritime sektor. Miljøprosjektet Lavik – Oppedal vil bli laboratorium for neste teknologiske utviklingstrinn.

Kombinerer vi norske rederiers lange driftserfaring fra kystfart med det siste innen miljøteknologi har vi store muligheter i et internasjonalt marked. Det er trolig bare er et tidsspørsmål før norske innenriksrederier har operasjon utenfor landets grenser. Dette betyr at vår bransje gir spennende muligheter både til spesialistene som skal bidra til å utvikle miljøvennlige teknologi og til de som ønsker å jobbe internasjonalt.

Turisme

Kundene reiser med oss fordi de må og ikke fordi de vil har jeg hevdet tidligere. I fremtiden må vi i større grad fokusere på kunder som vil reise med oss og det i konkurranse med andre reisemåter eller andre opplevelser. Jeg velger å la være å ramse opp alle de fantastiske adjektivene om naturopplevelser i Norge som vi hittil har brukt i markedsføringen, men må være ærlig og konstatere at det er svært få som har klart å omstille adjektivene til kroner og butikk.

Vi kan imidlertid ikke skylde på produktet. Norge som reisemål gir store muligheter innen transport og i verdikjeden forøvrig. Koden som må knekkes, er hvordan vi kan utvikle og selge reiseprodukter som treffer markedet og som markedet er villig til å betale for.

Noe av svaret ligger etter min mening i at vår satsing på turisme historisk sett har vært preget av venstrehandsarbeid. Dette er noe vi har brukt gamle ferjer eller ledig kapasitet til. Vi har hatt en manglende forståelse av at turisme er en egen næring med egen kompetanse. Videre tror jeg reiselivet i Norge er preget av for mange små leverandører og mangel på helhetlige løsninger. De fleste reiselivsbedriftene er bygget opp av flinke ildsjeler som jobber for sitt spesifikke produkt.

Vi kan utvikle turisme ved å koordinere mange av disse små reiselivsbedriftene og pakke tilbudene i helhetlige løsninger. Jeg vil at rederiene i felleskap skal jobbe frem gode produkter som gir økt samlet verdiskapning. For et reisefølge fra Kina er det mindre interessant hva fjorden heter eller hvilket ferjerederi som betjener ruten. De ser på Norge som et reisemål.

Internasjonale turister har behov for skreddersydde løsninger for hele Norgesoppholdet, ikke for enkeltstrekninger med turistferje eller lunsj med hardingfele på en onsdag. Næringen må i mindre grad konkurrere seg i mellom og heller gjøre hverandre gode slik at turistene velger å reise til Norge. Dermed kan vi gi dem en uforglemmelig opplevelse når de besøker oss og bruker våre produkter.

En viktig forutsetning for å lykkes er gode transportløsninger. Derfor er det få som har et bedre utgangspunkt enn oss for å få det til. Skal vi klare denne oppgaven trenger næringen å utvikle reiselivskompetanse.

Nye kollektivløsninger

Økende behov for persontransport og sjøens ubegrensede kapasitet gir spennende muligheter til å utvikle nye kollektivløsninger for storbyområdene. Alle norske storbyer ligger til sjøen. Det forventes betydelig befolkningsvekst i disse regionene og kapasitet på vei og bane er begrenset.

Vi må utvikle løsninger i konkurranse med andre transportformer. Ikke fordi båt er eneste alternativ, men fordi båt er et godt alternativ blant flere. Et eksempel på dette er båtene som går mellom Aker Brygge og Nesodden som transporterer nesten to millioner mennesker hvert år. Disse båtene bruker naturgass og gir kundene et effektivt og miljøvennlig tilbud.

Jeg tror det kan utvikles mange, lokale løsninger hvor sjøreise blir et attraktivt alternativ. Utvikling av slike løsninger krever vilje og evne til å søke nye muligheter. Rederiene må ta initiativ, delta aktivt i samfunnsdebatten og foreslå nye løsninger. En slik rolle gir oss mulighet for å rekruttere medarbeidere med ny markeds- og forretningskompetanse.

Nye transportløsninger

I et hundreårsperspektiv er det påfallende å se hvordan næringen vår har endret seg fra å frakte gods på dekk og i lasterom til å frakte lastebiler med gods på lasteplan. Da fastlandsforbindelsene begynte å komme, fant lastebilene nye veier. Selv om lastebilen nå kan kjøre stadig mer ferjefritt, tror jeg at det fortsatt er mye last som både kan og bør fraktes sjøveien.

Sjøveis godstransport er samfunnsøkonomisk den beste løsningen. Mer gods fra vei til sjø reduserer slitasje og investeringsbehov, bedrer miljøet og gir færre trafikkulykker. Vår nærings maritime kompetanse og gode miljøløsninger gir oss et godt utgangspunkt for å kunne tilby effektive og gode transportløsninger for næringslivet. Skal vi videreutvikle disse mulighetene har næringen behov for å utvikle logistikkompetanse.

Næring de neste hundre år

I denne artikkelen har jeg forsøkt å belyse noen av de mange muligheter jeg ser for videre vekst og utvikling i næringen. Fellesnevneren er den erfaring og kraft som ligger i vitale rederier som har gjennomlevd omskiftende tider. Det viktigste blir å videreutvikle selskapene ved å sikre tilstrekkelig og riktig kompetanse.

Vi har et kontinuerlig behov for å rekruttere gode medarbeidere som ser muligheter og ikke begrensninger. Hver ferjekai som legges ned fører næringen et steg videre mot noe annet. Jeg er sikker på at vi har store endringer foran oss og at det vil gi flere gleder enn skuffelser.

Rederiene slik jeg kjenner dem, jobber aktivt med rekruttering og organisasjonsutvikling for å møte fremtiden. Det har vært en betydelig fornyelse og en ny generasjon begynner å ta form.

Næringens fremtid ligger i å tilby løsninger som kunden vil ha og i mindre grad å selge transport kunden må ha. Det blir krevende, vi må konkurrere utenfor konsesjonens behagelige monopol, men det er spennende!

RLF vil få nye, spennende utfordringer. Selskapene vil utvikle seg i ulike retninger, men fellesnevneren er og vil fortsatt være solid kompetanse innen sjø- og skipsfart.



I front for bedre rammevilkår



Adm.dir. Harald Thomassen (t.h.), Rederienes Landsforening, i intervju med Lennart Hovland.

Administrativ leder for Rederienes Landsforening i jubileumsåret er Harald Thomassen. Han har vært i den posisjonen siden RLF ble stiftet i 1990. Før det var han skipper i R.A.F. og enda før det igjen tilbragte han åtte år som matros i R.A.F. I foreningens 100-årige historie har Thomassen vært med i 33 og ledet i 25.

Det var ikke gitt fra starten av at han kom til å havne i et skipsfartsmiljø. Men når han først kom, ble han værende. Intet å si på hans arvelige eller miljømessige ballast – faren seilte som skipper i utenriksfart. Farfaren var pensjonert maskinist. Harald er født og oppvokst i Arendal. Gutten ble til slutt jurist og erkjente straks etter at han kom til foreningen i januar 1979, at han ikke hadde peiling på innenriks sjøfart og dens betydning for landet. Ikke minst under tariffhandlingene, når streiketruelene ble overhengende, fikk han etter hvert erfare hvor sterkt de mange små og store øysamfunnene var avhengig av ferjene og annen sjøverts lokaltrafikk.

- Og apropos tarifforhandlinger: Lavlønnsordningen med tilhørende garanti satte lenge sitt preg på disse. Til slutt lyktes imidlertid RLF å komme bort fra disse ordningene. Kommentar?

- Ordningene kom i 1980 og gjaldt bare medlemmene av Norsk Sjømannsforbund. De skulle sikres minst 85 prosent av industriarbeideres gjennomsnittslønn. Det var til å begynne med re-

guleringer to ganger årlig. Senere ble de to aktuelle reguleringsstidspunktene slått sammen til ett. Selv om ordningen bare gjaldt for den ene av forhandlingsmotpartene, fikk den indirekte virkning også for de to øvrige. Dette for ikke å forrykke den relative lønnsforskjellen mellom gruppene, for eksempel mellom offiserer og menige sjøfolk. Ordningen hadde imidlertid ingen rot i de enkelte rederiers lønnsevne, og bidro sterkt til at spesielt lasteskipsnæringen fikk problemer. Denne hadde ikke samme ordning som for eksempel fergene, som på den tiden fikk sitt årsregnskap saldert med tilskudd fra det offentlige. Heller ikke kunne de ta ut ekstrakostnadene hos vareeierne, som da ville velge andre veier for godsfremføringen. I 1994-oppgjøret ble vi heldigvis kvitt ordningen.

- Hva er erfaringene med å gå fra et normallønnsfag til et minstelønnsfag?

- Erfaringene er i det vesentlige positive. Et normallønnsfag får alle sine lønnsvilkår fastsatt i sentrale forhandlinger, mens et minstelønnsfag gir åpning for lokale forhandlinger om eventuelle tillegg. Det innebærer at rederier som måtte ha lønnsevne til det, kan, gjennom lokale forhandlinger, yte tillegg til de minstelønnsvilkårene som er kommet til gjennom de sentrale forhandlingene. Overgangen fra normallønn til minstelønn kom i 2008, og ordningen med lokale forhandlinger har dermed virket i tre år så langt. Det er en "vinn-vinn"-situasjon nå: Rederiene har fått den nødvendige fleksibilitet til å ta hensyn til egen økonomiske situasjon og lønnsevne, mens medarbeiderne har en mulighet for å forhandle lokale lønnstillegg i tillegg til det som er fremforhandlet av organisasjonene sentralt.

- Du nevnte lasteskipsnæringen. Også på det næringspolitiske området sto situasjonen her lenge i sentrum for RLFs oppmerksomhet. Hvordan?

- Da Norge etablerte ordningen med NIS (Norsk Internasjonalt Skipsregister), var den delen av lasteskipsnæringen som måtte fortsette på vanlige norske vilkår, sterkt konkurranseutsatt. Den tapte markedsandeler både til landtransporten og til utenlandsk registrerte skip som trafikkerte kysten. Sammen med arbeidstakerorganisasjonene og andre maritime organisasjoner gikk RLF inn i et intenst arbeid for å bedre vilkårene for lasteskipene. Våre problembeskrivelser var identiske, og vi arbeidet sammen gjennom Maritim Forum. Det gjorde inntrykk på myndighetene å møte en samlet næring. Først kom en tilskuddsordning, som til slutt endte med dagens nettolønnsordning. Dette er ikke støtte til rederiene, men en hjelp til å gjøre norske sjøfolk internasjonalt konkurransedyktige. Nettolønn har vært et stabilt innslag så lenge det har vært en flertallsregjering, og det er en viktig forutsigbarhet for næringen. Den tidligere tilskuddsordningen var avhengig av flere behandlinger i Stortinget hvert eneste år og gav stor og uholdbar usikkerhet.

- En annen sak som dominerte RLFs første år, var innføring av anbudssystemet. RLF motsatte seg aldri denne innføringen?

- Det er riktig, men vi påpekte helt fra starten av at konsekvensene av innføringen ikke på langt nær var godt nok utredet og klarlagt. Det viste seg etter hvert at dette var en høyst reell innvending. Et eksempel er Stortingets vedtak om en prøveordning med anbud. Hva betød det? Hvor mange samband skulle dette gjelde? Og som RLF understreket – en ting er å konkurranseutsette busser, men en ferge koster like mye som 80 busser til sammen. Konsekvensene var med andre ord langt mer vidtrekkende. Det tok da flere år fra stortingsvedtaket til prøveordningen kom i 1995. Da hadde de faglige myndighetene i mellomtiden vurdert mange modeller. Vi har hele tiden underveis i denne prosessen med anbud hatt et godt samarbeid med myndighetene, i de siste årene for eksempel når det gjelder utforming av anbudsspesifikasjoner. Det har vært en tid for prøving og feiling, noen ganger til og med via rettsavgjørelser. Og det er kommet positive resultater: En raskere fornyelse av fergeflåten og innføring av gassferger.

- Miljø, klima og utslipp er stikkord som er kommet til å stå sterkere og sterkere i RLF...?

- Vi har dels vært med i og støttet viktig arbeid som andre har frontet – for eksempel NOx-fondet som NHO var pådriver for og som har vist seg å være en suksess når det gjelder å få ned utslipp. Dels har vi utviklet vår egen miljøøsting. Først gjennom en rapport vi bestilte hos Møreforskning i 1997, der det ble avdekket at sjøveien var den mest miljøvennlige transportvei gitt sammenlikning på like vilkår. Vi laget vår egen miljøhandlingsplan for årene 2007 til 2011, der målet var at næringen skulle redusere sine utslipp med 10 prosent i løpet av perioden. I vår revisjon av denne planen for årene framover, har vi skiftet fokus: Nå ønsker vi å spre kunnskap til og mellom rederiene, i tillegg til å fronte næringens miljøinnsats overfor publikum i sin alminnelighet – som del av innenriksfartens omdømme.

- Et annet omdømmeperspektiv gjelder sikkerheten om bord...?

- I et hvert rederi står sikkerheten alltid øverst på dagsordenen. Det er en kontinuerlig prosess å bedre sikkerheten. Og for all del, selv om næringen legger stor vekt på sikkerhetsarbeidet, er rederiene klar over at man kan bli enda bedre – og bestreber seg på det. Passasjerene skal føle seg helt trygge om bord. Norge har ett av verdens mest krevende kystfarvann. Årlig har medlemmenes ferger 1. 7 millioner anløp og avganger fra kai. Dyktige navigatører er ikke alene tilstrekkelig til å unngå uhell. Også god sikkerhetskultur i det enkelte rederi er av avgjørende betydning. Selv om innenriks sjøtransport har liten ulykkesrisiko sammenlignet med andre transportformer har også denne næringen vært rammet av tragiske ulykker som aldri skulle ha skjedd. Disse ulykkene har gitt ny læring og har ført til sikkerhetsforbedringer. Her har foreningen til tider hatt en aktiv og koordinerende rolle i sikkerhetsarbeidet.

- Hvordan er det med rekrutteringen til innenriksfarten i dag?

- Det er for lengst slutt på de tider da innenriksrederiene slapp å tenke på egen rekruttering av sjøfolk fordi det alltid var et jevnt tilslag av sjøfolk som ønsket å skifte fra utenriks til hjemlige farvann. På grunn av den høye gjennomsnittsalderen blant aktive sjøfolk i innenriksfart er det påkrevet å sikre en kontinuerlig tilgang av unge sjøfolk. Bare slik unngår man at det oppstår problemer når de eldre går ut av aktiv tjeneste. Vi har sett konsekvenser av at det er stor mangel på maskinister. Mangelen på maskinister er tidvis så stor at det har ført til innstilte fergeavganger. RLF har gjennom Maritimt Forum drevet rekrutteringskampanjen «Ikke for alle». Kampanjen har ført til en markant økning av unge mennesker som velger en maritim utdanning. Rederiene bidrar med å stille lærlingeplasser til disposisjon. Hurtigruten er for eksempel den tredje beste av bedriftene i hele NHO når det gjelder antall lærlinger i sin arbeidsstyrke.

- Hvordan er forholdet til sjømannsorganisasjonene?

- Jeg synes vi har et meget godt forhold til sjømannsorganisasjonene. Under tariffrevisjoner er det klare, motstridende interesser og til tider høy temperatur. Slik skal det jo gjerne være mellom tariffmotparter. Utenom tarifforhandlingene møter vi sjømannsorganisasjonene i ulike fora hvor alle parter har som formål å ivareta næringens samlede interesser på best mulig måte. Vi er jo bokstavelig talt i samme båt, og sjømannsorganisasjoner er veldig klar over sammenhengen mellom næringens rammevilkår og trygge arbeidsplasser.



REF

