

**Masteroppgave i historie ved Universitetet i Oslo
Institutt for arkeologi, konservering og historie
IAKH**

**Garantiinstituttet for skip og borerigger
Fra mål til mening**

John Mikal Råheim



Våren 2012

Forord

Denne oppgaven handler om Garantiinstituttet for skip og borerigger etablert i 1975 som en midlertidig ordning. Jeg har gitt oppgaven undertittelen ”Fra mål til mening”. Undertittelen har dobbel mening.

For det første har målet, eller formålet, for Garantiinstituttet vært et omstridt spørsmål koplet til den såkalte ”Reksten-saken” som toppet seg da Stortinget på 90-tallet diskuterte riksrettstiltale mot de ansvarlige statsråder i 1975. Jeg vet ikke om man enda i dag kan si at man helt klart vet hvorfor Garantiinstituttet ble etablert og være sikker på at det gir mening.

For det andre har undertittelen med mitt eget strev å gjøre. Jeg er deltidsstudent og begynte studiet av Garantiinstituttet allerede for tre år siden. Jeg har arbeidet med flere innfallsvinkler, skrevet utkast, hatt lange pauser fra arbeidet og begynt på nytt. Med ny innfallsvinkel. Flere ganger. Jeg føler på ingen måte at jeg er kommet i mål nå, men det er litt mer mening i dette ”utkastet” enn i de foregående.

Even Lange har vært en tålmodig veileder for meg. Skulle gjerne tatt i mot tilbudet om mer veiledning.

Sammendrag

Denne oppgaven for seg etableringen av Garantiinstituttet for skip og borerigger i 1975. Jeg ser på også på måten denne institusjonen arbeidet på i forhold til det som var dens formål, nemlig å hindre at moderne og effektiv norsk tonnasje ble solgt til utlandet for spottpris. Det var overskudd på tonnasje, dårlige frakter og skip uten oppdrag, særlig innenfor tankfart. Dette førte med seg at mange norske redere kom i akutt likviditetskrise. Man trodde problemene ville være over i løpet av en femårsperiode. Garantiinstituttet skulle sikre likviditeten gjennom lavkonjunkturen.

Jeg har stilt meg spørsmålet: Hvem var det egentlig som tok initiativet til å etablere Garantiinstituttet? Det ble etablert som et aksjeselskap med staten som dominerende eier. Det var ikke rederne som tok initiativet. De var skeptiske. Det var ikke handelsdepartementet selv om det var dette departementet som førte saken til Stortinget. Jeg mener å ha sannsynliggjort at initiativet kom fra det lille norske miljøet av skipsfinansieringsinstitutter der Låneinstituttet for skipsbyggeriene hadde en sentral rolle. Og forberedelsen av saken var så dyktig gjort at saksbehandlingen i departementet og Stortinget etterpå var en ren formalitet.

Jeg har videre stilt spørsmålet: Når ordningen først var etablert, hvem var det da som tok initiativet til å få skip og rederier inn i ordningen. Jeg mener å ha sannsynliggjort at det bare unntaksvis var rederne selv. De hevdet prinsippet om det ”survival of the fittest”. Det var finansinstitusjonene som leide rederne inn i ordningen. Spesielt viktig var den alliansen som var skapt gjennom felles administrativ ledelse for Garantiinstituttet og Låneinstituttet for skipsbyggeriene.

Jeg har til slutt stilt spørsmålet: Hvordan virket Garantiinstituttet? Jeg har vist at det er vanskelig å finne svar på det spørsmålet ut fra to forhold. For det første virket ikke Garantiinstituttet alene. En rekke allerede etablerte ordninger med virkninger for skipsfinansiering og likviditet i bransjen ble utvidet og ekspandert. Det ble dessuten initiert en rekke andre midlertidige ordninger som også ga effekt. Disse ville også gitt effekt uten Garantiinstituttet. Vurderingen av hva Garantiinstituttet bidro med kan ikke bli annet enn grovt skjønnsmessig. For det andre må effekten måles langs flere akser. Ordningen var en tilsynelatende positiv effekt i forhold til boreriggmarkedet, men kostet på den andre side staten ca 1,7 milliarder kroner, penger som i hovedsak havnet hos utenlandske banker.

Innholdsfortegnelse

Forord	3
Sammendrag.....	4
Innholdsfortegnelse.....	5
1. Innledning.....	7
Om valg av emne	7
Garantiinstituttet som utredningstema for historikere og andre	9
Hva er allmenn oppfatning av Garantiinstituttet?.....	12
Problemstillinger.....	14
Noen avgrensinger.....	16
Kilder og metoder	17
Disponering av stoffet i oppgaven	19
2. Skipsfinansiering frem mot 1975	21
Introduksjon	21
Låneinstituttet for skipsbyggeriene	22
Førsteprioritetsinstituttene.....	25
Det norske obligasjonsmarkedet og økonomisk politikk i 1975.....	27
Utenlandske finansinstitusjoner og norsk skipsfart.....	29
Risikovurderinger, kredittgivning og -tilgang etter 1970	30
Oppsummering	31
3. Hvem og hva formet Garantiinstituttet?	33
Introduksjon	33
"Reksten-saken" - Arveoppgjør med forviklinger.....	34
Verftskrise under utvikling?	36
Nølende redere - Fra "bare enkeltredere" til skipsfartskrise?	39
Nygaard, Kleppe og Skånland – Et handlekraftig triumvirat	43
Garantiinstituttet i Handelsdepartementet og Stortinget i 1975 (3).....	48
Noen tanker rundt prosessen som ga oss Garantiinstituttet	51

4. Rederne og Garantiinstituttet	55
Innledning.....	55
Redernes frie stilling og Garantiinstituttet.....	55
Garantiinstituttet, Hilmar Reksten og Fred. Olsen	59
Garantiinstituttets saksbehandling og Stauborederiene som case	66
Oppsummering så langt rundt rederne og Garantiinstituttet	70
5. Garantiinstituttet og skipsfinansiering etter 1975	73
Introduksjon	73
Garantiinstituttet 1975-80	74
Låneinstituttet og andreprioritetsinstituttene	76
Andre ordninger rettet mot verft, skipsbygging og rederier.....	77
Hvordan virket ordningene? - Oppsummering.....	79
Hvor galt kunne det gå? Et lite tankeeksperiment.	81
6. Mine ”funn”, vurderinger og konklusjoner	85
Introduksjon	85
Initiativtakerne kom fra ”finanssektoren”	85
Rederne: ”The survival of the fittest”	87
Virket det? Både og!	88
Avsluttende oppsummering	89
Kilder	91
Referanser.....	91
VEDLEGG	95

1. Innledning

Om valg av emne

Garantiinstituttet for skip og borefartøyer ble offisielt etablert for å hindre salg av konkurransedyktig norsk tonnasje ”på billigsalg” til utenlandske redere. Det var dette som var formålet for ordningen slik saken ble presentert for Stortinget. Det var dette som lå til grunn for debatten da etableringen ble behandlet der høsten 1975 og det ble vedtatt at staten skulle bidra med en garantiordning. Etableringen av instituttet var ikke spesielt kontroversiell i 1975. Et bredt tverrpolitisk flertall i Stortinget stilte seg bak ordningen slik den var foreslått av Departementet for handel og skipsfart. Det er allikevel flere grunner til at Garantiinstituttet er interessant som tema for historiestudier.

Det var bred enighet om etableringen av Garantiinstituttet, men noen tenkte annerledes en flertallet. Instituttet utfordret den selvstendighet norske redere ønsket å ha og hevdet som nødvendig for sin virksomhet. Rederforbundet støttet ordningen, men mange redere var motstandere av et slikt statlig engasjement i næringen. I Stortinget var både Anders Langes parti og Sosialistisk Venstreparti uenig i det forslag som var lagt frem, men med helt forskjellige begrunnelser. I Sosialistisk Venstreparti kalte man ordningen et ”sosialkontor for redere”. Der mente man at ”grådige” redere selv var skyld i krisen. Man ønsket sterkere statlig kontroll med næringen som betingelse for å stemme for ordningen. I Anders Langes Parti, var man motstandere av å etablere en garantiordning med statlig medvirkning.

Etableringen av instituttet fikk også etterspill i flere faser. Under utredningen av det som etter hvert ble kalt Rekstensaken ble etableringen av Garantiinstituttet trukket frem igjen. Rekstensaken gjaldt omstendighetene rundt garantiene som instituttet hadde gitt til Rekstenrederiene og den etter hvert avdekkede ”hemmelige” utenlandsformuen til denne rederen. Utrederne fokuserte spesielt på formålet med ordningen og om dette i sin tid også hadde vært å berge Reksten og hans store flåte av tankskip. Flere av de involverte statsråder og andre sentrale aktører avga uttalelse om saken. Disse var ikke sammenfallende når det gjaldt formålet med ordningen presentert for Stortinget i 1975. Inger Prebensen var direktør for instituttet i 1982 da utredningen foregikk. Hun uttalte blant annet at det var tre hovedgrunner til opprettelsen av instituttet. Disse var, i følge Prebensen i prioritert

rekkefølge, først verftene, dernest bankene og finansinstitusjonene og deretter rederiene.¹ At finansinstitusjonene nå var kommet med blant de man skulle ta hensyn til ble etter hvert spesielt interessant og utfordrende.

Utredningen om Rekstensaken ble behandlet i Stortinget i juni 1985. Garantiinstituttets etablering ble tema under debatten. Temperaturen i debatten var høy. Indignasjonen var særlig knyttet til at det nå var klarlagt at et garantiinstitutt som i 1975 ”ennå ikke var opprettet, ennå ikke behandlet i Stortinget,” ble benyttet som en viktig brikke i forhandlinger med Rekstens kreditorer.² Stortinget vedtok å opprette en kommisjon som skulle ”bringe på det rene alle faktiske opplysninger om norske myndigheters opptreden i forbindelse med Hilmar Rekstens utenlandske forretningsvirksomhet, ...”.³ Leder av denne kommisjonen ble høyesterettsjustitiarius Rolf Ryssdal. Samtidig behandlet Stortinget de siste meldingene om virksomheten i Garantiinstituttet som da var besluttet nedlagt.

Først i mai 1990 la finanskomiteen i Stortinget frem sin innstilling om behandling av Ryssdalkommisjonens granskingsrapport. Innstillingen var svært kritisk til den informasjon som i sin tid ble presentert rundt opprettelsen av Garantiinstituttet og sammenhengen med Rekstensaken. SV foreslo at man burde vurdere riksrettstiltale mot to arbeiderpartistatsråder fra regjeringen i 1975, Per Kleppe og Einar Magnussen. Aftenposten skrev i sin leder om saken 5. mai at kritikken som ble reist i Stortinget egentlig tilsa riksrettstiltale. Men det ble ikke flertall for en vurdering og da heller ingen riksrett.

Men saken rullet videre i andre rettsinstanser. Reksten hadde samarbeidet tett med Hambros Bank i London om finansiering av flåten sin. Den norske stat mente at banken, som også gjennom en årrekke hadde samarbeidet tett med norske myndigheter hadde gjort seg skyldig i kreditorsvik når banken ikke hadde gitt opplysninger om Rekstens betydelige utenlandsformue på det tidspunkt Garantiinstituttet stilte garantier for Reksten. Staten gikk til sak mot banken. Hambros Bank ble frikjent i Oslo byrett i 1993, men saken ble anket og berammet tatt opp igjen i Eidsiva Lagmannsrett 10. januar 1995. Statens krav mot banken var på 1,7 milliarder kroner og det var satt av ti uker til rettssaken. Det var duket for den til da desidert største sivilrettslige sak noen gang i Norge. Men 7. januar inngikk banken og staten

¹ NOU 1983:13, side 281.

² Stortingsforhandlinger 1984-85, side 4429.

³ Stortingsforhandlinger 1984-85, side 4461.

forlik. Hambros bank betalte Garantiinstituttet 300 millioner kroner. Dette markerte slutten for Garantiinstituttet nesten 20 år etter at det midlertidige instituttet ble vedtatt etablert og nesten 10 år etter at det ble besluttet avviklet.

Mange spørsmål henger fortsatt i luften. Et av dem er: Hvorfor ble Garantiinstituttet for skip og borerigger egentlig etablert? Mange har i årene etter 1975 forsøkt å gi svar på dette spørsmålet.

Garantiinstituttet som utredningstema for historikere og andre

Etableringen av og virksomheten i Garantiinstituttet for skip og borefartøyer er omtalt av mange historikere som med ulike utgangspunkt har beskrevet den aktuelle tidsperioden. Garantiinstituttet er også behandlet av fagfolk fra andre fagområder.

Garantiinstituttet og skipsfartskrisen er kort nevnt i alminnelige historiske oversiktsverk som Aschehougs Norges Historie i bindet *Overflod og fremtidsfrykt* som omtaler perioden 1970-97.⁴ Her koples instituttet til den samtidige svikten i oljeriggmarkedet. ”Myndighetene kom til hjelp med Garantiinstituttet for skip og borerigger, som skulle gi midlertidig kreditt”. Også i Berge Furres *Norsk Historie 1914 – 2000* er Garantiinstituttet og krisen omtalt.⁵ Berge Furres fremstilling er av spesiell interesse fordi han satt i Stortinget som representant da saken om etableringen av instituttet ble behandlet. Han deltok også i debatten i Stortinget.⁶ Furre kopler i historieverket sitt Garantiinstituttet til Rekstensaken og avslutter sin omtale som følger: ”Garantiinstituttet, som vart avvikla med enorme tap på åttitalet, kom etter kvart i eit underleg lys og vart ei pinsam sak for fleire statsrådar”.

Instituttet er også nevnt i flere oversiktsverk over økonomisk historie fra denne perioden og i institusjons- og organisasjonshistorier som omhandler samme periode. I DnC var man i følge boken skrevet til 125-års jubileet opptatt av Garantiinstituttets rolle i gjeldssanering for utsatte rederier.⁷ Espeli, som har sett på Industriforbundets politiske aktivitet i denne perioden, ser Garantiinstituttet som et virkemiddel for å bevare Låneinstituttet for skipsbyggeriene.⁸ Dette instituttet var et viktig instrument for å gjøre norske verft konkurransedyktige som

⁴ Benum 2005, sidene 77-84.

⁵ Furre 2000, side 238.

⁶ Stortingsforhandlinger 1975-76, side 1081.

⁷ Se her Sejersted 1982, sidene 230-231.

⁸ Espeli 1992, side 64 (og 159).

skipsbyggere. Hodne og Honningdal Grytten peker i sitt oversiktsverk over norsk økonomi i det 20 århundre på at Garantiinstituttet foruten å bidra til å beholde norsk tonnasje på norske hender også innebar støtte til bevaring av arbeidsplasser i verftsindustrien.⁹ I Sjømannsforbundet var man i følge forbundets historie opptatt av arbeidsplassene i rederiene og av å få representasjon i styret for instituttet.¹⁰ Lie og Venneslan som har skrevet Finansdepartementets historie skriver om etableringen av Garantiinstituttet blant annet at ”Låneinstituttet ble omorganisert til Garantiinstituttet for skip og borerigger...” med henvisning til at Låneinstituttet ikke hadde bidratt til den ønskede omstilling i verftsindustrien.¹¹ Dette er en litt upresis fremstilling av det som faktisk skjedde.¹² Men det er interessant dersom dette er uttrykk for en oppfatning av saken i Finansdepartementet.

Fagmiljøet ved Nordisk institutt for sjørett ved Universitet i Oslo gjennomførte flere studier i siste halvdel av 70-tallet og tidlig 80-tall som helt eller delvis var innrettet mot Garantiinstituttet. Vibecke Groth og Jørgen Lund la i 1978 frem en studie av virksomheten til instituttet.¹³ Virksomhetene i Garantiinstituttet er også tatt med i en fremstilling av Dobrowen, Melbye, Stray Ryssdal og Rønning 1981 om hovedproblemer i moderne rederifinansiering.¹⁴ Begge fremstillingene inneholder historiske oversikter over virksomheten frem til de aktuelle rapporteringstidspunktene. Fagmiljøet her utga på denne tiden også tidsskriftet *Marius* som i flere nummer på 70 og 80 tallet tok opp skipsfinansiering generelt og Garantiinstituttet spesielt.¹⁵ Disse fremstillingene er først og fremst beskrivelser av hvordan Garantiinstituttet arbeidet og virket. Deler av fremstillingen i senere kapitler av denne oppgaven bygger blant annet på disse og andre utredninger fra samme miljø.

Ståle Vikdal skrev i 1980-81 en organisasjonsteoretisk studie av etableringen av Garantistitutttet som sin hovedoppgave i offentlig administrasjon og organisasjonskunnskap ved universitetet i Bergen.¹⁶ Fremstillingen avsluttes før det er gjort et endelig oppgjør rundt Garantiinstituttet. Vikdal beskriver bakgrunn, etablering og virkninger av instituttet for de ulike berørte næringer så langt disse lot seg beskrive i 1980-81. Vikdal beskriver prosessen

⁹ Hodne og Honningdal Grytten 2001, side 260.

¹⁰ Halvorsen 2007, sidene 229 til 234.

¹¹ Lie og Venneslan 2010, side 209.

¹² Låneinstituttet fortsatte sin virksomhet uten statlig eierskap. Garantiinstituttet ble etablert som et AS med staten som dominerende eier. Instituttene hadde kontorfellesskap og samme daglige leder.

¹³ Groth og Lund 1978.

¹⁴ Dobrowen, Mellbye, Stray Ryssdal og Rønning 1981.

¹⁵ Scheel 1975, Groth og Lund 1977, Platou og Stokke 1979, Rønning 1980, Gregusson 1983.

¹⁶ Vikdal 1981.

rundt etableringen av instituttet med utgangspunkt i den krisen redere og boreriggeiere plutselig befant seg i hvordan denne spredte seg til verftene, til låneinstitusjonene og gjennom disse også representerte en utfordring for obligasjonsmarkedet og staten. Han beskriver hvordan aktører med forankring i disse interessene engasjerer seg for å finne løsninger som kan forebygge videre utvikling av krisen og at man relativt raskt får skissert og etablert det som ble Garantistitutet for skip og borerigger. Han identifiserer noen særlig viktige aktører i denne prosessen. Han konstaterer videre at staten, ansatte i rederiene og deres organisasjoner, rederne, boreriggeierne og kreditorene på forskjellig vis tjente på ordningen. Han peker også på at Rekstens rederier var i en særstilling når det gjaldt utstedte garantier.

En annen detaljert fremstilling av forholdene rundt etableringen av instituttet finnes i utredningen fra granskingskommisjonen i Rekstensaken fra 1983.¹⁷ Utredningen beskriver etableringen av Garantistitutet i et eget kapittel. Det fokuseres særlig på Haakon Nygaard og Hermod Skånlands medvirkning i utformingen av instituttet. Nygaard var sterkt involvert i låneinstitutter engasjert i skipsfinansiering og ble senere forretningsfører og daglig leder for Garantistitutet. Skånland var leder for det rådgivende utvalget som foreslo ordningen. Behandlingen av forslaget i Handelsdepartementet og Stortinget og instituttets endelige utforming som AS med vedtekter og retningslinjer er også omtalt. Det samme er driften de første årene med særlig vekt på instituttets forhold til Rekstenrederiene. Utredningen inneholder også uttalelser fra flere sentrale aktører rundt hva som egentlig var intensjoner og mål med Garantistitutet.

I 2000 ble Stig Tenolds doktoravhandling i økonomi ved Norges Handelshøyskole presentert.¹⁸ Tenold behandler utviklingen i norsk shipping i perioden 1970- 1987 og ser spesielt på effekten av skipsfartskrisen. Garantistitutet er viet et kapittel i avhandlingen. Her skriver også han om etablering og organisering av instituttet. Han beskriver virkningen av instituttet på rederinæringen, verftsindustrien og finansinstitusjonen. Tenold skrev senere både en utredning og en artikkel der han tok opp problemstillinger rundt Garantistitutet.¹⁹ Han konkluderer med at instituttet i noen henseender var en suksess. Her trekker han frem engasjementet i borefartøyer som eksempel og videre at instituttet var viktig for norsk skipsbyggingsindustri og i særdeleshet for Aker.

¹⁷ NOU 1983: 13.

¹⁸ Tenold 2000.

¹⁹ Tenold 2001a og b.

Hva er allmenn oppfatning av Garantiinstituttet?

Edgeir Benums innleder i bind av Ascehougs Norges Historie for perioden 1970 til 97 den korte omtalen av Garantiinstituttet ved å vise til at den norske handelsflåten var i vokste kraftig frem mot 1975. Drivkraften var en sterk vekst i verdenshandelen fra 1965 og utover. Spesielt i tankfarten var markedsutviklingen positiv sett med rederøyne. Den norske handelsflåten vokste fra 14,5 millioner bruttotonn i 1965 til 25 millioner tonn i 1975. I 1973 bestilte norske redere 10 millioner bruttotonn. Av dette sto tankskip for 83 %. Mange av nybyggene var bestilt for å betjene spotmarkedet. Nybyggingen førte til overskudd på tonnasje i markedet for oljefrakt. Vi fikk et fall i fraktratene som ble forsterket av OPECs landenes kutt i oljeproduksjon og oljeboikott av USA og Nederland. Oljeprisen ble satt opp og bremsset veksten i oljeforbruket også etter at produksjonskuttene og boikottene var avvirket.

På begynnelsen av 70-tallet vokste det i Norge også frem et oljetilknyttet næringsliv, der norske tankredere var spesielt aktive.²⁰ Tankrederne hadde hatt gode tider etter at Suez-kanalen ble stengt i 1967. Forventningene om aktivitet i Nordsjøen var store. Høsten 1971 bestilte norske redere ni rigger. Ekspansjonen ble for sterk. Mange rigger gikk rett i opplag. Svikten i riggmarkedet falt sammen med sammenbruddet i markedet for tankskip.

Denne fremstillingen er en ganske allmenn beskrivelse av bakgrunnen for etableringen av Garantiinstituttet. Til historien hører også beskrivelsen av første halvdel av 70-tallet som en periode da norske myndigheter førte aktiv motkonjunkturpolitikk. Man ville ”bygge bro” over lavkonjunktorene med tiltak som holdt sysselsettingen oppe, men også bidro til omstilling av næringslivet i forhold til de utfordringene som ventet på ”den andre siden”. Garantistitutttet blir av blant annet Furre oppfattet som del av en slik politikk.²¹ Å hindre salg av konkurranse-dyktig tonnasje til utlandet på grunn av en midlertidig likviditetskrise i norske rederier var fornuftig politikk innenfor en slik forståelsesramme. Mange er også av den oppfatning at denne politikken ville blitt en suksess dersom krisen i tankfart hadde fått en varighet tilsvarende de fem årene man i første omgang forestilte seg at den skulle vare.²² For borerigger og boreskip virket ordningen.

Garantiinstituttet for skip og borerigger ble etablert etter en prosess som startet med møter mellom Rederforbundet og Handelsministeren i januar 1975. Vurderingen i Rederforbundet

²⁰ Benum 2005, side 77-78.

²¹ Furre 2000, side 237.

²² Se Tenold 2000, sidene 220-221:” ...the scheme could have been regarded as an unconditional success”.

var da at krisen først og fremst ville berøre noen utsatte redere, men at næringen for øvrig ville klare seg.²³ Senere fulgte nye møter etter hvert som man måtte erkjenne at stadig flere norske rederier fikk vanskeligheter og at disse problemene også var en utfordring for norske verft. Sent i juni 1975 nedsatte Handelsdepartementet et utvalg ledet av Hermod Skånland som da var visebanksjef i Norge Bank.²⁴ Skånlandutvalget foreslo etter kort tid etablering av en midlertidig garantiordning i form av et Garantistitut som skulle gi garantier for lån til norske redere som hindret at disse på grunn av midlertidige likviditetsproblemer skulle måtte selge nyere skip til priser langt under kostpris. I høringsrunden som fulgte støttet alle opp om ordningen. Saken ble forberedt av Handelsdepartementet for behandling Stortinget og i Stortinget stilte et bredt tverrpolitisk flertall seg bak ordningen. Garantistitutet ble etablert og var i drift fra tidlig i 1976.

Senere ble, som allerede omtalt, etableringen knyttet til den såkalte Rekstenssaken. Her ble det reist spørsmål om etableringen var motivert spesielt av Rekstenrederienes utfordringer i 1974/75. Dette ”sporet” ble fulgt opp av den omtalte Ryssdalkommisjonen og videre under behandlingen av denne kommisjonens utredning i Stortinget i 1990.

Krisen i tankfart varte lenger enn opprinnelig forventet og staten måtte innfri garantier tilsvarende tett opp under 1, 8 milliarder kroner som et tap.²⁵ Vikdal og Tenold, som begge har sett på virkningene av Garantistutets virksomhet har konkludert med at ordningen var av stor betydning for norske riggeiere, men at det er usikkert hvordan ordningen virket i forhold til tankrederne. Konkursen i rederier som kanskje uansett ikke hadde livets rett ble utsatt. Låneinstitutet for skipsbyggeriene ble hjulpet gjennom krisen av garantiordningen til Garantistitutet. Også verftsindustrien hadde fordel av ordningen gjennom instituttets bidrag til at mange av deres beste kunder, særlig blant riggeierne, klarte seg gjennom krisen.

Tenold har senere skrevet en artikkel om Garantistitutet med tittelen ”Saving a Sector – But Which One?”²⁶ Det er fortsatt et godt spørsmål.

²³ Se Vikdal 1981, side 51.

²⁴ Tenold 2000, side 204.

²⁵ Tenold 2000 side 217.

²⁶ Tenold 2001.

Problemstillinger

En krise i skipsfart og særdeleshett i tankfart blir fort en liten ”finanskrise” for involverte finansinstitusjoner. Det er slik i dag og var slik på 70-tallet. Frem mot 1975 bestilte rederne stadig større tankskip. Det ble levert tankskip på mellom 250.000 dwt og 300.000 dwt til priser rundt 1000 kroner per dwt, men rederne ønsket og bestilte enda større skip. Aker hadde bestillinger på skip på både 370.000 dwt og 450.000 dwt i 1975. Prisene på slike skip nærmet seg en halv milliard kroner og redernes egenandeler og forskuddsbetaling var ofte ikke mer enn 20 %, noen ganger lavere. Når et skip til en verdi av 400 millioner kroner gikk i bøyene var det ikke bare rederen som fikk et problem. Finansinstitusjonene som hadde finansiert rederen og skipet fikk også en utfordring.

Finansnæringens utfordringer var ikke del av den formelle målsettingen for Garantiinstituttet. Det var ikke oppsiktsvekkende. Daværende administrerende direktør i DnC, Johan Melander, ga uttrykk for stemningen i tiden når han fremholdt at staten nok ville tre til med statsgarantier til fordel for skipsverftene, men at de neppe ville være ”så interessert i bankene”.²⁷

Finansinstitusjoner engasjert i shipping var like fullt sterkt berørt. Under utredningen av Rekstensaken hevdet flere sentrale aktører at hensynet til noen av disse, og i særdeleshett Låneinstituttet for skipsbyggeriene, var del av den målsettingen man i praksis arbeidet etter i Garantiinstituttet.²⁸ Jeg vil i min oppgave ta utgangspunkt i de skipsfinansieringsinstitusjonene vi hadde i Norge på 70-tallet og spesielt da Låneinstituttet for skipsbyggeriene som fungerte som en koordinator i finansieringsvirksomheten. Min hovedproblemstilling er ut fra dette: Hvilken innflytelse hadde de norske finansinstitusjonene engasjert i shipping på etablering av og virksomheten i Garantiinstituttet?

Jeg vil med utgangspunkt i dette ta opp tre problemstillinger:

For det første: Hvordan ble Garantistitutttet til og hvilken rolle spilte finansinstitusjonene og deres aktører i beslutningsprosessen som ledet frem til etableringen av Garantistitutttet? Beslutningsprosessen var kompleks med mange utfordringer og mange aktører. Jeg vil forsøke å identifisere de mest sentrale aktørene, se på deres situasjon og deres innflytelse og

²⁷ Sejersted 1982, side 230.

²⁸ NOU 1983:13, sidene 280-281.

påvirkning av prosessen som ledet frem til etableringen av Garantiinstituttet. Hvem var sentrale premissgivere og beslutningstakere i prosessen og hvordan agerte disse? Med svar på disse spørsmålene vil jeg kunne si noe om betydningen av finansinstitusjoners medvirkning under etableringen av ordningen.

For det andre: Hvordan fungerte Garantiinstituttet i relasjon til redere og kreditorer? Hvem var initiativtakere og premissgivere i disse møtene? I hvilken grad lå initiativet hos representanter for finansinstitusjonene? Norske redere var tradisjonelt motstandere av statlig innblanding i deres forretningsdrift. Garantiinstituttet som ordning ble av noen oppfattet som ”statsstøtte” til rederier og derfor noe nytt. Ville staten bruke ordningen som påskudd til å skaffe seg kontroll over bransjen? Rederiforbundet støttet ordningen, men det er blitt hevdet at mange redere var i mot og ikke ønsket et slikt statlig engasjement. Jeg vil beskrive noen sentrale rederes situasjon som grunnlag for å bygge opp under en mening om hva som var deres syn på Garantiinstituttet og ordningene det representerte. Jeg vil se på hvordan noen redere i praksis møtte Garantiinstituttet. Er det grunn til å tro at redere i sin alminnelighet var skeptisk til ordningen? Forsøkte de å unngå å bruke den, å finne andre løsninger? Hvem var i så fall pådrivere for å bringe rederier inn under ordningen? Hvilken rolle spilte kreditorer og finansinstitusjoner her? Med svar på disse spørsmålene vil jeg kunne si noe om betydningen av finansinstitusjonens medvirkning under praktiseringen av ordningen.

For det tredje: Garantiinstituttet fungerte sammen med en rekke andre tiltak, ordninger og institusjoner. Hvordan virket Garantiinstituttet i forhold til det nasjonale system av finansieringsinstitusjoner og særordninger? Er det idet hele tatt mulig finne ut om Garantiinstituttet virket etter hensikten? Og hvilken hensikt er det man skal måle virkningen av instituttet mot?

Å peke på forholdene rundt Låneinstituttet for skipsbyggeriene og skipsfinansieringsinstitusjonene som betydningsfulle for etablering av Garantiinstituttet er ikke originalt. Flere har vist til sammenhenger her. Mitt bidrag vil være å ha dette som utgangspunkt for studien av Garantiinstituttet. Hvilken innflytelse hadde finansinstitusjoner engasjert i shipping på etablering av og virksomheten i Garantiinstituttet? Det er så langt jeg kan se originalt i forhold til tidligere studier.

Noen avgrensinger

Nedenfor vil jeg gjøre rede for noen avgrensinger for fremstillingen i tid, i tema og også ut fra tilgjengelig kildemateriale.

Tidsperspektivet er tredelt med et sterkt fokus på 1975 da ordningen med garantiinstituttet ble etablert. Den mest detaljerte del av beskrivelsen i oppgaven dreier seg om dette året. For å beskrive ordningen i praksis må jeg følge den frem til sommeren 1979 da den første garantirammen var brukt opp. Perioden 1975 til 79/80 er slik nivå to i oppmerksomhet i oppgaven. For noen formål må jeg imidlertid gjøre sveip tilbake i tid. Dette gjelder særlig når jeg skal introdusere sentrale redere, andre viktige aktører og også Låneinstituttet for skipsbyggeriene som har en sentral plass i min fremstilling.

Jeg har valgt en tematisk innfallsvinkel til beskrivelsen av Garantiinstituttet. Det er finansinstitusjoner engasjert i skipsfinansiering som er i fokus og i særdeleshet det norske systemet av første og andre prioritets låneinstitusjoner engasjert i skipsfart. Fremstillinger som har gått dypere inn i studiet av Garantiinstituttet har til nå hatt et totalperspektiv når det gjelder drivkrefter bak etableringen av ordningen og virkninger av ordningen. Mitt fokus er finansinstitusjonene og hvordan disse virket både når det gjelder etablering og utforming av Garantiinstituttets praksis. Tematisk har jeg også avgrenset oppgaven slik at jeg først og fremst tar opp forholdene til tankrederne. Garantiinstituttet ga også garantier til boreriggeiere, men forpliktelsene i disse engasjementene ble alle innfridd uten tap for instituttet. Det er engasjementene i forhold til tankrederne som har fått oppmerksomhet i ettertid og som derfor er i fokus her.

Kildematerialet er stort når det gjelder Garantiinstituttet og mye av det er lett tilgjengelig. Den politiske oppmerksomheten ordningen fikk, først da den ble etablert, senere under behandling av utredningen av Reksten-saken og til slutt under behandlingen av Ryssdalutvalgets fyldige rapport kan være tema for en masteroppgave alene. Jeg har sett på mye av dette kildematerialet som er tilgjengelig i dokumentasjon fra Stortinget, men i mindre grad benyttet dette i min endelige fremstilling. Den politiske behandlingen i Stortinget i 1975 hadde i realiteten liten betydning for utforming av ordningen ut over det formelle. I forhold til mitt valg av tema gjelder dette også senere runder i Stortinget. Derfor har den politiske debatten lite plass i min fremstilling selv om denne er interessant i seg selv.

Kilder og metoder

Flere kilder er nevnt ovenfor under overskriften ”Garantiinstituttet som utredningstema”. Det fremgår av denne at de fleste omfattende utredninger av Garantiinstituttets virksomhet er skrevet av andre fagfolk enn historiker. Groth og Lund er jurister, Vikdal er statsviter og Tenold økonom.

Jeg har orientert meg i en rekke arbeider som spesielt har Garantistitutttet som tema. Tenolds og Vikdals arbeider hører selvsagt med her. Vikdals hovedfagsoppgave i statsvitenskap fra 1981 er spesielt interessant. Denne inneholder kildemateriale og er også basert på intervjuer med sentrale personer som nå ikke lenger er tilgjengelige for intervju. Flere utredninger fra Institutt for sjørett tilbake fra 70- og 80-tallet er også viktig grunnlagsmateriale for arbeidet. Disse omhandler særlig de økonomiske og juridiske sider ved ordningen.

Etableringen av Garantiinstituttet er dokumentert gjennom Stortingsforhandlingene i de aktuelle årene fra 1975. Her finnes proposisjoner, innstillinger, etter hvert også årsmeldinger og referater fra debattene i stortinget. Dette er en sentral kilde som jeg har arbeidet ganske mye med. I den endelige utgaven av min mastergradsoppgave tar ikke dette stor plass fordi problemstillingen jeg etter hvert valgte å konsentrere meg om gjør stortingets behandling av etableringen av Garantiinstituttet mindre betydningsfull. Rekstensaken og Ryssdalkommisjonens arbeid og behandlingen av disse sakene i Stortinget inngår også i mitt kildemateriale. I det store og hele er Garantiinstituttet svært godt dokumentert gjennom offentlig tilgjengelige dokumenter og stortingsforhandlinger.

Jeg har valgt å se på et utvalg rederier og også på et utvalg sentrale individuelle aktører. Her er sentrale kilder først og fremst biografier og i noe mindre grad virksomhetshistorier.

Kvaliteten på biografiene er varierende og ofte er fremstillingene personlig vinklet. Jeg har så langt mulig forsøkt å kontrollere viktige opplysninger fra slike kilder opp mot hverandre og også opp mot de offentlige utredninger av saken.²⁹

Aviser og tidsskrifter fra perioden er viktige kilder. Flere tidsskrifter fra samtid og ettertid er gjennomgått i søk etter relevant informasjon og kildemateriale. Jeg har sett gjennom årganger

²⁹ NOU 1983:13 og Dokument nr 7 (1987-88).

av Bergen Banks Kvartalstidsskrift, Rederforbundets "Sjømann" og utvalgte nummer av andre tidsskrifter der jeg har funnet artikler som omhandler skipsfartskrisen og Garantiinstituttet. Institutt for sjørett ved UiO har utgitt tidsskriftet Marius som i flere nummer har behandlet skipsfinansiering. Jeg har lest gjennom årganger av aviser og magasiner fra det aktuelle tidsrom. Kapital fra samme tidsrom er også gjennomgått.

Finansministeren i 1975, Per Kleppe, har under arbeidet fremstått som en ganske sentral person for min problemstilling. Per Kleppe har deponert sitt private arkiv i Arbeiderbevegelsens arkiv. Jeg har gått gjennom relevante arkivbokser og mapper i dette arkivet. Jeg har dessuten intervjuet Per Kleppe om forhold jeg ikke på egen hånd har kunnet bringe klarhet i. Jeg har også gjennomført tilsvarende intervjuer med to tidligere ansatte i Garantiinstituttet, Inger Prebensen som en periode var administrerende direktør for instituttet og Arne Hansteen som arbeidet som saksbehandler i instituttet fra 1975 til 79.

Jeg har også i avslutningsfasen av arbeidet forsøkt å få innsyn i Rederforbundets arkivmapper rundt etableringen av Garantiinstituttet. Dette lot seg ikke ordne på kort tid. Jeg tror ikke dette er avgjørende for fremstillingen. Rederforbundets medvirkning er godt dokumentert i andre kilder benyttet i arbeidet.

Shipping var et nytt område for meg. Jeg har hatt stor nytte av Martin Stopfords *Maritime Economics* som oppslagsverk og i noen grad også som kilde.

Garantiinstituttets arkiv ligger nå i Riksarkivet. Jeg har vært i kontakt med Riksarkivet og mottatt arkivoversikt. Jeg har valgt ikke å gå til dette arkivet ut fra en vurdering av at jeg neppe ville finne noe her av betydning for min fremstilling som jeg ikke vil fange opp gjennom de øvrige kilder jeg har benyttet.

Noen kilder er trygge, noen mindre trygge. Utredningene fra miljøet rundt Institutt for sjørett er svært grundige og detaljerte utredninger, skrevet med juristers grundighet og med solide henvisninger til kilder. De beskriver faktiske forhold og har lite innslag av skjønn annet enn i spesielle juridiske spørsmål som jeg ikke har gått inn i. Fremstillingene herfra har jeg funnet liten grunn til å problematisere. Tilsvarende vurdering har jeg gjort når det gjelder den offentlige utredningen rundt Rekestensaken og Ryssdalkommisjonens granskingsrapport. Dette er arbeider som med stor grundighet har vært rettet inn mot å avdekke faktiske forhold ofte

ved å belyse saksforhold fra flere sider. Fremstillingene her har jeg heller ikke funnet grunn til å problematisere.

Det forholder seg annerledes med biografiene jeg har benyttet. Disse er for det første av forskjellig slag. Vi har erindringsbøker, der forfatteren skriver om eget liv og egne erfaringer slik Kleppe³⁰, Onarheim³¹ og Staubo³² gjør. Disse behandler jeg som kilder så langt det gjelder hva forfatterne egne meninger. Vi har imidlertid også uautoriserte biografier som Ilnér³³ og Hauge³⁴. Her er det større grunn til varsomhet, men faktiske forhold vil ofte kunne avsjekkes mot de tidligere nevnte offentlige utredningene. Profilerte redere er ofte kontroversielle personer. Reksten hadde for eksempel både tilhengere og fiender. Ilnér og i hvert fall Haaland³⁵ var blant tilhengerne. Hauge er journalistisk kritisk i sin biografiske fremstilling av Fred. Olsen. I forhold til slike kilder blir det noen ganger en utfordring å definere fakta.

Med det valg av kilder jeg etter hvert har falt ned på blir dette arbeidet nærmest en litteraturstudie.

Disponering av stoffet i oppgaven

Jeg har disponert oppgaven i fire kapitler etter dette første innledende kapitlet. I et avsluttende sjette kapittel drøfter jeg aktuelle problemstillinger og oppsummerer resultater og konklusjoner.

Kapittel to er et bakgrunnskapittel. Her har jeg beskrevet systemet for skipsfinansiering i Norge i årene frem til 1975 og gitt en finansiell status for aktuelle institusjoner i dette systemet i skipsfartskrisens første fase. Innsikt i situasjonen for disse institusjonene i 1975 er viktig for å forstå motivasjonen til det som senere fremstår som sentrale initiativtakere og aktører i utforming og etablering av Garantiinstituttet. Garantinstituttet ble uansett formål utformet for å supplere et system av allerede eksisterende institusjoner og ordninger. Man må forstå hvordan disse institusjonene var organisert for å forstå hvordan Garantiinstituttet var

³⁰ Kleppe 2003.

³¹ Onarheim 1985.

³² Staubo 2009.

³³ Ilnér 2006.

³⁴ Hauge 1993.

³⁵ Haaland 1996.

ment å virke og virket. Jeg hevder også senere i fremstillingen at situasjonen i disse institusjonene var av avgjørende betydning for at vi fikk Garantiinstituttet med de virkemidlene dette hadde til rådighet.

I kapittel tre beskriver jeg prosessen som førte frem til etablering av Garantiinstituttet. Dette var ingen enkel og rettlinjet prosess. Flere ”kriser” er under utvikling til samme tid og mange aktører er engasjert for å løse ulike problemer. Jeg har identifisert og beskriver ulike delvis parallelle prosesser som er av betydning for etableringen av Garantiinstituttet. Samtidig hevder jeg at det var noen ganske få sentrale aktører som i all hovedsak tok initiativet til, utviklet forslaget til ordningen og presenterte denne. Det er et spesielt poeng at ordningen ble utformet og gitt et formål i løpet av oppsiktsvekkende kort tid. Det er også et poeng at formålet ble gitt en form som samlet et bredt politisk flertall for ordningen.

I kapittel fire presenterer jeg et noen redere som i særlig grad var berørt av skipsfartskrisen, men på ulike vis. Jeg beskriver deres situasjon og deres møter med Garantiinstituttet. Norske redere var tradisjonelt motstandere av statlig innblanding i deres forretningsdrift. Rederforbundet støttet ordningen, men det er blitt hevdet at mange redere var i mot ordningen. Jeg vil med utgangspunkt i min fremstilling hevde at mange tankredere ikke ønsket denne ordningen og at de heller ikke så seg tjent med den. På den annen side vil jeg hevde at det først og fremst var finansinstitusjonen som var aktive pådrivere for å få skip og rederier inn i ordningen.

I kapittel fem vil jeg beskrive en del tiltak og ordninger som virket sammen med Garantiinstituttet og som supplerte og utfylte dette slik at virkningene av skipsfartskrisen ble mindre dramatiske enn de ellers ville blitt. Samtidig gjør disse tiltak og ordninger det vanskelig, for ikke å si umulig, å identifisere effekten av Garantiinstituttet alene. Jeg vil allikevel stille sammen informasjon om hvordan ordningen med Garantiinstituttet virket i samspill med disse andre ordningene.

Kapittel seks inneholder, som allerede nevnt, avsluttende drøftinger, oppsummering og konklusjoner.

2. Skipsfinansiering frem mot 1975

Introduksjon

De fleste fremstillinger av Garantiinstituttet tar utgangspunkt i de formelle formål for ordningen som ble presentert for Stortinget høsten 1975. Ordningen var i følge dette etablert for å hindre salg av konkurransedyktig norsk tonnasje til utenlandske eiere til spottpris. Senere uttalelser fra personer som var sentrale under etableringen og senere i driften av instituttet har reist tvil om hva som egentlig var formålet. Var det nye og effektive skip man skulle ta vare på? Var det kompetansen i rederiene man ville sikre? Var det verftene og arbeidsplassene i disse som skulle sikres, i en vanskelig periode, frem til oljevirkksomheten i Nordsjøen var vokst til et nivå der den kunne overta etterspørselen etter verftstjenester? Eller var det for eksempel, slik blant flere Harald Espeli antyder, Låneinstituttet for skipsbyggeriene man skulle ta vare på grunn av dets strategiske betydning.³⁶

Jeg har valgt å la Espelis antydning være utgangspunkt for min undersøkelse og fremstilling å gå tilbake til 1958/59 da Låneinstituttet for skipsbyggeriene ble etablert. Dette instituttet, vil jeg hevde, kom til å spille en viktig rolle når ideen om Garantiinstituttet ble til og instituttet ble etablert i 1975. Derfor er det nødvendig med en introduksjon av dette instituttet og det system av institusjoner og ordninger dette fungerte i forhold til. Fremstillingen vil også vise at det skjedde endringer i dette systemet som var av betydning for den krisen som senere utviklet seg både for verftene og rederne.

Låneinstituttet var et institutt for langtidsfinansiering. Skipsfinansiering i den perioden vi her snakker om skjedde ved hjelp av lån i to faser, byggelån og langtidsfinansiering. Rederen betalte opp til 30 % forskudd fordelt på et avtalt beløp ved kontrahering av skipet og videre fordelt på terminer under byggeperioden. Resten av byggelånet ble ordnet av verftet i forhold til byggelångiver som vurderte verftets evne til å oppfylle kontrakten, reders evne til å betale avtalt forskudd under byggeperioden og i hvilken grad reder hadde sikret langtidsfinansiering. Byggelångiver sikret seg ved å ta pant i verftets eiendommer og i skipet under bygging. Låneforholdet hadde typisk et tidsspenn av ca to år tilsvarende byggeperioden for det aktuelle skipet.³⁷

³⁶ Espeli 1992 side 64

³⁷ Platou og Stokke 1980 fra side 6

Langtidsfinansiering var typisk for perioder opp til 12 år. Långiver måtte da vurdere skipets inntjeningsmuligheter og bestillers likviditet over den perioden. Ofte påtok verftet seg også å skaffe langtidsfinansiering for rederen, typisk 70 til 80 % av byggesum avhengig av det forskudd som var avtalt og betalt. Større verft og rederier med gode internasjonale kontakter og godt rykte kunne få finansiering gjennom utenlandske forretningsbanker som første prioritetslån opp til 60 % og helt unntaksvis 80 % av byggesum i de gode tidene før 1974/75. Små og mindre kjente verft og rederier var henvist til norske låneinstitusjoner. Differansen mellom byggesum og summen av forskudd og førsteprioritets langtidsfinansiering var det Låneinstituttet for skipsbyggeriene som tok seg av.

Låneinstituttet for skipsbyggeriene

I 1958 ble det lagt frem en innstilling fra et utvalg som var nedsatt av Handelsdepartementet for å utrede en ny kredittordning for skip bygd ved norske verksteder.³⁸ Foranledningen var sterk internasjonal konkurranse om slike byggeoppdrag. Myndigheter i flere land definerte skipsbygging som strategisk viktig industri på denne tiden. Japanske verksteder ga tilbud om langsiktige kreditter til redere som kontraherte skip ved japanske verft. Fraktmarkedet var svakt. Utvalget la til grunn at verkstedenes konkurransevne kunne forbedres dersom man opprettet en låneinstitusjon som kunne gi toppfinansiering i form av 2. prioritets lån. Det var her problemene lå. Det skulle være en låneinstitusjon for verkstedene. Instituttet skulle sette verkstedene i stand til å gi konkurransedyktige tilbud om kreditt for langtidsfinansiering.

Norske redere hadde i en periode etter krigen hatt god egenkapitalsituasjon på grunn av krigserstatninger, men dette hadde forandret seg. Rederne klarte ikke lenger å betale store egenandeler ved kontrahering og bygging. Norges Rederforbund fant imidlertid grunn til å understreke, i en uttalelse om ordningen, at dette var et støttetiltak til skipsbyggingsindustrien, og at disse tiltak ikke berørte skipsfartens stilling.³⁹

Låneinstituttet for skipsbyggeriene ble deretter etablert i 1959 som en støtteordning for norske verft i konkurranse om bygging av skip for norske og utenlandske redere. Låneinstituttets formelle formål var å ”medvirke til finansiering av nybyggingskontrakter ved norske skipsverksteder med sikte på å opprettholde en rimelig beskjeftigelse og kapasitetsutnyttelse”.

³⁸ Utredning om forslag om finansiering av bygging av skip ved norske verksteder, St.prp. nr 1 1959 tillegg nr 16, vedlegg 1.

³⁹ Platou og Stokke 1980, side 24.

Låneinstituttet var eid 50 % av norske forretningsbanker og 50 % av skipsbyggerier som var låntakere i instituttet. Aksjekapitalen var fordelt mellom Den norske Creditbank, Christiania Bank og Kreditkasse, Bergen Bank og skipsbyggeriene. Bankene og staten gikk inn med en ansvarlig lånekapital på henholdsvis to og ti millioner kroner.

Det var skipsbyggeriene/verftene som var formelle låntakere hos instituttet og formelt sett var dette verftstøtte. Men rederne hadde klare fordeler av ordningen. Rederne, som fikk finansiert sine nybygde skip via denne ordningen, forholdt seg også etter hvert direkte til Låneinstituttet når det gjaldt oppgjør for veftenes lån.

Utvalget som utredet ordningen i 1958 foreslo statlig deltakelse i instituttet, men dette ble ikke realisert. Utlånsmidlene ble imidlertid hentet inn ved salg av statsgaranterte ihendehaverobligasjonslån i det såkalte § 15-markedet gitt navn etter § 15 i lov om adgang til regulering av penge- og kredittforholdene.⁴⁰ Etter samme lov kunne staten pålegge norske finansinstitusjoner plasseringsplikt og krav om tilleggsreserver. Slike krav var en viktig del av finanspolitikken på 60- og 70-tallet. Obligasjonskjøpere var banker og forsikringsselskaper som var pålagt å plassere en del av sin forvaltningskapital i ihendehaverobligasjoner etter samme lovs § 9. Pensjonskasser og folketrygdfondet var også kjøpere av slike obligasjoner. Obligasjonene ga lav forrentning, men var til gjengjeld regnet for å være en sikker pengeplassering.

Rammen for innlån ble etter hvert bestemt gjennom en egen avtale mellom Industridepartementet og verkstedene, den såkalte skipsfinansieringsavtalen, som første gang ble inngått for perioden 1970-72 og senere reforhandlet og forlenget ut 1979. I følge denne skulle alle skip bygget i Norge hente andreprioritetsfinansiering gjennom Låneinstituttet. Avtalen var ment som et virkemiddel for staten i styring av utvikling og nødvendig omstilling i skipsbyggingsindustrien. Ordningen fungerte ikke helt i forhold til denne hensikten. Den virket snarere i retning av ekspansjon og utvidelser for bygging av skip markedet for oljefrakter ikke hadde bruk for.

Finansdepartementet garanterte for Låneinstituttets obligasjonene etter fullmakt. Det var en nødvendighet for å gjøre disse obligasjonene attraktive siden utlån fra instituttet bare var

⁴⁰ Lov om adgang til regulering av penge- og kredittforholdene av 25. juni 1965 nr 2.

sikret med andreprioritets pantsikkerhet.⁴¹ Låneinstituttet kunne også ta opp valutalån. Dette ble aktuelt da Finansdepartementet av slo å finansiere borerigger over § 15-markedet.

Låneinstituttet kunne låne ut 25 ganger egenkapitalen og enda mer mot statsgaranti fra Garantiinstituttet for eksportkreditt. Instituttet kunne yte 20 % lån mot pant i skip innenfor 80 % av byggesum der førsteprioritetslån var ytt av de andre skipsfinansieringsinstituttene. Løpetid for lån var 10 til 15 år og rentenivået var konkurransedyktig takket være den spesielle norske lavrentepolitikken som enda var virksom i 1975. For eksport ble det ytt lån med lavere rente med bakgrunn i en ordning for rentesubsidier.

Utlån fra låneinstituttet for skipsbyggeriene økte i årene frem mot 1975 fra 750 millioner i 1968 til 1,6 milliarder i 1975, tabell 1 nedenfor. Rammen for statens garantier utviklet seg i takt med dette som vist i tabell 2 nedenfor.

Tabell 1. Låneinstituttets lån til skipsfinansiering i millioner kroner.⁴²

År	1968	1970	1972	1973	1974	1975
Utlån	750	1.035	1.241	1.329	1.401	1.644

Tabell 2. Garantirammene for Låneinstituttet i millioner kroner fra 1959 til 1975.⁴³

Forslag	Innstilling	År	Garantiramme for LI
St.prp.nr 1./S. nr. 138		1959	300
St.prp.nr. 61	Innst. S nr. 96	1962-63	400
St.prp.nr. 76	Innst. S nr. 147	1964-65	600
St.prp.nr. 11	Innst. S nr. 29	1966-67	900
St.prp.nr. 129	Innst. S nr. 213	1968-69	1.400
St.prp.nr. 136	Innst. S nr. 285	1972-73	2.000

Det var en forutsetning for statsgaranterte innlån at ansvarlige kapital sto i et visst forhold til pålydende obligasjoner i omløp minus statsgaranterte utlån. Opprinnelig var dette 8 % for Låneinstituttet, men denne prosentsatsen ble redusert til 6 % i 1975.

I 1975 var situasjonen i Låneinstituttet under utvikling mot krise. Skipsverdiene sank som følge av svikt i markedet og med det også Låneinstituttets sikkerhet i andreprioritetspant i

⁴¹ Platou og Stokke 1980 side 30.

⁴² Etter Platou og Stokke 1980 side 30.

⁴³ Etter Platou og Stokke 1980 side 33.

skipene.⁴⁴ Verftene, som var de egentlige låntakerne var også på veg mot krise som følge av manglende betalingsevne hos redere og kanselleringer av byggeoppdrag.

Låneinstituttet holdt til i Oslo og hadde kontorfellesskap med Norsk Skips Hypotekbank som var del av et allerede etablert system av finansinstitusjoner rettet mot finansiering av skip, de såkalte førsteprioritetsinstituttene. Låneinstituttet hadde en koordinerende rolle i forhold til disse og til sammen utgjorde disse et enhetlig system for norsk skipsfinansiering. Det er derfor nødvendig også å gi en oversikt over førsteprioritetsinstituttene.

Førsteprioritetsinstituttene

Førsteprioritetsinstituttene besto i årene frem mot 1975 av fire institusjoner, Den norske Skips Hypotekbank, Norges Skibshypotekforening, Norges Skibshypotek AS og Redernes Skibskreditforening.

Norske Skips Hypotekbank ble stiftet 1906. Det var et aksjeselskap eid av Den norske Creditbank, Christiania Bank og Kreditkasse og Bergen Bank med en tredel hver.

Hypotekbanken ga lån mot første prioritets pant i skip inn til 50 % av skipets verdi, vanligvis basert på takst fra mekler. Hypotekbanken kunne ikke gi lån til skip som var mer enn fem år gamle. Løpetiden for lån var 8-10 år med første forfall et år etter utbetaling og deretter halvårlige avdrag. Hypotekbanken hadde, som allerede nevnt, kontorfellesskap med Låneinstituttet for Skipsbyggeriene i Oslo.⁴⁵ Utlånsmidler ble hentet gjennom obligasjonsmarkedet.

Norges Skibshypotekforening ble stiftet i 1916 med hjemmel i lov av 19. juli samme år, men ble senere underlagt lovgivningen om finansieringsvirksomhet. Skibshypotekforeningen ytte første prioritets pantelån med opptil 60 % av forsvarlig lånetakst. Skibshypotekforeningen kunne yte lån også til andre sjøgående innretninger, men ikke til fiskefartøyer. Maksimal lånetid var 14 år med vanlig avdragstid på 10 til 12 år. To prosent av lånesummen ble holdt tilbake i et reservefond. Skibshypotekforeningen hadde kontorfellesskap med Redernes Skibskreditforening i Kristiansand.

⁴⁴ Se Lund 1985, side 59.

⁴⁵ Bugjerde 1982 side 80.

Utlånsmidler ble også her hentet gjennom utstedelse av ihendehaverobligasjoner, delt i serier og videre i avdelinger med forskjellige lånevilkår. Løpetid og avdragsvilkår skulle stemme mest mulig med tilsvarende utlånsvilkår. Låntakere ble automatisk med i foreningen og måtte betale tilskott til et reservefond. De var også gjensidig ansvarlig.

Norges Skibshypotek A/S ble stiftet i 1928. Aksjekapital var fordelt på aksjonærer som i all hovedsak var redere knyttet til Norges Rederforbund. Skibshypotek ga førsteprioritets pantelån til skip og borerigger innenfor 50 % av ansvarlig lånetakst. Avdragstiden var normalt på 12 år.

Skibshypotek skaffet, som de andre instituttene, innlånsmidler gjennom salg av ihendehaverobligasjoner i det norske obligasjonsmarkedet, men kunne også ta opp lån i utenlandsk valuta. Lån til nybygg ved norske verft ble i hovedsak finansiert i det norske obligasjonsmarkedet. Lån til nybygg ved utenlandske verft ble som regel finansiert ved lån i utenlandsk valuta. Skibshypotek hadde kontor i Bergen.

Redernes Skibskreditforening kom i virksomhet i 1929. Den hadde vedtekter tilsvarende Norges Skibshypotekforening og fungerte på tilsvarende måte. Skibskreditforeningen fikk utlånsmidler gjennom utstedelse av ihendehaverobligasjoner, delt i serier og videre i avdelinger med forskjellige lånevilkår. Løpetid og avdragsvilkår måtte også her stemme mest mulig med tilsvarende utlånsvilkår. Låntakere ble automatisk med i foreningen og måtte betale tilskott til et reservefond. De var også gjensidig ansvarlig. Førsteprioritets lån hadde maks lånegrense på 60 % og andreprioritets opp til 75 %.⁴⁶

Førsteprioritetsinstituttene var attraktive lånegivere fordi de opererte med lav rentefot på lån i norske kroner. Dette var mulig fordi innlån skjedde fra det norske obligasjonsmarkedet som hadde lavere rente for norske kroner enn noe annet marked. Norske forretningsbanker måtte opererte med høyere rente. For lån i norske kroner til rederiene var derfor forretningsbankene ikke spesielt aktuelle.

De fire instituttene drev et utstrakt samarbeid. Et prosjekts kredittverdighet ble vurdert likt, opplåningsprosent og krav til pantesikkerhet var de samme. De samarbeidet om fordeling av

⁴⁶ Bugjerde 1982 side 81.

kontrakter slik at Skibshypotekbanken som hovedregel tok 5/12, Redernes Skibskredittforening 3/12 og de to resterende tok 2/12 hver seg. Lån var som nevnt begrenset til 50 % av laveste verdi av avtalt byggesum eller meglerverdi ved levering. Frem til 1973/74 gjaldt byggeverdi. Men i et dårligere marked ville opplåningen kunne bli under 50 % av byggepris.

Utlånsvirksomheten i disse låneinstituttene økte også i årene frem til 1975, fra samlet utlån på 540 millioner kroner i 1968 til 2,2 milliarder i 1975, se tabell 3 nedenfor.

Tabell 3. Lån til skipsfinansiering fra førsteprioritetsinstituttene i årene frem mot 1975 i milliarder kroner.⁴⁷

År	Norsk Skibs Hypotekbank	Redernes Skibskredittforening	Norges Skibshypotek Forening	Norges Skibshypotek
1968	255	198	68	130
1970	340	225	97	132
1972	570	393	146	144
1973	666	498	196	241
1974	691	615	229	284
1975	854	633	288	412

I 1975 var førsteprioritetsinstituttene fortsatt lite berørt av krisen. De hadde sikkerhet i ferdigstilte skip innenfor grensen av 50 % av markedsverdien og derfor fortsatt sikkerhet i sine panter i skipene de var engasjert i. Skipsverdiene var på et nivå som fortsatt ga inndekning for disse. Men også for disse låneinstituttene skulle situasjonen bli vanskeligere i årene som fulgte etter.

Både Låneinstituttet og førsteprioritetsinstituttene hentet altså sin utlånskapital fra obligasjonsmarkedet. Sammen med verftene var de en betydelig aktør i obligasjonsmarkedet. Obligasjonsmarkedet spilte også en viktig rolle i norsk økonomisk politikk på tidlig 70-tall. Jeg har derfor også valgt å ta med en kort presentasjon av dette.

Det norske obligasjonsmarkedet og økonomisk politikk i 1975

Statsgaranterte obligasjoner og kredittforeningsobligasjoner var godkjent som plasseringsobjekt for midler med særlig strenge krav til sikkerhet, som f.eks. midler fra livsforsikringsselskapenes forsikringsfond. Normalt forutsatte utstedelse av slike obligasjoner

⁴⁷ Etter Platou og Stokke 1980 side 30.

formelt vedtak i stortinget. For skipsfinansieringsinstitusjonene ble det fulgt en annen praksis ved søknader om emisjonstillatelser. Her tildelte finansdepartementet de kvoter som var nødvendig i forhold til den aktuelle oppdragsmengden i verftene i henhold til den nevnte skipsfinansieringsavtalen.⁴⁸

Obligasjonskjøpere var i stor grad norske banker som var pålagt å kjøpe obligasjoner utstedt av staten til betingelser staten bestemte som del av en pålagt plasseringsplikt for deler av forvaltningskapitalen. Denne ordningen var et virkemiddel i en lavrentepolitikk som skulle sikre rimelig kreditt til industri- og boligbygging og rentesatsene på obligasjonene lå godt under markedsrente.

Lavrentepolitikk var et viktig element i etterkrigstidens økonomiske politikk i Norge. Dette skjedde gjennom en direkte regulering av kreditt-tilbudet. Det som eventuelt fantes av markedsregulering var underordnet denne.

Per Kleppe var finansminister i Norge i 1975 og en sentral person både i utforming og praktisering av norsk økonomisk politikk. Styring av kreditten var et viktig tema i denne politikken. I 1974 skrev han: ”Kreditt bør ikke gis til formål som ikke er prioritert i de offentlige oppleggene. Det kan for eksempel ikke være riktig gjennom kredittsystemet å gi grunnlag for eller støtte opp under spekulasjon i aksjer, eiendomskjøp av spekulativ karakter eller reising av bolig- og forretningsområder direkte i konkurranse med kommunale opplegg”. Han hevdet videre at bank- og kredittvesen ikke måtte stimulere til ytterligere press i pressområder på bekostning av en tilfredsstillende næringsutvikling i distriktene.⁴⁹

Koplingen mellom lavrentepolitikk og plasseringsplikt var også klar. Kleppe skrev om dette i 1974: ”Ved Kredittlovens bestemmelser om likviditetsreserver og plasseringsplikt for kredittinstitusjoner i slike obligasjoner, er det blitt mulig å holde rentenivået lavere enn det ville vært uten slike ordninger”.⁵⁰ Bankenes utlån hadde man fra 1966 styrt ved hjelp av krav om primærreserver og tilleggsreserver med hjemmel i Kredittloven. Slik sikret man også avsetningen av statsobligasjoner. Fra 1969 hadde man også praktisert plasseringsplikt med hjemmel i samme lov slik at man også kunne sikre avsetningen av andre obligasjoner enn de

⁴⁸ Dobrowen side 269 og følgende. Se også fotnotene nederst på denne siden om GI.

⁴⁹ Kleppe 1974 side 48.

⁵⁰ Kleppe, Per. Bank- og kredittvesenet. Arbeiderens Opplysningsforbund og Tiden Norsk Forlag 1974, side 44 til 45.

som var utstedt av staten og der noen av disse også var statsgaranterte. På 70-tallet hadde myndighetene etablert ”forståelser” med kredittinstitusjonene om rentesats for visse utlånstyper slik at man slapp å lovregulere dette.

I arbeiderpartiet hadde man altså klare meninger og ambisjoner om styring av norsk bank- og kredittvesen. En omfattende bank- og kredittreform var også under utredning. Om denne skrev Kleppe i 1974 at man tok sikte på en ”mer presis innflytelse på bank- og kredittinstitusjonenes handlinger”. Kredittlovens bestemmelser om plasseringsplikt skulle utvides til å gjelde skadeforsikringsselskaper, og plasseringsprosenten skulle oppjusteres for forsikringsselskaper.⁵¹

I 1975 var det delte meninger om hvor hensiktsmessig en politikk med streng styring av kreditten var. Ordningen var lite populær blant finansinstitusjonene og ble også debattert blant sosialøkonomene i Finansdepartementet der man fant både tilhengere og motstandere av politikken.⁵²

Utenlandske finansinstitusjoner og norsk skipsfart

I årene etter krigen stilte norske myndigheters krav om 100 % utenlandsk finansiering av nye skip til handelsflåten. Norske redere fant løsninger blant annet ved å inngå timecharter med utenlandske selskaper og finansiering ved hjelp utenlandske banker, særlig amerikanske. Etablering av enkeltskipsselskaper og bruk av bekvemmelighetsflagg var også ordninger som ble tatt i bruk. Dette la grunnlaget for etablering av store rederimperier. Ordningen var også vel tilpasset finansieringsinstitusjonene som kunne forholde seg til skip og selskap som en enhet og sikre kreditter med pant i skrog og eventuelle timecharter.

Den norske staten, gjennom Norges Bank, var også indirekte bidragsyter som innskyter i Hambros bank i London, den såkalte ”Hambroordningen”. Banken betalte lavere rente enn normalt på disse innskuddene mot å se velvillig på finansiering av norske redere.^{53,54}

Utenlandske banker var viktige i norsk skipsfinansiering frem mot 1975. Hambros bank i London var viktig samarbeidspartner for mange redere og var blant annet sterkt involvert i

⁵¹ Kleppe 1974, side 49.

⁵² Lie og Venneslan 2010, sidene 75 f.f.

⁵³ Hauge 1993, side 93.

⁵⁴ Dobrowen 1981, 261 f.f.

finansieringen av Rekstens tankflåte. Det var store, internasjonalt kjente redere som ham og de større norske verftene som fikk lån fra de internasjonale storbankene. Blant amerikanske banker var Chase Manhattan, First National City Bank, Chemical Bank og Hannover Trust sterkt engasjert. Også banker i Tyskland, Japan og Hong Kong hadde medvirket i finansiering av byggekontrakter.

Men også norske banker var involvert. I 1973 var DnC etablert i London som deltaker i samarbeidet om ”Nordic Bank Ltd” (NBL) som i følge DnCs vurdering var i ferd med å bli blant de ledende shippingbanker i byen. DnCs ledelse kunne tilfreds konstatere: ”Det skyldes i høy grad norske låntagere og norsk ekspertise i NBL på dette felt. Ca 40 % av NBLs låneportefølje er shippinglån, hvorav hele 80 % har norsk opprinnelse. De kreditter som NBL har kunnet formidle er ofte kommet i stand etter meget sterk konkurranse fra andre internasjonale banker, slik at betingelser vi har kunnet tilby via NBL i det store og hele har vært fordelaktige for våre norske låntagere”⁵⁵

Det var ikke kapitaltørke i forhold til investeringer i shipping i årene frem mot 1975. Utviklingen ble hjulpet frem av kapitaltilførsel fra oljelandene i syd som hadde fri kapital etter etablering av nye gunstige regimer for deling av inntekter mellom produksjonslandene og oljeselskapene og tettere samarbeid mellom viktige oljeproduserende land gjennom OPEC.⁵⁶

Viktig var også de gode tidene for skipsfarten i årene frem mot 1975. De ga optimisme i bransjen og vilje til å ta risiko knyttet til forventninger om store gevinster. Og det var ikke bare rederne som var optimister.

Risikovurderinger, kredittgivning og -tilgang etter 1970

En konsekvens av de gode tidene var endringer i mange bankers utlånspraksis. Rundt 1970 reviderte mange banker sin utlånspraksis i relasjon til shipping. Man hadde nådd en foreløpig topp når det gjaldt størrelsene på skip. Det var ikke lenger mulig å senke prisen på frakt ved å bygge stadig større. Dernest hadde man gjennom tyve år opplevd en nærmest uavbrutt økning i transportvolumene av olje og jern. Nå avtok denne veksten. Prisene gikk opp. En årlig gjennomsnittlig prisøkning på 4,2 % i perioden 1950 til 73 ble i den vestlige verden erstattet

⁵⁵ Sejersted 1982, side 204.

⁵⁶ Yergin 2009, sidene 559 f.f.

av en prisøkning på 9,4 % i perioden 1973 til 87.⁵⁷ Mange redere erfarte at de satt fast i kontrakter der fortjenestemarginene ble spist opp av en voksende inflasjon. Fred. Olsen var en av disse. Timecharter mistet sin popularitet og en del slike avtaler ble også kansellert. På den annen side ble det mulig å finansiere og bygge et skip og selge det med god fortjeneste rett fra dokken.

Bankene gikk over til finansiering med førsteprioritets pantesikkerhet i skipet og liten sikkerhet ut over dette. En norsk banksjef er i 1973 sitert med følgende uttalelse om dette: ”Many bankers have objected to a gearing of 1 to 5, or lending of up to 80 per cent of the cost price or market value of the vessel.... I believe that from a commercial bank’s point of view this form of lending has caused no major disasters, and the main reason is perhaps that good, well maintained modern ships have retained their value or even appreciated”.⁵⁸

Skip ble altså betraktet som en reell og relativt fast verdi der eneste variabel var reduksjon i verdi som følge av alders tids bruk. Etablerte redere kunne oppnå lån i bank der bankens eneste vurderingstema var verdien av det skip banken fikk i pant og banken kunne gi 50 % og noen ganger 70 – 80 % av denne verdien uten ytterligere sikkerhet.⁵⁹

Tenold har stilt sammen tall som viser årlig inntjening i prosent av nybyggingsprisen for skip for tidsrommet 1967-76. I spotmarkedet varierte denne prosentsatsen fra mellom 11,3 % og 77,2 % i årene fra 1967 til 73 med et gjennomsnitt på drøyt 39 %. Det vil si at et nybygg var betalt i løpet av snaue tre år i denne perioden.⁶⁰ Dette la ingen demper på optimismen og investeringsviljen blant rederne. Skip i charter hadde noe dårligere inntjening, men fortsatt fra 22 % ned til 13 % årlig inntjening avhengig av lengden på charteret. I perioden 1974 til 1976 endret dette seg dramatisk i spotmarkedet der mange norske redere opererte. Inntjeningen var negativ med – 8,3 % gjennomsnittlig per år. For skip i charter var inntjeningen fortsatt positiv med en gjennomsnittlig sats på 18 %.

Oppsummering

Ovenfor har jeg gitt en oversikt over skipsfinansiering i årene frem mot krisen som for alvor traff norsk skipsfart i 1974/75.

⁵⁷ Berend 2006, side 282.

⁵⁸ Stopford 2009, side 274.

⁵⁹ Gregusson 1983, side 3

⁶⁰ Tenold 2000, side 181

Jeg har vist at norske myndigheter i 1959 etablerte en låneordning for toppfinansiering av redere fra norske verft for at disse skulle kunne hevde seg i den internasjonale konkurransen om byggeoppdrag. Jeg har også vist at denne ordningen ble etablert ”på toppen av” et norsk system av finansinstitusjoner som var orientert mot skipsfinansiering. Dette systemet av finansinstitusjoner opptrådte koordinert i forhold til sine låntakere blant verft og redere.

Jeg har også vist at dette systemet av finansinstitusjoner var koplet til resten av finansmarkedet i Norge gjennom eierskap og gjennom obligasjonsmarkedet. Store norske banker var eiere i flere av låneinstitusjonen og deres aksjekapital i disse var del av bankenes egenkapital. Norske skipsfinansieringsinstitusjoner var samlet sett en betydelig aktør i det norske obligasjonsmarkedet og deres aktivitet gjennom dette markedet var også koplet til banker og forsikringsselskapers egenkapital gjennom plasseringsplikt.

Jeg har også vist at det i årene etter 1970 skjedde en omlegging av skipsfinansiering der man gikk over til å betrakte skipet alene som sikkerhet for kreditt. Samtidig ble det internasjonale kapitalmarked tilført ny kapital fra de oljeproduserende statene i Midt-Østen.

Med bakgrunn i dette vil jeg hevde at man i 1974/75 hadde etablert et nasjonalt og internasjonalt system for skipsfinansiering som var svært sårbart for fall i skipsverdier. Det var langt fra bare redere som var skyld i denne situasjonen. Myndighetene i flere land må ta sin del av skylden ved å gi støtte til egne verft i konkurranse med verft i andre land som også mottok slik støtte. Det ble billig å bygge skip og enkelt å skaffe finansiering.. Skipsbyggingsindustrien og verftene på sin side ønsket å høste mest mulig ut av et blomstrende marked for bygging av skip. Finansinstitusjoner world wide og også i Norge ga sitt bidrag til det som etter hvert skulle vise seg å være en formidabel overkontrahering.

Det var altså mange interessenter som etter hvert ble berørt av det som måtte komme og som hadde gode grunner til å lete etter løsninger som kunne forebygge en krise i norsk skipsfartsnæring. For mitt formål er hovedpoenget at vi i 1975 hadde et Låneinstitut for skipsbyggeriene som så verdien av sine pant i skip forvitte etter hvert som stadig flere skip havnet bøyene. Instituttet kunne i prinsippet rette sine krav mot verftene siden disse formelt sett var Låneinstitutts lånekunder. Men var det noe å hente der? Og hva med staten som hadde garantert for innlån? Hvordan ville staten reagere i forhold til en situasjon der man sto i fare for å måtte innfri garantier i forhold til misligholdte lån i obligasjonsmarkedet?

3. Hvem og hva formet Garantiinstituttet?

Introduksjon

Det norske finansieringssystemet for langtids skipsfinansiering gjennom førsteprioritetsinstituttene og Låneinstituttet for skipsbyggeriene var som jeg har påvist svært sårbart for store fall i verdien av skip og flåte.

Og store fall fikk man. En VLCC (stort tankskip 200.000 dwt) bygget i 1970, hadde i 1973 en markedsverdi på USD 52 millioner. Den falt i verdi til USD 23 millioner i 1974 og videre til USD 10 millioner i 1975. For ordens skyld kan nevnes at samme skip hadde en markedsverdi på USD 9 millioner i 1976 og USD 5 millioner i midten av 1977.⁶¹ Men allerede i 1975 var det ingen dekning til andreprioritets lån og selv førsteprioriteten var begynt å forvitre.

Hva tenkte de og hvilke strategier la de i Låneinstituttet for skipsbyggeriene?

I dette kapittelet vil jeg med dette som utgangspunkt søke å belyse hvordan Garantiinstituttet ble til ved å ta for meg noen saksforhold som var under utvikling i 1975 og årene før. Jeg vil forsøke å identifisere de mest sentrale aktørene, se på deres situasjon, og deres innflytelse og påvirkning av prosessene som ledet frem til etableringen av instituttet.

Dette var ingen enkel, oversiktlig og rettlinjert prosess som ga oss Garantiinstituttet. Flere ”kriser” er under utvikling til samme tid og mange aktører er engasjert for å løse ulike problemer. Jeg har identifisert og beskriver ulike delvis parallelle prosesser som er av større og mindre betydning for etableringen av Garantiinstituttet. Disse er viklet sammen ved at noen aktører og arenaer er felles. Jeg vil vise at det til sist er noen ganske få sentrale aktører som i all hovedsak tok initiativet, utviklet forslaget til ordningen og presenterte denne. Det er også et spesielt poeng at ordningen ble utformet og gitt et formål i løpet av oppsiktsvekkende kort tid. Det er også et poeng at formålet ble gitt en form som samlet et bredt politisk flertall for ordningen.

I min fremstilling har jeg valgt å fokusere på personer og personlige initiativ mer enn på institusjonelle aktører. Men også personene i denne fremstillingen opptrådte på vegne av institusjonelle interesser i saken.

⁶¹ Stopford 2009, side 126.

Initiativet for å få etablert Garantiinstituttet blir ofte knyttet til noen møter våren 1975 mellom Rederforbundet og handelsministeren der først en eventuell kommende krise i norsk skipsfart var tema og der man etter hvert konstaterte krisen. Dette er bare en side av saken, en av flere prosesser av betydning for saken i 1975. Jeg har valgt å la ”opprullingene” av saksforberedelsen starte med et arveoppgjør.

”Reksten-saken” - Arveoppgjør med forviklinger

Sakskomplekset som etter hvert ble kjent som ”Reksten-saken” begynte med et arveoppgjør i Reksten familien.

Hilmar Reksten ble født i Bergen 29. oktober 1897. Reksten var som reder en såkalt selfmade man. I 1929 startet han egen rederivirksomhet ved å kjøpe et kullfyrt dampskip kalt ”Doris” for 135.000 kroner gjennom aksjeselskapet ”Trajan”. Under krigen var Reksten blant annet stasjonert i New York og i London. En periode var han knyttet til administrasjonen for Nortraship i New York. En periode var han knyttet til den norske sjøfartsadministrasjonen i London. Han benyttet samtidig anledningen til å etablere og drive forretninger gjennom det Panamabaserte selskapet West & East Ship Co og etter hvert flere andre utenlandsregistrerte selskaper.⁶² Slik virksomhet var han ikke alene om blant norske redere i utlendighet.⁶³

Hilmar Reksten var gift to ganger. Han giftet seg første gang i 1925 med Bjørg Elisabeth Johanessen. De fikk fem barn, blant disse var Astrid, som etter hvert ble sentral i arveoppgjøret vi her snakker om. Bjørg Elisabeth døde i 1939. Reksten giftet seg senere med Carol Mowinckel.

Foranledningen til Reksten-saken var ”Astrid-saken” som gjaldt et ganske internt arveoppgjør i Rekstenfamilien. Parter var omtalte Astrid, som var barn fra første ekteskap, og Hilmar Reksten og hans barn i andre ekteskap. Reksten satt i uskiftet bo etter at hans første kone døde. Tvisten om fellesformuen ble forlikt i 1973 ved at Astrid Reksten ble løst ut.⁶⁴ Men saken var ikke over med det. Astrid saken hadde avslørt at Hilmar Reksten hadde opprettet en

⁶² Onarheim 1984, side 175, Iler 2006 side 81 og 142.

⁶³ Iler 2006, sidene 80 f.f. og Hauge 1993, sidene 66 f.f.

⁶⁴ Dokument nr 7 til Stortinget 1989-90

trust i utlandet til fordel for sine barn. Trusten var referert i et privat brev datert allerede 30. september 1964. Innholdet i brevet ble etter hvert offentlig kjent.⁶⁵

Neste fase i utviklingen av saken gjaldt sikkerhetsstillelse/pantsettelse av 300 millioner kroner ved overtakelse av Zapata-Næss flåten i regi av selskapet Palmerston Holding Ltd. sommeren 1973. Reksten hadde i følge seg selv en managementavtale med dette selskapet, men avga erklæring på at han ikke hadde eierforhold til selskapet. Han fikk derfor de nødvendige lisenser etter at disse først var blitt avslått.

I august 1973 ble det slått opp i norske og engelske aviser at Reksten hadde eierinteresser i Palmerston. Dette ble ikke fulgt opp av norske myndigheter. I mars 1974 var det igjen oppslag i engelske og norske aviser om Rekstens angivelige eierskap i Palmerston.⁶⁶ I Aftenposten ble Reksten utropt som største aksjonær i verdens største rederi. Reksten ble av Handelsdepartementet bedt om å gjøre rede for saken og svarte tilbake at han aldri hadde hatt eller hadde tenkt å kjøpe aksjer i Palmerston.

I juni 1974 besøkte representanter for Norges Bank Hilmar Reksten for å få svar på uavklarte spørsmål i saken. Konklusjon etter besøket var at Reksten snakket sant. Han hadde overbevist representantene fra banken om at verdien for ham i samarbeidet med Palmerston lå i managementavtaler kombinert med opsjoner på å overta aksjer til pari kurs.

Sommeren 1974 var saken allikevel under utredning i handelsdepartementet og man vurderte blant annet å nedsette et eget granskingsutvalg ledet av regjeringsadvokat Bjørn Haug. I et notat av 7. august 1974 signert byråsjef Leif Asbjørn Nygaard heter det. ”at betydelige verdier er akkumulert i Rekstens managementagreement selskap, verdier som han bokføringsmessig ikke eier, men som han fritt kan disponere og eventuelt trekke ut”.⁶⁷ Og sitert fra samme: ”Jeg ser det som et vidtrekkende prinsipielt spørsmål om denne type arrangementer skal aksepteres.”

I september 1974 ble det gitt samtykke til at Hambros Bank, som var Rekstens hovedbankforbindelse, kunne kjøpe aksjer i flere av Rekstens rederier. Hambros Bank var en såkalt management bank det innebar at den ofte engasjerte seg i sine kunders forretninger. Det

⁶⁵ Stortingsforhandlinger 1984-85 side 4427 f.f.

⁶⁶ Arbeiderbladet 12. mars og Aftenposten 13. mars.

⁶⁷ Stortingsforhandlinger 1984-85 side 4427 f.f.

var slik i og for seg ikke noe underlig i at banken kjøpte seg inn i Reksts rederier. Siden skulle det vise seg at samarbeidet var mer omfattende enn dette. Høsten 1974 ble det statsrådsliste i Handelsdepartementet og saken om et eget granskingsutvalg ble ikke brakt videre.

Senere revisjon avdekket at halvparten av Rekstenrederienes inntekter i 1973 var "silt av" til et selskap i Panama, Intercontinental Shipping Corporation. Den 13. august 1975 mottok Handelsminister Magnussen et notat fra tidligere nevnte Leif Asbjørn Nygaard som med referanse til regjeringsadvokaten kunne opplyse at man mente å kunne påvise at det var overført 318 millioner kroner i fraktinntekter i perioden 1967-72 i tillegg til de tidligere 174 millionene til Intercontinental Shipping Corporation. Samtidig dukket en nytt selskap opp, Cornwall Shipping Corporation.

Så langt er dette en sak mellom Reksten, Norges Bank og Handelsdepartementet. Stortinget er ikke informert når det 11. juni 1975 gir sitt samtykke til kjøp av aksjer fra Reksten for 200 millioner kroner. Det som senere ble kalt "Reksten-saken" er under oppseiling. Denne saken skulle holde liv i det midlertidige Garantiinstituttet i 20 år.

Men i 1975 er vi allerede langt inn i en krise for en sentral norsk skipsbygger. I denne krisen er Hilmar Reksten også en sentral aktør.

Verftskrise under utvikling?

Vi må tilbake til 1973. Den 19. juni 1973 var det styremøte i Akergruppen. Her møtte blant flere Fred. Olsen og Onar Onarheim, henholdsvis styreformann og administrerende direktør i Aker. Man ble enig om å inngå den største enkeltkontrakt noensinne for Akers vedkommende. Kontrakten ble inngått med Hilmar Reksten for Akers byggenummer 714 til 717 som besto av fire tanksskip på ca 420 000 tonn dødvekt til en kostpris på 430 millioner norske kroner per skip. Den 29. juni ble kontrakten skrevet under av Reksten og Onarheim og det ble avtalt et forskudd på 5 %. Dette var et lavt første forskudd, men det var avtalt ny forskuddstermininnbetaling i april året etter. I styret i Aker var man usikker på Rekstens betalingsevne og Fred. Olsen hadde som styrefomann antydnet at et forskudd burde være på 25 % av kontraktssummen dersom kontrakt skulle inngås. Nå ble det altså heller avtalt innbetaling i flere terminer. I 1974 var man i gang med forberedelser til bygging av fire supertankere for Reksten ved Stord verft.

Verftskrisens innledning kan man kanskje knytte til en dato i april 1974. Den 5. april det året forfalt andre termin på til sammen 86 millioner kroner på Rekstens bestilling hos Aker. Reksten var ikke i stand til å betale avdraget. Dette ble meddelt generaldirektør Onarheim. Reksten mente at Aker måtte fortsette å bygge skipene for ikke å misligholde kontrakten.⁶⁸ Aker fortsatte arbeidet med å utvide dokken på Stord for å kunne bygge de store tankskipene som også var bestilt av rederiet Bjørnstad & Co og av Waage-rederiene.

Det ble etter hvert innledet forhandlinger mellom Aker og Reksten om oppgjør i forhold til det avtalte terminbeløpet. Disse førte ikke frem. I september 1974 besluttet derfor styret i Aker å heve byggekontraktene med Reksten. Styret fremmet samtidig krav om erstatning for kostnader som allerede var påløpt i tilknytning til byggeoppdragene. Reksten hevdet fortsatt at kansellering var kontraktsbrudd. Tvisten gikk til voldgift. Samtidig ble også bestillingene hos Aker fra de to andre nevnte rederier kansellert.

Ved utgangen av 1974 var bokført egenkapitalen i Akergruppen 2 % og det udekkede kapitalbehovet beregnet til 242 millioner kroner.⁶⁹ I februar 1975 søker Akergruppen, med utgangspunkt i denne kritiske situasjonen for virksomheten, Industrifondet om 150 millioner kroner i lån.

Den 6. mai 1975 blir det arrangert et møte mellom Aker, Haakon Nygaard som daglig leder og representant for Låneinstituttet for Skipsbyggeriene og Otto Norland fra Hambros Bank. Man forsøker å få til et forlik. Under møtet reiste man fra Akers side spørsmål om ikke Reksten kan hente hjem penger fra sine selskaper ute for å ordne opp i konflikten med Aker. Norland hevder at de ikke kjenner til at det finnes slike verdier ute som er eid av Reksten. Aker bestemmer seg etter dette, i følge Onarheim, for å undersøke denne siden av saken selv.

Den 30. mai 1975 falt dom i voldgiftssaken mellom Reksten og Akergruppen. Reksten tapte saken, og ble dømt til å betale 320 millioner kroner til Akergruppen. Akergruppen hadde dessuten en ny voldgiftssak på gang med Reksten som motpart og en rekke andre krav. Samlede krav var anslått til ca 800 millioner kroner. Ca 135 millioner kroner av dette beløpet var knyttet til lån refinansiert av Låneinstituttet. Etter voldgiftsdommen var det reell fare for at kreditorene ville slå Reksten konkurs.

⁶⁸ Hauge 1993 side 129.

⁶⁹ Hauge 1993, side 139.

Den 30. mai var også på andre måter en dramatisk dag for Akergruppen. Finansdepartementet var involvert i dramatikken. Aker manglet 60 millioner kroner til lønninger. Finansminister Kleppe skrev selv under en garanti på vegne av departementet som sikret kreditt og utbetaling.⁷⁰

I et møte i begynnelsen av juni 1975, på Fjøsanger i Rekstens forretningslokaler, drøfter man hvordan man kunne stabilisere driften av Rekstens rederier. Reksten og representanter for alle hans større kreditorer var samlet. Haakon Nygaard får fullmakt til å engasjere et revisorfirma for å granske Rekstens eventuelle utenlandske forretningsvirksomhet. Reksten sier seg innstilt på å samarbeide ved å skrive under, men ”- med beklagelse”.⁷¹ Dette var det første av flere møter i løpet av sommeren og høsten som tok opp Rekstens utfordringer.

Den 25. juni var finansminister Kleppe vert for et møte med Reksten og representanter for Hambros bank om kjøp av Rekstens aksjer i flere norske selskaper. I forkant av dette møtet var det inngått en avtale mellom staten ved Departementet for handel og skipsfart, Rekstenfamilien og Hambros Bank om at staten skulle kjøpe disse aksjene. Dette gjaldt aksjer i Norsk Hydro, Orkla, Kosmos, Elkem, Store Norske og Høyere Ellefsen. Reksten avslo først å selge til den pris staten var villig til å by. Stortinget hadde gitt sitt samtykke til denne handelen 11. juni. Den 4. juli ble det endelige tilbudet gitt. Dette førte blant annet til at Staten ble eier av Store Norske.⁷² Kjøpesummen ble 180 millioner kroner. Hambros Bank ble løst ut som panthaver og Akergruppen fikk noe betalt. Aker skulle tilføres kontanter som avdrag på krav som følge av voldgiftsdommen, og Reksten skulle også betale Aker erstatning for de to tankskipene på 280.000 tonn der bestillingen ble kansellert. R/A Hadrian med 2000 aksjonærer ble isolert fra Rekstens øvrige forpliktelser og fikk styrket sin økonomi ved salg fire tørrlastskip. Reksten var selv svært lite fornøyd med dette, men var for alle praktiske formål på vei ut av rederivirksomheten og på vei mot sin åttiårsdag i 1977.

Både Kleppe og Magnussen var redd for at Aker skulle slå Reksten konkurs i 1975, med påfølgende salg av flåten til utenlandske interessenter. Det ble derfor sommeren igjennom og ut over høsten gjennomført flere møter for å hindre dette. Den 19. september ble til slutt Aker

⁷⁰ Hauge 1993, side 140.

⁷¹ Reksten 1979, side 88.

⁷² Gøthe 1988, side 120 f.f.

presset til å inngå en avtale hvor partene var Aker, Reksten, Hambros Bank og Låneinstituttet. På dette møtet var også Onarheim og Fred. Olsen til stede. Staten var ikke part, men hadde regien når det som senere ble kalt ”19. september avtalen” kom i stand.⁷³ Rekstenselskapene fikk betalingsutsettelse. Garantiinstituttet var under politisk forberedelse og var et av statens forhandlingskort. Dette var 13 dager før saken ble presentert for Stortinget og 65 dager før etableringen av instituttet formelt sett ble vedtatt av Stortinget. Nettopp det ble senere et poeng i ”Reksten-saken”.

Men i september 1975 var 19. september avtalen først og fremst et tiltak i forhold til et verft i krise. Denne lille historien fra 1974 og 1975 forteller oss ikke alt, men den illustrerer at verftet hadde tette forbindelser til finansdepartementet og mange strenger å spille på for å få hjelp til å løse sine utfordringer. Blant disse var 12 000 industriarbeidsplasser. Det var ikke naturlig at det herfra skulle komme et initiativ i retning av en garantiordning for å ta vare på skip.

Vi kan så langt konstatere at en reder var hardt ute å kjøre i 1975, men hvordan vurderte rederne samlet situasjonen?

Nølende redere - Fra ”bare enkeltredere” til skipsfartskrise?

Både rederne og oljebransjen var optimistisk når det gjaldt fremtiden tidlig på 70-tallet. I 1973 var det nytt rekordår for inngåelse av tidscertepartier. Samtidig tok miljøbevegelsen av.⁷⁴ Man fikk rapporter som ”Limits to Growth”, fra den såkalte Romaklubben, der hovedtema var konsekvenser av eksponentiell vekst i oljeforbruket. Det var forbruksvekst som var problemet og utfordringen. Utflating i forbruk og handel var utenkelig og ikke et tema. For miljøbevegelsen var dette et problem. For andre, deriblant rederne, var det en gylden mulighet. Av 61 norske skip på over 200.000 dwt, kontrahert av 22 rederier, var bare 15 sluttet i januar 1974.⁷⁵

Hvorfor var det slik spesielt blant tankredere? Victor Normann viser i en artikkel om skipsfartskrisen til at tank og bulkskipsfart da og nå ligger nærmest opp til det vi vil kalle fullkommen markeds konkurranse. Ingen enkeltaktør kan påvirke fraktrater, kontraheringsvolum eller opphugging. Det internasjonale samarbeidsorganet Intertanko

⁷³ Hauge 1993 side 146.

⁷⁴ Appelby 2010, side 328.

⁷⁵ Norman 1998 side 176.

forsøkte seg i 1974/75 på å initiere forsert opphugging. De lykkes ikke. Tilsvarende situasjon eksisterte i følge Norman i finanssektoren. Hadde for eksempel Hambros Bank nektet Reksten lån når han ville bygge nye skip ville han gått til en annen finansinstitusjon og fått lån der.⁷⁶

Mens man allerede i september 1974 kunne konstatere at situasjonen for Aker var i ferd med å bli kritisk med mange kanselleringer av byggekontrakter var man i redernæringen fortsatt rimelig rolige i januar 1975. Norges Rederforbund hadde møte med handelsminister Magnussen der de gjorde rede for situasjonen i skipsfartsnæring. Man hadde konstatert at en del redere hadde problemer med å gjøre opp for sine avtaler om nybygg ved verftene. På dette tidspunkt mente man imidlertid at en skipsfartskrise ville kunne ramme enkeltrederier, men at næringen som helhet ville klare seg..

Situasjonen endret seg imidlertid og ble synlig for alle. Den 1. april 1975 lå 10 % av flåten i opplag. For tankflåten var situasjonen verre. Mange skip lå i opplag i norske fjorder. Tidlig i april var det nytt møte mellom Rederforbundet og handelsministeren. Man konstaterte at krisen hadde utviklet seg til noe som var større enn tidligere forutsatt. Det ble bestemt at Rederforbundet skulle foreta en begrenset regnskapsundersøkelse hos sine medlemmer for å fremskaffe et mer presist bilde av situasjonen i næringen. Det var på dette tidspunkt helt klart at krisen i skipsfarten også rammet verftene. Det var ikke bare Reksten som var i en vanskelig situasjon. Også andre redere hadde problemer med å betale avdrag på bestilte byggeoppdrag.

Senere i april kom Kleppe og Magnussen med en felles offentlig uttalelse for å berolige finansinstitusjoner. De hadde i følge denne uttalelsen stor tro på norsk shipping i fremtiden og fremholdt at man fra norske myndigheters side var innstilt på å finne en løsning på problemene.⁷⁷

Men i Rederforbundet var man fortsatt av den oppfatning at det meste ville løse seg. I mai-utgaven av "Sjømann" gir administrerende direktør H. J. Darre Hirsh i Norges Rederforbund og Skipsfartens Arbeidsgiverforening resepten på hvordan utfordringene skal møtes: "Internasjonal skipsfart er sterkt preget av fleksibilitet. Kontrakter for levering i 1976-77-78 vil kunne avbestilles hurtig og i stort omfang eller tilpasses andre transportbehov. Sammen

⁷⁶ Norman 1998 side 178.

⁷⁷ Groth og Lund 1978, side 15.

med den varslede konjunkturoppgang i løpet av kommende år, vil dette kunne skape en bedring i det internasjonale skipsfartsbilde innen rimelig tid”.⁷⁸

Den 14. mai 1975 sendte Rederforbundet et felles brev til finansminister og handelsminister der de anmodet om at de eksisterende norske 1. og 2. prioritetsinstituttene måtte få utvidet sin adgang til å yte lån til nybygging også ved utenlandske skipsverft. Dette var det første konkrete utspill fra Rederforbundet når det gjaldt tiltak for å hjelpe rederiene.⁷⁹

I juni nedsatte Handelsdepartementet et utvalg som skulle gi råd i forbindelse med et statlig engasjement for å bidra til å finne en løsning på de likviditetsproblemer mange rederier var kommet i på grunn av sviktende inntektsgrunnlag.⁸⁰ Hermod Skånland ble utnevnt som formann for utvalget.

Skånlandutvalgets innstilling ble lagt frem 3. juli 1975 og sendt på høring like etter.⁸¹ I høringsrunden kom det uttalelser fra Norsk Sjømannsforbund, Norges Rederforbund, Norsk Boreriggeierforening og fra Den norske Bankforening, alle innen utgangen av måneden. Alle høringsinstitusjonene støttet utvalgets forslag og de tre siste viste til hverandres uttalelser. Bankforeningen var opptatt av norsk kredittverdighet i utlandet. De foreslo også økning i de årlige rammer for emisjoner av obligasjonslån til finansiering av kapital for institutter som ytte langsiktige skipspantelån, dvs. de instituttene som er omtalt ovenfor. Dette for at disse skulle kunne yte lån til redere som hadde problemer med å betale renter og avdrag ved forfall på lån opptatt i utenlandske finansieringsinstitusjoner.⁸²

Rederforbundet ga også sin tilslutning til opprettelse av et Garantiinstituttet. I uttalelsen heter det at man ”.er av den oppfatning at den internasjonale økonomiske svikt er av midlertidig karakter og at man gjør regning med ytterligere vekst i den internasjonale handel innen relativt kort tid”. Det heter videre at ”Forbundet er enig i at man gjennom en depresjonsfase av tidsbegrenset karakter søker å bevare disse driftsmidler (de teknisk-økonomisk sett høyt avanserte skip som rederiene rår over) i norsk eie”. Rederforbundet sluttet seg etter dette til Skånlandutvalgets anbefalinger om etablering av midlertidig garantiinstitutt for norske skip

⁷⁸ ”Sjømann” mai 1975.

⁷⁹ Vikdal 1981, side 52.

⁸⁰ St.prp. nr 17 (1975-76) side 11.

⁸¹ St.prp. nr 17 (1975-76) side 15.

⁸² St.prp. nr 17 (1975-76) side 21.

og borerigger.⁸³ Her understreker man altså igjen den redernøytrale målsettingen. Det var konkurransedyktig tonnasje man skulle ta vare på. Det var landets tarv som skulle ivaretas. Rederforbundet hadde utredet garantibehovet og kommenterer dette særskilt.

Oppfatningen av at man i Rederforbundet så for seg en midlertidig krise støttes også av utsagn fra den nyvalgte presidenten i Rederforbundet tidlig i 1976. Om ”skipsfartsbildet” skriver presidenten i første nummer av ”Sjømann” i 1976: ”Det synes nå å være enighet om at man ser begynnelsen på en oppgang i industrikonjunktorene. Det er en realitet for USAs vedkommende, og trolig også for Japan. Vest-Europa henger etter, men nedgangen har i det minste stanset opp”.⁸⁴

Presidenten er også med i andre nummer av ”Sjømann” samme år. Her kommenterer han først ”skipsfartskrisen” og deretter etableringen av Garantiinstituttet: ”Det er ikke en skipsfartskrise vi står oppe i, det er en krise i selve verdensøkonomien, i produksjon og samhandel landene i mellom. Skipsfartsnæringen er selv offer for, ikke årsak til konjunktursvikten”. Og videre om Garantiinstituttet: ”Det er på denne bakgrunn, i en situasjon som er påvirket sterkere av politiske enn rent forretningsmessige faktorer, at man må se det samarbeidet som er etablert her hjemme mellom kredittinstitusjoner, rederier og Staten i form av Garantiinstituttet”.⁸⁵

Rederne aksepterte etableringen av Garantiinstituttet, men dette var ikke deres forslag. Rederne foreslo, i sitt initiativ i mai, en styrking av de allerede etablerte første- og andreprioritetsinstituttene der de hadde innflytelse selv og der, minst like viktig, staten ikke var direkte engasjert. Det var ikke hos rederen at det utløsende initiativet lå.

Garantiinstituttet var etablert tidlig i 1976 da Rederpresidenten skrev sitt siste innlegg i ”Sjømann”. Men vi må tilbake i tid enda en gang for å få med oss møtene som utløste etableringen av Garantiinstituttet.

⁸³ St. prp. nr. 17. (1975-76) side 5.

⁸⁴ ”Sjømann” nr 1 for 1976.

⁸⁵ ”Sjømann” nr 2 for 1976.

Nygaard, Kleppe og Skånland – Et handlekraftig triumvirat

Den 21. april 1975 kontaktet Haakon Nygaard, som forretningsfører for Låneinstituttet for skipsbyggeriene finansminister Per Kleppe. De møttes i følge Kleppe i hans hage på Nordstrand. Dette var første gang Kleppe møtte Nygaard som han ikke kjente fra før. De snakket i følge Kleppe om situasjonen i verfts- og rederinæringene uten at møtet endte opp i noen konkret.⁸⁶

Bakgrunn for dette initiativet fra Nygaards side var Låneinstituttets situasjon. Låneinstituttet var like ved å ikke kunne innfri forpliktelser overfor obligasjonskjøpere på grunn av mislighold fra redere med likviditetsproblemer. Verftene var instituttets lånekunder, men lånene var videreformidlet til redere som nå opplevde kraftige fall i inntekter og skipsverdier. Med det forsvant sikkerheten for en betydelig andel av Låneinstituttets utlån på vel 1,4 milliarder kroner og fremtidige lånetilsagn på 1,3 milliarder som var status per 31.12.1974. Instituttets egenkapital var til samme tid 123 millioner kroner inkludert aksjekapital.⁸⁷ Verftene, og i særdeleshet Aker, var slik Nygaard så det ikke så solide at man kunne gå til disse med kravene. Lånemidlene til instituttet og de andre kredittforeningene som finansierte skip utgjorde på denne tiden ca 30 % av det innenlandske markedet for omsetning av obligasjoner. Låneinstituttet sto i 1975 alene for snaut halvparten av dette.⁸⁸ Staten kunne i neste omgang bli tvunget til å innfri sine statsgarantier for obligasjonslånene som finansierte instituttet. Men dette var foreløpig bare bakgrunnsmusikk for samtalen 21. april.

Haakon Nygaard var i 1975 høyesterettsadvokat, men først og fremst administrerende direktør for AS Låneinstituttet for Skipsbyggeriene og også for Norsk Skibs Hypotekbank og. Han hadde perifer tilknytning til Arbeiderpartiet, men ble i enkelte rederkretser titulert som ”sosialdemokraten Nygaard”.

Haakon Nygaard var en sentral person i norsk verfts- og skipsfinansiering i Norge i 1975. I enkelte kretser hadde han kallenavnet ”Haakon VIII”. Både i kraft av sin formelle og sin personlige posisjon må han ha hatt betydelig interesser i å finne frem til løsninger som bidro til at de institusjonene han var leder og ansvarlig for kunne leve videre, eller i det minste at

⁸⁶ Per Kleppe fra personlig intervju.

⁸⁷ NOU 1983:13 side 29.

⁸⁸ Platou og Stokke 1980, side 30.

man kunne unngå en ydmykende avvikling. Og Nygaard var meget aktiv i arbeidet med å få i stand en statlig garantiordning.⁸⁹

Haakon Nygaard er i Rekstenskommisjonens utredning sitert på at Garantiinstituttet i første rekke ble opprettet for å ivareta interessene til Låneinstituttet for Skipsbyggerier, for Akergruppen og potensielle problemer i § 15-markedet, mens Norges kredittverdighet i utlandet og norsk skipsfart først kom i fjerde og femte rekke. Låneinstituttet og § 15-markedet og på den andre siden verftene var Nygaards nærmeste univers på innlån- og utlånsiden. Det er derfor liten grunn til å tvile på at han først og fremst var ute etter å finne løsninger for Låneinstituttet. Fant han en løsning for seg selv og instituttet ville han også løse noen problemer for verft og redere.

Kleppe og Nygaard møttes igjen 2. juni, igjen på Nygaards initiativ, men denne gangen i departementet hos Kleppe. Nå var et av spørsmålene hvordan man skulle kunne hindre at norske skip gikk på billigsalg med tap både for landet og de institusjonene som finansierte disse. Målsettingen for den nye ordningen begynte å ta form. Man ble enig om at Nygaard skulle utarbeide et notat med vurdering av hva som kunne være aktuelle tiltak. På dette tidspunkt hadde Kleppe vært i kontakt med Rederforbundet om krisen. Kleppe var også involvert i arbeidet med den tidligere omtalte søknaden fra Aker til Industrifondet. Kleppe og Nygaard ble før de skiltes enig om at det hastet med å finne løsninger. Saken burde behandles i Statsråd og deretter varsles i Stortinget under fremleggelsen av revidert statsbudsjett. Stortinget skulle ta ferie 13. juni i 1975.

Per Kleppe var finansminister i perioden 1973 til 1979. Før det hadde han vært handelsminister. Han ble født i Oslo i 1923, men vokste opp i Bergen. Kleppes farfar var reder, først i Bergen, der han gikk konkurs i tyveårene, senere på nytt i Oslo med større hell. Kleppe ble i følge seg selv ”demokratisk sosialist” allerede som 14-åring i 1937.⁹⁰ Han ble Cand.oecon. fra Universitetet i Oslo i 1956. Som student ble han perioder understøttet økonomisk av sin farfar. Kleppe ble statssekretær i Finansdepartementet i 1957 og forble dette til 1962. I perioden 62 til 71 var han først sjef for EFTAs økonomiavdeling i Geneve, senere leder for Arbeiderbevegelsens utredningskontor. ”Skipsfarten interesserte meg”, skriver

⁸⁹ Regjeringsadvokat Bjørn Haug til Rekstenkommisjonen i NOU 1983: 13 side 101.

⁹⁰ Kleppe 2003, side 31

Kleppe fra sin tid som handelsminister fra 1971 til 72 før han altså ble finansminister under Bratteli i 1973.⁹¹

Kleppe hadde en sterk posisjon i regjeringen og også innad i Finansdepartementet. Han hadde vært og var en sentral bidragsyter til utformingen av Arbeiderpartiets økonomiske politikk og arbeiderpartiets politiske program før valget i 1973.

I januar 1975 hadde Kleppe vært på reise i USA. Der ble han orientert om amerikanske vurderinger av de økonomiske utsiktene. Disse var mer pessimistiske enn de OECD bygget på og som Økonomiavdelingen i hans departement på denne tid i 1975 støttet seg til.

Økonomiavdelingen i Finansdepartementet uttalte nemlig tidlig i 1975 at: ”Samlet etterspørsel vil holde seg på et høyt nivå i 1975. På mange områder vil den økonomiske aktiviteten bli begrenset av knapphet på arbeidskraft. Arbeidsløshetstallene ved utgangen av desember 1974 er de laveste som er registrert på en årrekke”.⁹² Kleppe skriver at han under reisen i USA bestemte seg for at han ikke skulle gjøre sammen feil som ble gjort i 1958. Da ble, i følge Kleppe, motkonjunkturtiltakene satt inn for sent.⁹³

Kleppe var som tidligere handelsminister og nå finansminister tett på både norsk skipsfart og verftsindustrien. Her hadde fagbevegelsen interesser og det fantes også en sterk lobby med forankring i Industriforbundet som Kleppe var i kontakt med.

Kleppe var også var for den nye situasjonen man hadde på Stortinget etter valget. Her var SV etablert med 16 representanter som var for vekst i statsutgiftene i den grad at Kleppe ga SV tilnavnet ”inflasjonspartiet”.⁹⁴ Arbeiderpartiet ble etter valget i 1973 i mange saker avhengig av Sosialistisk Valgforbunds 16 representanter for å sikre flertall. Tore Jørgen Hanisch, Espen Søylen og Gunhild Ecklund omtaler Kleppes sterke engasjement for å løse verftsindustriens problemer. De hevder at Kleppe i 1973/74 konkluderte med at en ekspansiv politikk var nødvendig for å ta tilbake det politiske initiativet fra de radikale kreftene i arbeiderbevegelsen.⁹⁵

⁹¹ Kleppe 2003, side 194.

⁹² Lie og Venneslan 2010 side 206

⁹³ Lie og Venneslan 2010 side 207

⁹⁴ Kleppe 2003 side 227.

⁹⁵ Hanisch, Søylen og Ecklund 1999, side 236.

Kleppe hadde også forutsetningene for å se sammenhengen mellom Låneinstituttets utfordringer og § 15 markedet, sammenhengen mellom dette markedet og egenkapital-situasjonen i norske finansinstitusjoner, den lite populære plasseringsplikten, lavrentepolitikken og Arbeiderpartiets planer for bankdemokratisering. En finanskriser var ikke i Kleppes tanker i 1975 til det var styringen av finansinstitusjonen for sterk. Men usikkerhet rundt innskudd i § 15- markedet var der. I intervjuet med Kleppe kommenterte han denne situasjonen slik: ”Hadde vi fått konkurser i skipsfinansieringsinstitusjonen kunne dette blitt et problem, med det fikk vi jo ikke”.⁹⁶

Kleppe uttalte i sin redegjørelse for Rekstenkommisjonen at Garantiinstituttet skulle bidra til å styrke tilliten til skipsfarten som næring med dens avhengighet av tillit i bank og forretningskretser i de store landene ute og at man ikke hadde noe spesielt ønske om å bevare Hilmar Rekstens rederi.⁹⁷ Kleppe var, som jeg har vist ovenfor, personlig engasjert i møter med Reksten i 1975 og hadde opplagt behov for å understreke at Garantiinstituttet ikke var etablert som et redskap for ta vare på hans rederier. Kleppe var imidlertid også involvert i problemene til Aker. Men det var Låneinstituttets problemer som på alvor brakte ham inn i prosessen rundt etableringen av Garantiinstituttet.

Den 7. juni leverte Nygaard det som i prinsippet var den første skissen til organisering av en garantiordning. Forslaget inneholdt en beskrivelse av hvilke produksjonsmidler en eventuell ordning burde omfatte, hvilke virkemidler som var aktuelle og til sist organisatoriske spørsmål.⁹⁸

Nygaard så for seg at ordningen skulle etableres uten nye institusjoner, at finansieringen ble ordnet via en pool av interessenter der staten, redernæringen og utvalgte finansinstitusjoner var med, og at det skulle åpnes for at norske institusjoner kunne overta norske skip fra rederier som det ikke ville være mulig å gi likviditetslån. Han foreslo også etablering av et hurtigarbeidende utvalg for å utrede saken videre. Han skrev også at det var viktig at man i den videre behandling av saken fikk klart frem at det her var snakk om en ordning rettet mot å bevare en hel næring og ikke en redningsaksjon rettet mot enkeltrederier. Her nevnte han spesielt Reksten.

⁹⁶ Per Kleppe i personlig intervju.

⁹⁷ NOU 1983:13 side 100.

⁹⁸ Brev fra Låneinstituttet for skipsbyggeriene v. Haakon Nygaard, datert 7. juni 1975 til Finansminister Per Kleppe. Gjengitt i Vikdal 1981.

Dagen etter ble Nygaards forslag drøftet i et nytt møte med Kleppe og det ble bestemt å nedsette et utvalg med Hermod Skånland som leder. Skånland ble valgt fordi han var kjent som spesialist på å finne frem til hurtige løsninger.⁹⁹ Han ledet dessuten et utvalg som arbeidet med å finne frem til garantiordninger for skipsbyggeriene.

Saken ble senere tatt opp i regjeringen og presentert for Stortinget 12. juni. Det såkalte Skånlandutvalget ble etter dette etablert og møttes første gang 18. juni. Skånlandutvalgets arbeid ble helt avgjørende for utformingen av Garantiinstituttet.

Hermod Skånland var Cand.oecon fra 1951, var ansatt i SSB og senere Finansdepartementet blant annet som ekspedisjonssjef. Fra 1970 var han tilknyttet Norges Bank og det var herfra han opererte da han ble trukket inn i utredningsarbeid rundt norsk skipsfart og også i det utvalget som skulle finne løsninger i forhold til skipsfartskrisen. I verktøykassen sin hadde Skånland blant annet sin egen utredning av det norske kredittmarked med en oversikt også over norsk skipsfinansiering.¹⁰⁰ Skånland kjente de spesielle ordningene rundt instituttene og hypotekforeningene engasjert i verfts- og skipsfinansiering og kunne derfor i løpet av meget kort tid skissere en garantiordning som løsning med inspirasjon fra blant flere Haakon Nygaard.

Skånlandutvalget var i hovedsak satt sammen av departementsfolk. Noen av disse er her kjent fra før. Regjeringsadvokat Bjørn Haug var medlem. Utvalgets sekretær var byråsjef Leif Asbjørn Nygaard. Haakon Nygaard var med i utvalget. Norges Rederforbund og Den norske Bankforening hadde oppnevnt kontaktmenn som deltok i noen av møtene. Utvalget foreslo etablering av et midlertidig institutt. Nygaard foreslo at instituttet også burde kunne overta og eie skip uten at dette forslaget vant frem.

Det ble lagt stor vekt på samfunnsøkonomiske vurderinger i Skånlandutvalget. Innstillingen inneholdt regneeksempler som viste forskjellen på bedriftsøkonomisk og samfunnsøkonomisk vurdering. Det var samfunnsøkonomiske vurderinger som skulle være styrende, ikke rederienes bedriftsøkonomiske interesser. Tidsperspektivet var fem år.

⁹⁹ Vikedal 1981, side 56.

¹⁰⁰ Hermod Skånland: *Det norske kredittmarked siden 2000*. Samfunnsøkonomiske studier nr 19. SSB 1967: http://www.ssb.no/histstat/sos/sos_019.pdf

Skånlandutvalget beskrev videre en situasjon der det fortsatt i 1976 ville bli levert skip som ikke kunne kanselleres. Det het videre i innstillingen at ”Dersom ikke begivenheter som i dag ikke kan forutses skulle gi en sterk økning i tonnasjebehovet, vil overskuddet vare ved frem mot 1980, i følge enkelte vurderinger innen bransjen ut over denne tiden”.¹⁰¹

Skånlandutvalgets innstilling ble lagt frem 3. juli. En måned etter Nygaard og Kleppes første møte om saken.

Haakon Nygaard nådde ikke frem med alle sine forslag fra notatet presentert 7. juni, men fikk langt på veg medhold i sitt forslag om at man måtte unngå å etablere nye institusjoner.

Garantiinstituttet ble riktig nok etablert med selvstendig styre og økonomi, men Nygaard ble administrerende direktør og instituttet inngikk i kontorfellesskap med de finansinstitusjonene Nygaard for øvrig ledet. Ole Lund var en sentral person i det norske olje og shippingmiljøet på denne tiden og etter hvert også medlem av styret i Garantiinstituttet. Om etableringen av Garantiinstituttet skrev Lund senere: ”Utredningen av problemet og opprettelsen av Instituttet skjedde med imponerende tempo, og meste av æren for dette må gå til høyesterettsadvokat Haakon Nygaard...”. ”Få satt bedre plassert enn ham til å se hva konsekvensene ville bli av et sammenbrudd for en del av våre store tankskipsrederier.”¹⁰²

Utredningen av Garantiinstituttet tok altså en måned fra de første skissene forlåt til forslaget om etablering var klart. Jeg spurte Kleppe om hvor handlekraften kom fra. Hans svar var noe i retning av: Det var slikt jeg kunne gjøre som Finansminister den gang. Jeg var jo tidvis også Statsminister.¹⁰³ Det siste med henvisning til at Trygve Bratteli på dette tidspunkt allerede hadde varslet sin avgang som Statsminister og var lite aktiv.

Garantiinstituttet i Handelsdepartementet og Stortinget i 1975 (3)

I oktober 1975, før Stortinget hadde behandlet innstillingen om etablering av Garantiinstituttet reiste handelsminister Einar Magnussens til London og statssekretær Thorvald Stoltenberg til New York for å orientere finansinstitusjoner engasjert i norsk shipping om den ordningen man nå planla å iverksette. Magnussen kunne ved hjemkomsten rapportere at han hadde møtt mye

¹⁰¹ St. prp. nr 17, side 12

¹⁰² Lund 1985 side 56.

¹⁰³ Per Kleppe i personlig intervju.

”uforstand”, men at de fleste bankene etter orienteringen hadde endret sin holdning til det presenterte opplegget.¹⁰⁴

Forslaget om å etablere Garantiinstituttet ble fremsatt i en stortingsproposisjon som passerte statsråd 3. oktober 1975.¹⁰⁵ Til grunn for denne lå i all hovedsak Skånlandutvalgets utredning og innstilling.

I proposisjonen heter det at 27 % av Norges handelsflåte i lå opplag. Av tankflåten lå hele 36 % i opplag og av tørrlastflåten 5 %. Til sammenligning var opplaget av verdens totale flåte 9 % og av verdens tankflåte 13 %. Norsk tankfart var altså særlig hardt rammet. Det ble også pekt på at overskuddet av tanktonnasje forplantet seg til annen sjøtransport gjennom alternativ bruk av tonnasje til transport av tørrlast. Byggekontrakter for tankskip ble også konvertert til annen tonnasje. Det ble også vist til overkapasitet i verftsindustrien som igjen førte til et overskudd av spesialskip og borerigger.

I Stortingsproposisjon sto det også at ”Departementet aksepterer utvalgets vurdering, hvor en har valgt å basere seg på at det i løpet av en 5-årsperiode vil være nye muligheter for lønnsom drift med eksisterende skip. En vil understreke at med en mindre gunstig utvikling kan garantiordningen bli påført betydelige tap”.¹⁰⁶

Når det gjaldt situasjonen i riggmarkedet var 17 norske borerigger i virksomhet. I tillegg var ca 30 rigger under bygging for norsk regning, herav 8 ved norske verft. Det var først og fremst norske rederier og skipsselskaper som eide og hadde bestilt riggene. Riggene som var under bygging var gjennomgående ikke sikret beskjeftigelse når de skulle leveres.

Det var også gjort en vurdering av prisfallet for skip i tankflåten. I forhold til situasjonen ved slutten av 1973 var markedsverdien av skipene anslått til å være en tredjepart eller mindre. Tankflåten på 26,2 mill dwt. ble antatt å ha en markedsverdi på et sted mellom 20 og 25 milliarder i 1973 som et gjennomsnitt for det året. I 1974 og frem til sommeren 1975 var flåten tilført nybygde skip til en verdi av 4,3 milliarder kroner. Samtidig var 17,6 mill dwt. under bygging til en samlet kostnad av 23,4 milliarder kroner. Nitti prosent av denne tonnasjen skulle leveres av utenlandske verft. Vel 11 mill dwt. til en kostnad av ca 10

¹⁰⁴ Vikdal 1981, side 74.

¹⁰⁵ St.prp. nr 17 (1975-76).

¹⁰⁶ St. prp. nr 17, side 6

milliarder var usluttet tonnasje av tank og kombinasjonsskip. Disse representerte et stort potensial for tap. Kontraherte borerigger representerte en kostnad på 4,8 milliarder. Av disse skulle 65 % leveres fra utenlandske verft.

Rederiene var i ulike grad eksponert for virkningen av krisen. Noen rederier hadde meget alvorlige likviditetsvansker som ikke kunne løses med midlertidige lån fordi skip bare ble akseptert som pantesikkerhet i forhold til den verdi de kunne omsettes for i markedet.

Rederiene hadde våren 1975 forpliktelser tilsvarende 44 milliarder kroner, bankinnskudd og tilgodehavender tilsvarende ca 10 milliarder kroner. Forpliktelser med forfall i løpet av nærmeste 12 måneder var 13 milliarder kroner, 6 milliarder som avdrag på gjeld og 7 milliarder som forpliktelser knyttet til skip og borerigger under bygging. Et overslag over udekket finansieringsbehov stipulerte dette til ca 3 milliarder kroner frem til sommeren 1976 fordelt på rigger og tankskip og deretter 7 milliarder kroner i all hovedsak knyttet til tankskip.

Skånlandtvalgets arbeid ble referert sammen med resultatene fra høringsrunden og departementets egne vurderinger før departementets forslag ble presentert. Departementet sluttet seg i hovedprinsippene til utvalgets forslag til garantiordning og til statens deltaking i denne.

Departementet, som i dette tilfelle var handelsdepartementet, forslo i samsvar med dette etablering av et midlertidig garantiinstitutt ”til å styrke finansieringsmulighetene for norske skip og borerigger”. Dette skulle etableres i kontorfellesskap med Låneinstituttet for skipsbyggeriene.

Instituttet skulle etableres som et aksjeselskap med staten som hovedaksjonær. Selskaper og personer som var eller skulle bli eiere av skip eller borerigger registrert i Norge kunne bli deltakere i garantiinstituttet. Hver deltaker måtte stille en garanti for egne eller andres forpliktelser på minst 1 million kroner. Instituttet skulle godta innmeldinger frem til 31. september 1975. Staten skulle garantere for et like stort beløp som deltakernes samlede garantier begrenset oppover til 2 000 mill. kroner.

Instituttet skulle kunne garantere for lån til skip og borerigger som var levert før 31. desember 1976. Det kunne også garantere for lån til dekning av renter for et inn til et års rentebetaling av gangen. Det kunne garantere for nye lån til finansiering av allerede kontraherte skip og borerigger. Det skulle kunne garantere for lån til dekning av erstatning for kansellerte byggekontrakter, opplagsutgifter og lignende.

Instituttets garantier skulle sikres med pant i skip eller borerigg, fast eiendom, verdipapirer eller andre verdier. Instituttets driftsutgifter skulle dekkes ved gebyr. Handelsdepartementet forpliktet seg til å legge frem en årlig melding for Stortinget om virksomheten i garantiinstituttet.

I Stortinget var det allerede i komitebehandlingen klart flertall for forslaget om etableringen av et garantiinstitutt. ”Et hovedformål ved den forslåtte garantiordning var å søke å hindre at tonnasje, som ut fra en mer langsiktig økonomisk vurdering bør beholdes, må selges på grunn av likviditetsmangel”, het det.¹⁰⁷ Innstillingen fra komiteen inneholdt et flertallsforslag som ble støttet av alle komiteemedlemmer utenom SVs to medlemmer som fremmet eget mindretallsforslag. Anders Langes Partis (ALPs) ene representant erklærte under komitebehandlingen at han ville stemme mot forslaget om et garantiinstitutt.¹⁰⁸ Komiteen hadde til sin behandling hentet frem opplysninger om garantibehovet. Dette var angitt til nærmer 5.4 milliarder kroner. Flertallet la derfor inn i sitt forslag at staten skulle vurdere utvidelse av rammen når instituttet var etablert. Saksordfører Ole Roen fra Høyre understreket det nøytrale formål for ordningen i sin innledning om saken til stortinget: ”.. det er samfunnsmessig riktig å bidra til å beholde moderne skip og borerigger i norsk eie i påvente av ny oppgang”.¹⁰⁹

Siden valget høsten 1973 hadde Stortinget fått en stor SV-gruppe med holdninger til økonomisk politikk og statsstyre godt til venstre for Arbeiderpartiet. ALP med sine to representanter representerte en nyliberal holdning til økonomisk politikk og statsstyre godt til høyre for offisiell uttrykt Høyrepolitikk. I debatten rundt etableringen av Garantiinstituttet kom disse holdningen klart til uttrykk, men de fikk altså ingen betydning. Et meget solid tverrpolitisk flertall støttet ordningen også i avstemningen i Stortinget.

Noen tanker rundt prosessen som ga oss Garantiinstituttet

Michael D. Cohen, James G. March og Johan Olsen publiserte i 1972 en artikkel med tittelen ”A Garbage Can Model of Organizational Choice”.¹¹⁰ Her introduserte de en model som beskriver hvordan beslutninger blir til basert på tilfeldigheter i forhold til hvordan aktører koples sammen. Løpende ”strømmer” av deltakere, problemer, løsninger og

¹⁰⁷ Innst. S. nr. 58 (1975-76) side 2.

¹⁰⁸ Innst. S. nr. 58. (1975-76)

¹⁰⁹ Stortingsforhandlingen side 1071.

¹¹⁰ Cohen, March and Olsen 1972.

beslutningsmuligheter som krysser hverandre gir på et ganske tilfeldig tidspunkt som resultat at noen deltakere, noen problemer og noen løsninger faller ”opp i søppelbøtten” eller mer praktisk inn på et møte. Er betingelsene for øvrig gunstige har vi fått en beslutningssituasjon og en beslutning vil bli tatt.

Jeg vil hevde at dette er en brukbar modell for å beskrive beslutningen om å etablere Garantiinstituttet for skip og borerigger. Aktørene her var mange. Verftene her representert ved Aker var engasjert. Rederforbundet var engasjert. Handelsdepartementet var i virksomhet, på flere arenaer. Problemene var mange. De var knyttet til redernes situasjon, verftenes situasjon, de engasjerte finansieringsinstitusjonenes situasjon m.v. På samme måte var det mange løsninger i sirkulasjon. Utvidede lånerammer, garantiordninger, konkurs og sanering av ikke-levedyktige rederier var blant mulighetene og det var flere av disse. Det ble våren og sommeren 1975 avholdt et stort antall møter som hver for seg kunne ført til beslutninger.

Men det var først da Haakon Nygaard møtte Per Kleppe 2. juni at det ble fart i sakene. Nygaard hadde sine problemer og også løsninger med seg i bagasjen. Den 7. juni leverte han sin skisse. Kleppe ville trekke inn Skånland med henvisning til dennes velfylte kasse av løsninger. Kleppe sørget for regjeringsbehandling og Skånlandutvalget ble etablert og møttes første gang 18. juni. Innstillingen fra utvalget ble lagt frem 3. juli, en måned etter det første konkrete initiativ i saken.

Problemløsning og beslutninger etter ”søppelbøttemodellen” gir spillerom for taktikere og initiativtakere med særlig handlekraft. Løsningen som ble presentert av Skånlandutvalget var ikke bare et forslag til løsning på utsatte rederes problemer. Det var også en løsning som var utformet slik at den ville kunne passere nærmest uendret gjennom den prosess av formelle beslutninger som man visste ville følge etterpå.

I prinsippet var ordningen utformet slik at den ikke skulle koste staten noe. Det var garantier man skulle stille, for lån gitt av andre institusjoner. Krisen var av mange forventet å være over i løpet av fem års tid. Garantiinstituttet var en ordning som ga garantier for lån som kunne utløse avdragsfrihet, låneforlengelser etc. som gjorde det mulig for utsatte rederier å overleve frem til det igjen ble gode tider og rederiene fikk inntekter som gjorde at de kunne betjene sine lån på normal måte uten ekstra sikkerhet fra en statlig garantiordning. Ikke alle trodde på dette, men det var ikke uten betydning i den videre behandling av saken.

Viktigere var det nok at formålet var samfunnsøkonomisk og nøytralt. Det var bevaringsverdig, ny og effektiv tonnasje som skulle tilgodeses, til det beste for skipsfartsnæringen og landet. Rederne var ikke nevnt. Dette var ikke støtte til enkeltredere. Høringsinstansene kunne akseptere dette. Med høringsinstansene samlet bak ordningen ville også regjeringen støtte forslaget. Og når formålet var slik var det all mulig grunn til å tro at et tverrpolitisk flertall i Stortinget ville støtte forslaget. Arbeiderpartiet kunne slippe å gå til SV for å samle flertall om en ordning.

Dette var godt administrativt og politisk håndverk og de fikk det som de ville.

Hvem var de og hva representerte de? De er allerede representert. Haakon Nygaard var administrerende direktør og daglig leder i Låneinstituttet for skipsbyggeriene og Norsk Skibs Hypothekbank. Han var i 1975 bekymret for Låneinstituttets egenkapital og fremtid. Per Kleppe var finansminister. Det var finansdepartementet som skaffet Låneinstituttet utlånsmidler gjennom obligasjonsmarkedet og som garanterte for disse. Kleppe ønsket ikke usikkerhet i det norske obligasjonsmarkedet. Hermod Skånland hadde en fortid i finansdepartementet, men var nå knyttet til Norge Bank. Dette var finansnæringens og finanssystemets representanter. Det var med andre ord noen finansinstitusjoner og finansdepartementet som egentlig sto bak etableringen av Garantiinstituttet for skip og borerigger i 1975, ikke handelsdepartementet og rederforbundet. Rederforbundet og særlig rederne var heller skeptiske.

Forholdet til finansinstitusjonene var et lite berørt tema i saksforberedelsen før etableringen av Garantiinstituttet og i debatten i Stortinget i 1975. Unntaket var stortingsrepresentant Erik Gjems-Onstad fra Anders Langes Parti. Han hadde under komitebehandlingen foreslått at garantiordningen burde etableres uten statlig medvirkning av private kredittinstitusjoner gjennom at det ble lempet på kravene om plasseringsplikt i statsobligasjoner. Han mente at om man hadde bremsset på statsbankenes vekst og latt de private banker få naturlig kapasitet så ville man kanskje også kunne klart denne oppgaven. Dersom kredittinstitusjonene nå ikke var interessert i en garantiordning for norsk skipsfart, tilsa dette at fagfolk på området ikke hadde tro på at en slik ordning var hensiktsmessig. Han pekte også på at ordningen slik den

var utformet ville bety en betydelig støtte til flere internasjonale storbanker.¹¹¹ Gjems Onstad er i Stortingsforhandlingene sitert med følgende uttalelse: ”Som sagt: Jeg var noe i tvil, men så spurte jeg en som var kyndigere enn meg om råd, og han sa: Du vet jo like godt som jeg at den som hjelpes, er Chase (Chase Manhattan Bank). Jeg tror derfor sannheten i denne sak er akkurat som i Reksten-saken. Den som ble hjulpet da vi kjøpte Reksten-aksjene, var Hambros Bank”.¹¹²

¹¹¹ Innst. S. nr 58 (1975-76) side 5.

¹¹² Stortingsforhandlinger 1975-76 bind 7a, Tidende S. side 1073.

4. Rederne og Garantiinstituttet

Innledning

Norske redere vernet om sin selvstendighet som næringsdrivende. De var tradisjonelt motstandere av statlig innblanding i forretningsdriften. Garantiinstituttet var utfordrende. I de etablerte finansieringsinstituttene var rederne selv, bankene og i noen tilfeller verftene eiere og de som styrte virksomheten. Staten bidro fra sidelinjen ved å sikre utlånsmidler fra obligasjonsmarkedet. Garantiinstituttet var noe nytt. Staten var dominerende eier og bestemte styresammensetningen. Dette var for noen å få staten inn i næringen og næringsvirksomheten. De var skeptiske. Ville staten bruke ordningen som påskudd til å skaffe seg mer kontroll over bransjen og enkeltrederier?

Hvor grunnleggende var skepsisen til statlig engasjement og innblanding. Hvem var initiativtakere til å bringe rederne inn under ordningen? Hvem var premissgivere i møtene når rederne først var tatt inn i ordningen? I hvilken grad lå initiativet hos representanter for finansinstitusjonene, hos Låneinstituttet og Garantiinstituttet selv?

Jeg vil nærme meg disse spørsmålene fra tre forskjellige innfallsvinkler. For det første vil jeg forsøke å finne ut av redernæringen selvstendige stilling. Hva er dette, hva ligger bak, hvor rotfestet er holdningen og hva vil man mene om Garantiinstituttet om man velger et slikt utgangspunkt. Dernest vil jeg studere to viktige rederes situasjon i 1975 og resonere meg frem til hva disse mente om Garantiinstituttet ut fra den situasjon de befant seg i. Til slutt vil jeg ta for meg Garantiinstituttets arbeidsform slik den er beskrevet i litteraturen og slik jeg kan illustrere den med et case og ut fra også denne fremstillingen forsøke å finne svar på de spørsmålene som er stilt innledningsvis.

Redernes frie stilling og Garantiinstituttet

Norske redere hevdet på 60- og 70-tallet gjentatte ganger skipsfartens selvstendige stilling som en forutsetning for næringen. Rederforbundet markerte dette når forslaget om å etablere det tidligere omtalte Låneinstitutt for skipsbyggeriene ble lagt frem i 1958. Uttalelsen den gang var bl.a. ”at forslaget bare gjaldt støttetiltak til skipsbyggingsindustrien, og at disse tiltak ikke berørte skipsfartens stilling”.¹¹³

¹¹³ Platou og Stokke 1980 side 24.

I 1975, da man diskuterte etableringen av Garantiinstituttet, var også dette et poeng for rederne. Rederpresident Halfdan Ditlev-Simonsen uttalte i juni til Handels og Sjøfartstidende at ”Skipsfartens tilbakeslag er ikke av varig karakter. Statlige hjelpetiltak nå må ikke frarøve næringen dens frie stilling”. Men hva var/er egentlig innholdet i skipsfartens frie stilling?

Et innspill til forståelsen av dette har jeg hentet fra samme Ditlev-Simonsen. Han skrev høsten 1974 en leder i tidsskriftet ”Sjømann”, utgitt av Norges Rederforbund og Skipsfartens Arbeidsgiverforening, med tittelen ”Næringslivet – redskap for et bedre samfunn”.¹¹⁴ Her skriver han blant annet: ”Næringslivet gir store muligheter for personlig utfoldelse. Retten til å starte noe på egen hånd, til å bygge opp sin egen virksomhet er en uunnværlig del av friheten, ikke bare for dem som tar risikoen på å sette i gang for seg selv, men for alle. Et variert næringsliv, bygget på privat eiendomsrett, er en garanti mot en allmektig stat”. Ditlev-Simonsen henvender seg gjennom ”Sjømann” til skipsfartens representanter og ansatte. Han mener, slik jeg tolker ham, at næringslivet, og særlig skipsfartsnæringen, har et samfunnsoppdrag som er å hevde næringsfrihet til beste for samfunnet i konkurranse med en stat som stadig utvider sitt virkeområde på bekostning av denne friheten. Men skipsfartens frie stilling omfatter mer.

Administrerende direktør Hans Jørgen Darre Hirsch i Rederforbundet skrev ved årsskiftet 1974/75 en årshilsen i det samme ”Sjømann”. Her skrev han blant annet: ”Norsk skipsfart bygger hele sin eksistens på to grunnleggende idéer: Havenes frihet og fri konkurranse. For norske myndigheter må det være en selvsagt oppgave å føre en politikk som bidrar til å styrke dette grunnlag. Næringen må ha rett til å vente det. Men da må hele Norges opptreden i internasjonale sammenhenger være slik at den gir troverdighet også når man taler skipsfartens sak”.¹¹⁵ I nr 1 for 1975 av samme tidsskrift skriver Ditlev-Simonsen: ”Norge bør i hele sin utenriks-, handels- og skipsfartspolitiske linje praktisk og prinsipielt styre en liberal kurs. Kravet om tilpasning innebærer bare at norske myndigheter må tillate norske rederier å få så fritt armslag som mulig, slik at virkningene av en internasjonal tilstramning kan bli overkommet så langt det lar seg gjøre”. Skipsfartsnæringens ”frie stilling” syntes altså i 1974/75 å være synonymt med næringsfrihet med minst mulig statlig innblanding og samtidig statlig tilrettelegging for at denne næringsfriheten kunne utøves friest mulig worldwide.

¹¹⁴ Sjømann nr 5 1974 side 77.

¹¹⁵ Sjømann nr 6 1974 side 73.

At man i rederkretser hadde og hevdet slike oppfatninger om skipsfartsnæringens stilling i samfunnet mener jeg vi må se i sammenheng med næringens utvikling og historiske posisjon i landet. Den norske handelsflåten vokste frem som en av landets mest betydelige næringer i den viktige nasjonsbyggingsperioden fra 1840. Sysselsettingen i handelsflåten vokste fra snaut 15.000 i 1840 til 60.000 i 1875 og ble aldri høyere enn dette.¹¹⁶ Bjørnstjerne Bjørnson skrev i 1868 ”Norsk sjømandssang” som starter med å fastslå at ”Den norske sjømand er et gjennom-barked folke-færd; hvor fartøj flyde kan der er han første mand”. Fra dette ”fedrelandsdiktet” stammer også strofen ”vor ære og vor magt har hvide sejl os bragt”.¹¹⁷ Skipsfartsnæringen fikk, med sin omfattende virksomhet og slike dikteriske oppmerksomheter, en spesiell posisjon i norsk samfunnsliv. Skipsrederne utgjorde også en betydelig del av det norske borgerskap da Norge fikk sin selvstendighet i 1905. Christian Michelsen, som representerte Norge under forhandlingene med svenskene i forbindelse med unionsoppløsningen, og som senere ble statsminister, var skipsreder. Flere andre skipsredere var aktive i næringsliv og politikk. ”Skipsfarten kom til å bli assosiert med norsk nasjonal selvstendighet og norsk økonomisk utvikling. Nordmenn ble i egne øyne en ”skipsfartsnasjon”.¹¹⁸

Norge som ledende skipsfartsnasjon ble demonstrert og bekreftet også i 1940 da staten rekvirerte samtlige norske skip i utenlandsk havn til verdens største rederi, The Norwegian Shipping and Trade Mission, bedre kjent som Nortraship. Etableringen skjedde så raskt at den imponerte tyskerne som mente at dette måtte man ha planlagt i forkant.¹¹⁹ Handelsflåtens innsats under krigen, som oljetransportør for de allierte, som inntektskilde for eksilregjeringen og med 35.000 sjøfolk i ”utefronten”, ga ytterligere næring til forestillingen om sjøfartsnasjonen.¹²⁰

Mange redere var også i utlendighet under krigen og flere var engasjert i Nortraship. Flere redere benyttet anledningen til å etablere eller videreutvikle forretningsvirksomhet utenfor Norge slik vi har sett antydning at Reksten gjorde. Virksomhet som besto også etter krigen. Da norske myndigheter etter krigen, sommeren 1950, innførte en valutalov med bestemmelser

¹¹⁶ Historisk statistikk 1978 side 52.

¹¹⁷ Digte og sange av Bjørnstjerne Bjørnson utgitt av Gyldendal i 1870 side 183.

¹¹⁸ Det norske samfunn I. Gyldendal Norsk Forlag, Oslo 1975 side 117.

¹¹⁹ Hauge 1993 side 66

¹²⁰ Kjøldstadli og Lange 2005 side 147-148. Aschehougs Norges historie – 1935-70. Samling om felles mål.

som tilsa at alle måtte søke tillatelse i Norges Bank for å føre penger ut av landet, var i det minste en redere raskt ute med å iverksette ”plan B”. Thomas Olsen, far til dagens reder, Fred. Olsen, etablerte for eksempel Blandford Shipping, et rederi i London. Aksjekapitalen ble reist av Olsens selskaper som allerede var etablert i byen. Rederiet finansierte og bygget skip i utlandet uten å bli hindret av norsk valutalovgivning.¹²¹ Thomas Olsen og Hilmar Reksten var neppe alene om å drive virksomhet på denne måten. Vi må tro at slike utenlandsetableringer også var omfattet av ”næringens frie stilling” slik denne ble definert av Rederforbundet på 70-tallet.

Så sent som i 1979 var skipsfartsnæringens overskudd på driftsbalansen overfor utlandet 7.483 millioner kroner. Norge hadde mange år på 70-tallet et betydelig underskudd på driftsbalansen overfor utlandet. Underskuddet ble redusert og til tider helt ut dekket av skipsfartsnæringens overskudd.¹²² Skipsfartsnæringen var en viktig bidragsyter til landets velstand før oljevirkosomheten overtok. I ”Sjømann” nr 1 for 1977 kommenterer Direktør Olaf Malterud i Rederforbundet en undersøkelse som viser at en meget høy andel av befolkningen anser skipsfarten som ”den viktigste årsak” til vår velstand. Bare 10 % erklærte seg stort sett uenig en slik påstand. Konklusjonen er klart nei fra det norske folk til en fremtid uten norsk skipsfart, i følge Malterud.

Saksordfører Ole Roen fra Høyre ga følgende introduksjon til saken når han presenterte forslaget om et garantiinstitutt for Stortinget. Roen ga først rederne og næringen anerkjennelse i tradisjonell stil ved å fremholde at: ”Ved dristig satsing og fremsyn har norsk skipsfartsnæring utviklet seg og gitt Norge en sikker plass blant verdens ledende skipsfartsnasjoner”.¹²³ Deretter gjorde han rede for stortingsflertallets syn: ”Flertallet har lagt avgjørende vekt på at det er samfunnsmessig riktig å bidra til å beholde moderne skip og borerigger i norsk eie i påvente av ny oppgang”.¹²⁴ Det var den ledende skipsfartsnasjonen som skulle ivaretas, ikke den enkelte reder.

Det er med bakgrunn i retorikken rundt skipsfartens frie stilling rimelig å tro at Rederforbundet oppfattet etableringen av Garantiinstituttet i 1975 som en utfordring. Her plasserte staten seg som eier og i styreposisjon i et institutt som ut fra sin funksjon måtte

¹²¹ Hauge 1993, side 74.

¹²² Dobrowen et al 1981, side

¹²³ Stortingsforhandlingene side 1072.

¹²⁴ Stortingsforhandlingene side 1071

komme tett på rederidriften i rederier instituttet engasjerte seg i. Innsyn skapt gjennom et slikt arrangement kunne bringe med seg nye tiltak og inngrep som i sin tur ville føre til begrensninger i ”den frie stilling”. Her må vi også huske at Stortinget etter valget for mange fremsto som betydelig radikalisert.

Men hva mente de enkelte rederne om statlig innblanding? Det er allment antatt at flere redere var mot en statlig initiert garantiordning. Bergen Arbeiderblad siterte 23. april 1975 skipsreder Erling Dokke Næss fra en gjesteforelesning ved Skipsfartsøkonomisk Institutt ved NHH: ”Det kan vel neppe være tvil om at Karl Marx ville le i skjegget hvis han hadde levd i dag og sett hvorledes den frie konkurranse og private initiativ har skapt, hva han med en viss rett ville kalle ”kaotiske markedsforhold” med tankfraktene i 1973 i ”Worldscale” 400 og 2 år senere i ”Worldscale” 15”. Deretter ble Næss sitert på følgende måte: ”De fleste redere, som jeg, betrakter et inngrep på regjeringsplan som meget beklagelig, som helst bør unngås”. Han mente næringen burde kurere seg selv på den vanlig smertefulle måte: ”Nybyggingskontrakter må kanselleres, gammel tonnasje må ”scrappes” og skip må gå med redusert fart inntil balanse er gjenopprettet”. Næss hadde solgt sin egen flåte noen år tidligere, men han hadde fortsatt god kontakt med næringen.

Etter at Stortinget vedtok etableringen av Garantiinstituttet høsten 1975 og dette ble etablert fikk ordningen i løpet av seks måneder allikevel 101 rederier som medlemmer.¹²⁵ I løpet av den tiden ordningen var i virksomhet ble det gitt garantier til 13 borefartøyer og 22 større tankskip fordelt på i alt 15 rederier¹²⁶. Medlemstall og garantier kan på et vis tolkes som oppslutning om ordningen, men som jeg vil vise i det følgende blir dette for enkelt.

Jeg starter med å se på to svært sentrale redere i relasjon til Garantiinstituttet. Hvordan var deres situasjon? Hva er det grunn til å tro at disse mente om Garantiinstituttet og de ordningene som fulgte med?

Garantiinstituttet, Hilmar Reksten og Fred. Olsen

Hilmar Rekstens rederier sto for ca 47 % av de tap Garantiinstituttet etter hvert måtte ta. Han er et selvsagt valg. Den andre rederen jeg vil omtale her er Fred. Olsen. Fred. Olsen er interessant som reder, men like mye som verftseier. Fred. Olsen var hovedeier i Aker. Over 67

¹²⁵ Hodne og Grytten 2002 side 260.

¹²⁶ Se vedlegg.

% av Garantiinstituttets tap kunne etter hvert knyttes til Akers kunder; Bjørnstad-rederiene, Nortank-rederiene eid av Waage og Rekstens rederier.¹²⁷ Dette til tross for at Aker bare hadde 15 % av nybyggingskontraktene for norske redere i 1974.¹²⁸ Fred. Olsen er valgt for sin eierposisjon i Aker, men også fordi han var aktiv i det annenhåndsmarkedet som ble skapt av skipsfartskrisen og slik representerer en alternativ ”rederskjebne” til de største brukerne av garantiordningen. Ingen av de tre ovenfor nevnte ”kundene” av Aker ”overlevde” skipsfartskrisen som redere og rederier.

Om Hilmar Reksten ble det sagt at han fulgte en investeringsfilosofi basert på erfaringer han gjorde under sin studietid i Köln på 20-tallet. Hyperinflasjonen reduserte verdien av stipendet han skulle leve av. Han lærte av dette at det bare var realverdier som kunne gi sikkerhet over tid. Han bygde derfor opp flåten gjennom stadig nye kontraheringer. Gjeldsbyrden ble stor, men flåten ble også verdifull i seg selv. Han kunne selge noen skip i nedadgående konjunkturer for å bedre likviditeten. Forutsetningen for denne investeringsstrategien var imidlertid at markedet ikke ble så depressivt at skipene måtte selges til priser langt under opprinnelig kostpris.

I begynnelsen av 1970-årene hadde Rekstens investeringsfilosofi gitt ham en flåte på 27 skip på til sammen mer enn 2,5 millioner tonn dødvekt, ni av disse var kontrakter fortsatt under bygging. Dessuten var flere skip leid inn fra andre tankrederier. Reksten disponerte også gjennom avtaler tonnasje eid av Jens Gran Mowinkels rederi. Han var på veg mot å bli Norges største reder. Verdiene i rederiene ble anslått til mer enn fire milliarder kroner.

Da OPEC kuttet oljeproduksjonen rundt årsskiftet 1971-72 og markedet snudde i negativ retning måtte Reksten se deler av flåten som ikke var sluttet til lengre certepartier gå i bøyene. Dette rammet først og fremst supertankerne. Fem supertankere var nylig levert fra Aker Stord, og syv nye var bestilt. Noen skip ble solgt for å frigjøre kapital. Samtidig fikk Reksten et stort lån fra Hambros Bank som bidro til at han overlevde denne første krisen på 70-tallet.¹²⁹

I 1973 kjøpte Reksten halvparten av flåten som tidligere hadde tilhørt Erling Dokke Næss. Handelen ble ordnet ved at hele flåten ble kjøpt av det allerede omtalte Rekstenkontrollerte

¹²⁷ Se Vedlegg.

¹²⁸ Tenold 2000 side 217.

¹²⁹ Iler 2006 side 123.

engelske selskapet Palmerston Holding Ltd. og det store engelske rederiet Pensinular & Oriental Steamship Co (P&O) på 50/50 basis. Handelen kostet Reksten USD 104 millioner. Hambros Bank ga Reksten nødvendig kreditt. Rederiet Anglo Nordic Shipping Company ble etablert for å drive flåten.¹³⁰

Reksten var først og fremst tankreder. Han fikk i 1973 flere kjøpstilbud på sine tankskip til godt over byggepris. Men han antok at behovet for tonnasje ville fortsette å stige ut over 1970-tallet og solgte ikke. Han planla ytterligere ekspansjon og bestilte sommeren 1973 altså ytterligere fire ULCCer på hele 420.000 dwt fra Aker-Stord for levering i 1977-78. Reksten satte 15. oktober 1973 fraktrerekord med oljetankeren Kong Haakon VII for en frakt fra Gulfen til Polen, en 68 døgns tur som ga Reksten 42 millioner etter at alle driftsutgifter var betalt.¹³¹ Skipet hadde kostet 110 millioner og nesten 40 % var tjent inn på en tur. Betalingen var 30.000 kroner timen dag og natt i 68 døgn.¹³²

Reksten hadde i 1974 en rekke andre engasjementer. Han eide store aksjeposter i mange norske industriselskap. Han eide også et stort område på Hanøytangen ved Bergen. Her hadde han planer om å bygge verft.

Rekstens tankvirksomhet ble rammet hardt i 1974.¹³³ Flåten var moderne og i god stand, men uten oppdrag. I følge Rekstens egne beregninger falt markedsverdien av de skipene som etter hvert havnet i bøyene, og var del av kjernevirksomheten, fra 3,2 milliarder kroner til ca en milliard på under to år.

Blant Rekstens kreditorer var først og fremst Hambros Bank som var Rekstens hovedbankforbindelse. Reksten var en av bankens store kunder. Banken var også gjennom sitt investeringsselskap engasjert i noen av Rekstenselskapene som hadde adresse på Fjøsanger. Akergruppen var sterkt involvert gjennom kreditter i forbindelse med skipene de hadde under bygging for Reksten og den ordresreserve skipene representerte. Rekstens ordresreserve i Akergruppen var på det meste på mer enn syv milliarder kroner. Den norske stat var kreditor gjennom Låneinstituttet for skipsbyggerier som hadde finansiert lån Reksten hadde tatt opp hos Aker. Akergruppen ble, etter en voldgiftsdom i mai 1975, stor kreditor. Hambros Bank

¹³⁰ Iler 2006 side 124.

¹³¹ Hauge 1993 side 112.

¹³² Hauge 1993 side 127.

¹³³ Iler 2006, side 210 f.f.

var ikke interessert i konkurs i Rekstengruppen. Banken hadde dessuten sidesikkerhet for sitt engasjement i Rekstens da enda ikke offisielle utenlandsformue og var delaktig i flere av selskapene i denne formuen, enten som forvaltere eller gjennom deleierskap. Det ble innledet forhandlinger med Hambros Bank og Låneinstituttet som ledet til den såkalte 21. september avtalen som er omtalt ovenfor.

Etter at Garantiinstituttet var etablert kom det i januar 1976 to søknader om garantier fra R/A Hadrian og Rekstengruppen for øvrig og deretter flere søknader.¹³⁴ Søknadene var imidlertid initiert av Garantiinstituttet og involverte finansinstitusjoner. Vi har tidligere konstatert at Garantiinstituttet ble brukt i argumentasjonen for å få i stand avtalen 19. september 1975. Jeg har også vist at Haakon Nygaard viste stort engasjement i forhold til Rekstens virksomhet.

Garantiinstituttet ga etter hvert Reksten garantier på 740 millioner kroner. Det berget rederiet i første omgang. Garantiene ble gitt med sikkerhet i flåten. Verdien av flåten fortsatte imidlertid å synke og staten måtte etter hvert ta store tap. Senere ble også avtalen fra 19. september reforhandlet. Akersgruppens krav mot Reksten ble presset bak i køen.

Rekstenrederiene var knyttet til Garantiinstituttets største engasjement. Etableringen av Garantiinstituttet bidro for Rekstenrederiene til mer positiv løsningsvilje hos kreditorene. Men Hilmar Reksten selv ble presset ut av virksomheten og oppmerksomheten rundt oppgjøret genererte det som senere ble til ”Rekstensaken” og en jakt på hans ”skjulte” utenlandsformue. Skattemyndighetene slo Hilmar Rekstens bo konkurs etter at han døde i 1980. Bakgrunnen var skattekrav på antatte inntekter som var skjult i utlandet.

I 1982 ble det inngått en avtale mellom det som var igjen av rederiene på Fjøsanger, Hambros Bank, Garantiinstituttet, Låneinstituttet, Aker og de fire førsteprioritetsinstituttene som innebar at kreditorene sammen likviderte selskapene og delte verdiene. Aker fikk 10 millioner USD, et skip, eiendommen på Hanøy og Hambros Banks krav i Rekstens konkursbo. Låneinstituttet måtte godta at pantet i skipene måtte oppgis. Verdien av pantet var null.¹³⁵ Hambros Bank tok med seg restene av flåten og et garantibeløp fra Garantiinstituttet på 870 millioner kroner.

¹³⁴ Ilner 2009, side 234

¹³⁵ Onarheim side 212.

Det er vel heller tvilsomt om Reksten som reder på noe tidspunkt så positivt på Garantiinstituttets virksomhet eller at han ønsket dets innblanding i sin virksomhet. Når vi ser på konsekvensene av Garantiinstituttets engasjement i Rekstens forretnings- og rederivirksomhet blir en entusiasme fra Rekstens side for denne ordningen ganske usannsynlig.

Fred. Olsens rederivirksomhet har røtter tilbake til 1848 og til Hvidsten i Akershus.¹³⁶ Fred. Olsen tok over ledelsen etter sin far Thomas Olsen i 1955. Han overtok en omfattende virksomhet. Den besto av fem norske rederier og et britisk, det allerede omtalte Blandford Shipping. Virksomheten omfattet også store eierinteresser i andre norske selskaper. Akers mekaniske verksted var et av disse. Fred. Olsens bestefar hadde kjøpt seg opp som stor eier i selskapet allerede i 1916.¹³⁷ Allerede i 1920 eide han 70 %. Til virksomheten hørte også våpen- og klokkeproduksjon i USA.

Virksomheten i rederiene var tradisjonelt orientert mot linjefart. Fred. Olsen avvirket denne i årene etter 1955. Da inflasjonen skjøt fart fra 1970 innså Fred Olsen at de langsiktige kontraktene han hadde for sine tankskip kunne bli utfordrende. Driftskostnadene kunne fort bli større enn inntektene. I 1972 mente han dessuten at toppen i oljefrakt snart var passert. Fred Olsen solgte hele sin tankflåte i desember det året med god fortjeneste. De tre norskregistrerte tankerne ga en gevinst på 170 millioner kroner. De fem britiske og en som var under bygging ble solgt for 700 millioner kroner. Fred. Olsen var ute av tankfart og hadde ”penger på bok”. Han orienterte seg mot innsats i Nordsjøen, hadde rigger i bestilling og var i ferd med å utvikle oljebaser på Shetland og Hebridene. Hans bekymring var knyttet til Aker der han altså var dominerende eier og styreleder og der man i 1974 hadde mange store tankskip under bygging for redere med betalingsproblemer.

Aker var på den tiden var Norges største industrikonsern med 12.000 ansatte. I løpet av kort tid måtte Aker stryke 11 supertankere til en kontraktsverdi på 4,2 milliarder 1974-kroner fra ordreboken. Samtidig traff krisen også riggmarkedet.¹³⁸

¹³⁶ Fremstillingen bygger på Hauge 1993.

¹³⁷ Hauge 1993, side 46.

¹³⁸ Hauge 1993, side 139.

Jeg har tidligere omtalt at Akergruppen den 21. februar 1975 valgte å søke Industrifondet om 150 millioner kroner i lån. Søknaden blir først avslått, noe som fører til intens lobbyvirksomhet fra Aker ved Onarheim mot finansdepartementet og finansminister Kleppe.¹³⁹ Aker fikk til slutt innvilget en garanti på 100 millioner for utenlandslån og i tillegg et ansvarlig lån på 25 millioner kroner betinget av at Fred. Olsen selv ga et tilsvarende lån. Det gjorde Fred. Olsen og berget dermed Akergruppen og sin egen eierandel i første omgang. Det hører til historien at Aker under tiden da familien Olsen var hovedeier hadde opparbeidet en tradisjon for statlige subsidier og tilskudd til sin virksomhet. De første båtene bygget med statlige tilskudd ble allerede sjøsatt i 1932.¹⁴⁰ En periode ga også Oslo kommune tilskudd til driften.

Men Fred. Olsen var mer enn Akergruppen. Han hadde kapital. I 1978 hadde han penger til å kjøpe oljerigger til spottpris, og brukte Aker til å gjøre det samme. Fred. Olsen kjøpte riggen Byfjord Dolphin av Aker for 62,5 millioner dollar. Dette ga Aker 127 millioner kroner i gevinst. Fred. Olsen leide deretter riggen ut til Elf for 364.500 kroner dagen med tillegg for inflasjon og for fire år. Bruttoinntekt var med det nærmere 600 millioner kroner. God butikk for Aker, men enda bedre for Fred Olsen.¹⁴¹ Fra bunnen i 1978 ble verdien av en H3-rigg firedoblet frem til toppen i 1982. Han kjøpte også skip fra Stauborederiene i et oppadgående marked i 1979. Garantiinstituttet hadde på dette tidspunktet ikke rammer til å gi Stauborederiene nødvendige garantier. En VLCCer som i 1973 hadde hatt en kostpris på snaut USD 50 millioner ble i juni 1979, i et marked på veg opp, kjøpt av Fred. Olsen for USD 19,5 millioner og solgt videre etter noen måneder for USD 24,5 millioner.

Som reder var Fred. Olsen neppe interessert i Garantiinstituttet. Han hadde penger og tjente penger på krisen. Han var ikke i målgruppen. I den utstrekning Garantiinstituttet hadde innvirkning på hans virksomhet kan denne like godt ha vært negativ ved at prisene i andrehåndsmarkedet, der Fred Olsen var aktiv, ble holdt kunstig høye.

For Fred. Olsen som verftseier kunne man kanskje tro at bildet var mer sammensatt. Om den såkalte septemberavtalen og det som fulgte av denne skriver imidlertid Onarheim at Garantiinstituttet skulle forsyne rederiene med likviditet til å dekke driftsunderskudd og

¹³⁹ Søylen, Espen 2002: Robust ”handlingsregel” eller politisk selvbedrag. Horisont nr 4 – 2002.

¹⁴⁰ Hauge 1993 side 54.

¹⁴¹ Hauge 1993 side 150.

opplagsutgifter på skipene, og til renter på gjeld. Garantiinstituttet agerte som om dets fremste oppgave var å hjelpe rederiene uten hensyn til kreditorene. Instituttet forlangte i tilfellet Reksten etablering av to selskaper for å ordne eierinteressene i skipene, R/A Hadrian og R/A Trajan. Aker måtte ta 10 % eierandel i det siste av disse. Garantiinstituttet forlangte ettergivelse av 35 millioner av beløpet tilkjent i voldgiftsdommen, og dessuten moratorium på pantelån ut 1979. Hilmar Reksten ble tatt ut av daglig ledelse. Garantiinstituttet skulle godkjenne alle styrevedtak i selskapene. Onarheim hevder at Aker ble presset mellom de to institusjonene Haakon Nygaard ledet, Låneinstituttet for skipsbyggeriene og Garantiinstituttet for skip og borerigger. Presset førte til at Aker måtte gå inn på ufordelaktige løsninger.¹⁴²

Onarheim var Fred. Olsens leder i Aker. Vi må tro at de var rimelig samstemte i opplevelsen av Garantiinstituttet som en mindre positiv erfaring. Når vi ser på Rekstens skjebne er det imidlertid vanskelig å se at oppgaven ”var å hjelpe rederiene uten hensyn til kreditorene”.

Hilmar Reksten og Fred. Olsen var de to største ”brukerne” av Garantiinstituttet. To andre storbrukere var Waage- og Bjørnstadrederiene.

Waagerederiene var i realiteten konkurs i 1977. Et nystiftet selskap tok over skipene, K/S Nortank A/S. Kreditorene skulle gi tre års avdragsfrihet. Garantistitutttet ga garantier. Senere ble rederiet delt i to med Aker som eier i begge. Heller ikke dette gikk bra og skipene ble overtatt av førsteprioritets pantehavere i 1982. Disse fikk dekket 50 % av sine fordringer. Aker måtte avskrive sine fordringer.

Bjørnstadrederiene hadde kapital da krisen kom og ordnet seg avtaler om avdragsfrihet. De kunne ha solgt skip og dekket alle krav under oppgangen i 1979, men valgte å beholde flåten. I 1981 var kassen tom og skipene ble avhendet. Alle utenom Garantiinstituttet fikk dekket sine krav i dette tilfellet.¹⁴³ Bjørnstadrederiene er et eksempel på at Garantiinstituttet kan ha vært en direkte ulempe for rederi og eiere når det i dette tilfellet ikke ble gjennomført salg i 1979.

¹⁴² Onarheim side 209 f.f.

¹⁴³ Onarheim side 214

Garantiinstituttets saksbehandling og Stauborederiene som case

Saksbehandlingen av garantisøknader startet typisk fra Garantiinstituttets side med en samtale med søker og dennes bankforbindelse for tilrettelegging av søknad som deretter ble behandlet foreløpig i styret for instituttet. Ved positiv behandling ga styret deretter et garantitilsagn og fastsatte vilkår for endelig garanti. Så fulgte forhandlinger mellom søker, kreditorer og interesserte nye långivere med instituttets administrasjon som facilitator for å få frem en samlet løsning i samsvar med vilkårene. Etter dette ble saken endelig behandlet i styret for Garantiinstituttet som eventuelt ga bindende garantitilsagn slik at selskapsgaranti kunne utstedes til den aktuelle finansinstitusjon.¹⁴⁴

Det ble i utgangspunktet gitt tre typer garantier. Garanti knyttet til likviditetslån til dekning av renter på eldre lån. Garanti knyttet til langtidsfinansieringslån for finansiering av allerede kontraherte fartøyer eller for finansiering av overdragelse av fartøyer eller kontrakter mellom norske rederier. Denne siste ordningen var direkte koplet til instituttets primærformål som var å hindre salg av bevaringsverdige fartøyer. Bevaring av rederiene var ikke innenfor formålet.

Etter retningslinjene for Garantiinstituttet skulle garanti for langtidsfinansieringslån av skip bare gis dersom skipet var økonomisk bevaringsverdig. Det var det dersom det i relasjon til dets antatte verdi i et fremtidig normalt marked vil være lønnsomt å beholde det.¹⁴⁵

Garantiinstituttets fokus dreide imidlertid etter hvert fra det enkelte fartøy til det enkelte rederi. Man fant det hensiktsmessig å støtte rederiene eller deler av disse for at disse skulle bevare de bevaringsverdige skipene.¹⁴⁶ I tillegg ble man etter hvert tvunget til også å tenke langsiktig, ikke bare til å bevare skip gjennom krisen, men også å sikre at disse ikke ble tvangssolgt etter at krisen var over. De pakkelsesningene man arbeidet seg frem til var da også slik innrettet at de skulle sikre rederiets videre virksomhet, eventuelt slik at deler av rederiet ble skilt ut for videre virksomhet etter krisen.

Pakkelsesningene besto normalt av tilretteleggelse av rederiets virksomhet og selskapsrettslige struktur, reduksjon av rederiets likviditets- og kapitalbehov, tilførsel av likviditet og kapital,

¹⁴⁴ Groth og Lund side 26.

¹⁴⁵ Groth og Lund 1976 side 31.

¹⁴⁶ Groth og Lund 1976 side 37.

sikkerhetsstillelse for Garantiinstituttets engasjement og til slutt avtaleregulering av rederiets, kreditorenes og Garantiinstituttets plikter og rettigheter mens garantien løper.¹⁴⁷

Vi har i tilfellet med Reksten sett at ”pakkeløsningen” kunne gi dramatiske konsekvenser. Garantiinstituttets arbeidsform var proaktiv i flere retninger. I en tidlig fase drev instituttets ansatte kartlegging av behovet ved besøk i rederiene. Instituttet påtok seg en meklerrolle i sine engasjementer rettet mot å få i stand avtaler mellom redere og engasjerte finansinstitusjoner. I forhold til det siste utviklet man etter hvert også ordninger der finansinstitusjonene måtte akseptere konkurssituasjon som alternativ og ramme for Garantiinstituttets engasjement. Garantiinstituttets garanti dekket opplagsutgifter og lån tilsvarende ”konkursrammen”. Finansinstitusjoner som ville inn i ordningen måtte demonstrere sin tro på finansieringsopplegget ved selv å stille bankgaranti som inngangsbillett for den aktuelle skip/rederkombinasjonen.¹⁴⁸

Jeg har i det følgende valgt å illustrere Garantiinstituttets arbeidsformen gjennom presentasjon av en rederigruppe som ble trukket inn i ordningen, nemlig Stauborederiene.

Det jeg her kaller Stauborederiene besto i 1973 av Oslo-rederiene Helmer Staubo & Co, grunnlagt i 1915, og John P, Pedersen & Søn. Drift og eierskap var fordelt på flere rederier i gruppen. Blant disse var AS Ocean, AS Hav og AS Havtank. Seniorrederne i gruppen i 1973 var Knut H. Staubo og broren Helmer Staubo. Knut H. Staubo, født 1917, hadde vært president i Norges Rederforbund og hadde en rekke verv i internasjonale shippingorganisasjoner.

Stauborederiene hadde i 1973 to tankskip på 100.000 tdw og to til på 130.000 tdw i bestilling for levering i 1977. Dessuten hadde rederiene avtale om leie av i alt 9 mindre skip frem til 1980. Rederiene var også sammen med andre investorer eiere av to store oljetankere på 250.000 tdw., såkalte VLCCer, organisert som kommandittselskaper, men med solidarisk ansvar for lånefinansieringen av skipene.¹⁴⁹ Det første var levert i juni 1973 og var beskjeftiget i 18 måneder. Det neste skulle overtas i mars 1974 og var beskjeftiget for 3 år fra

¹⁴⁷ Groth og Lund 1976 sidene 39 – 41.

¹⁴⁸ Arne Hansteen i personlig intervju.

¹⁴⁹ VLCC står for Very Large Crude Carrier.

overtakelse.¹⁵⁰ Rederiene var dessuten på veg inn oljevirkosomhet. I januar 1974 ble det dannet et eget supplyskiprederi, Edda Supply Ships AS, sammen med andre interessenter. To skip ble bestilt til dette. Et boreskip ble overtatt våren 1974 og leid ut til oljeselskapet Total for tre år. Omtrent samtidig ble det bestilt et nytt tilsvarende skip for levering senere. Samlet kostpris for disse var USD 130 millioner.¹⁵¹

Strategien som ble valgt da krisen rammet Stauborederiene innebar på den ene siden å kutte kostnader, forpliktelser og gjeld. På den andre siden gjaldt det å ta vare på alt som ville være av verdi for å drive videre når de gode tidene kom tilbake. Salgbare skip ble solgt, skip med certepartier man tjente penger på ble beholdt. To tankskip under bygging i Japan ble kansellert i 1975. En avtale om leie av fem tankskip i Japan ble delvis kansellert og reforhandlet. Et bilskip og et nytt 100.000 tdw OBO-skip (ore/bulk/oil) ble solgt i 1975 og 1977 respektive.

Eierskapet for rederiets to store tankskip, VLCCer, var delt med flere. Stauborederiene var største eier med en andel på 2/3. Eierne hadde forskjellige ståsteder og interesser og var ikke enig om hva som burde gjøres med disse skipene. Forsøk på salg av det ene strandet og begge skipene havnet etter hvert i bøyene med pantegjeld på 53 millioner USD til sammen. Sommeren 1976 var man kommet i en situasjon der rederiet AS Ocean som drev VLCCene ikke lenger var i stand til å betale for seg. Det var viktig å unngå konkurs i dette rederiet. Rederiet kunne klare seg om eierandelene i VLCCene ble overtatt av andre rederier i gruppen og av eierne. En avtale om dette ble undertegnet i 1977. Vinteren 1978 var markedsverdien for disse to skipene nede på USD 8-9 millioner.

De to nye supplyskipene med en opprinnelig kostpris på samlet USD 130 millioner, ga en betydelig likviditetsbelastning fra 1975. De var bestilt i en tid da også mange andre orienterte seg mot oljevirkosomhet i Nordsjøen. Oljeselskapene betalte lite for de jobbene som var og som ble utført.

¹⁵⁰ Staubo 2009 side 20.

¹⁵¹ Staubo 2009 side 21.

Bankenes kom stadig med nye krav om ekstraordinære nedbetalinger og tilleggssikkerheter.¹⁵² Skipene i Stauborrederiene var finansiert gjennom Chase Manhattan Bank og ved hjelp av Schiffshypothekenbank zu Lübek og noen andre tyske banker. Chase Manhattan Bank ble høsten 1975 oppmerksom på at den norske staten vurderte etablering av et Garantistitut for skip og borefartøyer. De satte garantier fra denne ordningen som en betingelse for å finansiere rederiets boreskip. Haakon Nygaard fra Garantistitutet deltok selv i forhandlingene. Bare et av rederienes boreskip var beskjeftiget. Boreskip nr to ble kansellert etter påtrykk fra Garantistitutet og banken som skulle finansiere det første skipet. Både banken og instituttet stilte harde krav for delta i finansieringen. Boreskipet Pelerin ble sjøsatt 17. november 1976. Haakon Nygaard var til stede sammen med bankfolk fra Chase og det franske oljeselskapet Total signerte kontrakten på boreskipet Pelerin, Banken betalte gjenstående på skipet og Garantistitutet ga garanti.

Bankene krevde fortsatt ekstraordinære nedbetalinger for å holde tritt med verdifallet i den resterende flåten. Dette kom på toppen av avdrag og renter og driftsunderskudd på skip som ikke var i virksomhet. I mars 1978, da verdien av VLCCene nådde et nytt lavmål, kom bankene med harde krav om ekstraordinære nedbetalinger eller tilleggssikkerheter. Fristene var korte og fulgte opp av krav om umiddelbart salg. Etter forhandlinger ble salg utsatt. Det fantes knapt kjøpere i markedet og prisen var så lav at rederiene aldri ville klare å gjøre opp for seg i ettertid, særlig når de ikke hadde skip å seile med.

I mai 1978 deltok representanter for Garantistitutet på eiermøte for å redegjøre for instituttets betingelser og det ble klart at det ville være mulig å oppnå garantier for renter og avdrag på de to VLCCene. Flere av eierne var imidlertid skeptisk til en søknad til Garantistitutet. I desember 1978 kunne man konstatere at markedsprisen på VLCCene var på veg opp. I mars var verdien nesten doblet og den steg videre til USD 17 millioner sommerne 1979. I denne situasjonen ble de videre forhandlingen med Garantistitutet avsluttet. Den første statlige garantirammen var oppbrukt og det ville ta tid å få på plass en ny løsning. Man besluttet å selge et av VLCCene, Daghild, som i juni 1979 ble solgt for USD 19,5 millioner til Fred. Olsen & Co.

¹⁵² Staubo 2009, sidene 27 f.f.

I desember 1979 ønsket et flertall av eierne å selge den andre VLCCen, Statland, men før man klarte å finne en kjøper var markedet igjen på veg ned. Statland ble lagt i opplag i 1983 og solgt for opphugging i mai samme år for USD 3,2 millioner som dekket skipets gjenværende pantegjeld.

I denne korte fortellingen om Stauborederiene i kriseårene møter vi Garantinstituttet og Haakon Nygaard. Staubo fikk garantier som berget boreskipet Pelerin, men rederienes VLCCer ble solgt og hugget fordi garantirammen var brukt opp i 1979. Vi hører også om skepsis fra eiere og aksjonærer til å involvere Garantiiinstituttet. Vi hører at Chase Manhattan Bank introduserer Garantiiinstituttet som en mulig løsning for rederiet og vi hører om Haakons Nygaards personlige engasjement i instituttets virksomhet i forhold til rederier og engasjementer.

Oppsummering så langt rundt rederne og Garantiiinstituttet

Jeg har i dette kapittelet vist at rederne ganske sterkt hevdet skipsfartens frie og selvstendige stilling som en forutsetning for næringens fortsatt positive utvikling på 70-tallet. Friheten gjaldt muligheten til å konkurrere på like vilkår på flest mulig markeder av interesse for skipsfarten. Ikke bare fraktmarkedene, men også markedet for finansiering og forsikring, for bygging og omsetning av skip, arbeidsmarkedet for mannskaper m.v. Selvstendigheten gjaldt å kunne utøve forretnings- og rederivirksomheten med minst mulig oppmerksomhet fra staten.

Når det gjaldt hjelp fra myndighetene i forhold til det å løse krisen, enkelte rederier befant seg i, var mange redere av den oppfatning at dette løste seg best selv gjennom kanselleringer eller konvertering av byggekontrakter, salg av skip, hugging av eldre skip, omstilling til virksomhet og eventuell sanering av virksomhet og rederier som ikke var levedyktige. Mange rederier fulgte også uoppfordret en slik oppskrift og overlevde krisen.

Skulle staten bidra skjedde dette best ved at lånerammene for de etablerte skipsfinansieringsinstitusjonene ble utvidet og at disse også kunne finansiere skip kontrahert uten for landets grenser. Disse låneinstitusjonene var private. Eid av banker, verft og rederier i ulike konstellasjoner. Statens medvirkning besto i å tilføre kreditt. Dette var internasjonalt akseptert statlig bistand. Med utvidede lånerammer kunne dyktige redere med realistiske planer oppnå betalingsutsettelse og låneforlengelse tilstrekkelig til å klare seg gjennom krisen.

I forhold til dette var Garantiinstituttet en noe mer problematisk løsning. Norge hevder fri skipsfartspolitik. Utstrakt subsidiering av egen skipsfart er uforenlig med dette. Indirekte former for støtte, som en garantiordning i utgangspunktet ble ansett for å være, var mer akseptabelt enn direkte pengeoverføringer. At ordningen var tidsbegrenset, rettet mot å løse konkrete finansieringsvanskeligheter, bidro til å gjøre ordningen akseptabel. Garantiinstituttet ble akseptert av OECDs sjøtransportkomite.¹⁵³ Rederforbundet slo seg til ro med at ordningen var midlertidig og derfor snart skulle avvikles.

Den sterke statlige innflytelsen gjennom styret representerte en annen utfordring. Ordningen representerte ved dette en usikkerhet med hensyn til fremtidig styring av virksomheter. Garantiinstituttet engasjerte seg i. Mange redere var nok som Staubos samarbeidspartnere skeptiske. Det viste seg også etter hvert som instituttet utviklet sin arbeidsform at det var god grunn til det. Rederier som kom inn i ordningen ble i utgangspunktet betraktet med skepsis når det gjaldt den sittende ledelses evne til å drive virksomheten.¹⁵⁴ Tilretteleggelse av rederiets virksomhet og selskapsrettslige struktur var en del av pakken fra Garantiinstituttet. Dette førte ofte til skifte i ledelsen av virksomheten.

De som nok hadde mest grunn til å være skeptisk var redere som drev ”multinasjonal virksomhet” slik Reksten gjorde. Vi snakker her om rederivirksomheter med virksomhet og også rederier i flere land. Med ulike former for eierkonstellasjoner og managementavtaler mellom selskapene. Der overføring av kapital og skip mellom land og selskaper kunne skje fordelaktig for rederne fordi vedkommende i prisnippet satt på begge sider av bordet. En avtale med Garantiinstituttet ville her kunne føre med seg krav om åpenhet som ikke var ønsket.

Empirien fra mine rederbiografier er svak, men Garantiinstituttets administrasjon arbeidet ut fra en arbeidshypotese som var at det fantes en sammenheng mellom dårlig ledelse og søknader om garantier fra Garantiinstituttet. I ”pakkelsen” som styrte arbeidet i forhold til søkerne var ”tilretteleggelse av rederiets virksomhet og selskapsrettslige struktur” et viktig element. Når vi ser på konsekvensene av Garantiinstituttets engasjement i Rekstens forretnings- og rederivirksomhet blir en entusiasme fra Rekstens side for denne ordningen

¹⁵³ Dobrowen et all side 199.

¹⁵⁴ Arne Hansten i personlig intervju

ganske usannsynlig. Etter at Garantiinstituttet var etablert kom det to søknader om garantier fra Rekstengruppen. Søknadene var helt klart initiert av Garantiinstituttet og involverte finansinstitusjoner. Her er dobbeltrollen til Haakon Nygaard en nøkkel. Skip bygget i Norge hadde lån i Låneinstituttet. Reksten var stor kunde hos Aker. Når Nygaard møtte Reksten før Garantiinstituttet var etablert var det i rollen som administrerende i Låneinstituttet. Denne rollen ga Nygaard foranledning til å være aktiv overfor utsatte rederier. Det er ingen ting som tyder på at han var mindre aktiv i denne rollen etter at Garantiinstituttet ble etablert.

I fortellingen om Stauborederiene i kriseårene hører vi også om skepsis fra eiere og aksjonærer når det gjelder det å involvere Garantiinstituttet. Vi hører at Chase Manhattan Bank introduserer Garantinstittet som en mulig løsning for rederiet og vi hører om Haakons Nygaards personlige engasjement i instituttets virksomhet i forhold til rederier og engasjementer. Staubo fikk imidlertid garantier som berget boreskipet Pelerin. Rederienes VLCCer ble solgt og hugget fordi garantirammen var brukt opp i 1979.

5. Garantiinstituttet og skipsfinansiering etter 1975

Introduksjon

Jeg har så langt forsøkt å underbygge at Garantiinstituttet primært ble etablert for å støtte oppunder virksomheten i Låneinstituttet for skipsbyggeriene. Jeg har også forsøkt å underbygge at det er sannsynlig at norske redere i sin alminnelighet så flere ulemper enn fordeler med Garantiinstituttets tilbud og derfor ikke ønsket å bli trukket inn under ordningen.

Men hvordan virket egentlig Garantiinstituttet?

Dette er et spørsmål det ikke er enkelt å besvare av to grunner. For det første virket ikke Garantiinstituttet alene. En rekke ordninger rettet mot verft, skipsbygging og redere ble etablert i samme tidsrom. Det er vanskelig å isolere effekten av Garantiinstituttet fra virkningen av disse ordningene. For det andre er det et stort spørsmål hva man skal måle effekten av Garantiinstituttet opp mot. Skal resultatet av Garantinstitutts virksomhet måles mot det offisielle formålet om å ta vare på ny og fremtidig konkurransedyktig tonnasje? Skal det måles mot det garantiansvar staten etter hvert måtte ta og som vel i utgangspunktet ikke var forutsatt som et resultat av ordningen? Skal man måle resultatene mot mer uformelle mål knyttet til sysselsetting i verftsindustrien? Eller skal man se på utsatte finansinstitusjoner og hvordan disse klarte seg gjennom krisen?

Jeg skal nedenfor gjøre et forsøk på å vurdere Garantiinstituttet i forhold til alle disse ”målområdene”, men først vil jeg som bakgrunn beskrive virksomheten i Garantiinstituttet i årene frem mot ca 1980 og også beskrive virksomheten i skipsfinansieringsinstituttene i samme periode. Jeg vil også gi en kort beskrivelse av de andre tiltakene myndigheten i verksatte i samme periode og som virket parallelt med Garantiinstituttet.

Disse tiltakene bidro alle til å forebygge at de norske første- og andreprioritetsinstituttene for skipsfinansiering måtte avvikle virksomheten. Det innenlandske obligasjonsmarkedet ble heller ikke berørt av krisen. Det var ingen som snakket om finanskrisen i på 70-tallet. Det gjennomregulerte norske økonomiske regimet på denne tiden ville uansett stå i veien for utviklingen av en slik krise. Men hva om det virkelig hadde gått galt? Jeg har tillatt meg å utvikle noen tanker om det.

Garantiinstituttet 1975-80

Garantiinstituttet ble etablert ved et stortingsvedtak 24. november 1975. Rammen for statens ansvar ble samtidig satt til 2 milliarder kroner og ble senere utvidet til 4 milliarder kroner ved et stortingsvedtak 10. juni 1976.¹⁵⁵

Garantiinstituttet ble etablert som et aksjeselskap med en aksjekapital på 1 million kroner fordelt på 10.000 aksjer. Aksjonærer ble den norske stat med 60 %, norske rederier og borefartøyeiere med 20 % og norske finansinstitusjoner med 20 %. En generalforsamling ble etablert og vedtok etter hvert vedtekter og retningslinjer for instituttet. Instituttets styre fikk ni medlemmer. Fem medlemmer med varamedlemmer skulle utnevnes av Regjeringen, de øvrige av generalforsamlingen etter forslag fra Rederforbundet, Boreriggeierforeningen, Bankforeningen og Sjømannsforbundet.¹⁵⁶

Instituttets garantiansvar skulle dekkes av staten innenfor den garantifullmakt som til enhver tid var gitt av Stortinget. Staten kunne søke regress for deler av tapet ved innfrielse av garantier hos rederier som var innmeldt i ordningen og som hadde stilt en garanti minst lik 1 million kroner og deretter mellom 10 til 20 % av selskapsgarantien fra instituttet.¹⁵⁷

Instituttet ble organisert med sterk statlig innflytelse. Staten hadde flertall både i styre og i generalforsamling. Dessuten var instituttet pålagt kvartalsvis rapportering til Handelsdepartementet og dessuten umiddelbar rapporteringsplikt når garantikrav ble gjort gjeldende overfor instituttet.

Saksbehandlingen i instituttet er beskrevet ovenfor på side 66 og 67 så her skal jeg nøye meg med en kort oppsummering. Arbeidet startet opp med samtaler med søker og dennes bankforbindelse, fulgt opp med forhandlinger rundt løsninger og vilkår før endelig styrebehandling i Garantiinstituttet.¹⁵⁸ Garanti for langtidsfinansiering av skip bare gis dersom skip var økonomisk bevaringsverdig.¹⁵⁹ Garantiinstituttets interesse forskjøv seg etter hvert fra det enkelte fartøy til det enkelte rederi. Man måtte støtte rederiene eller deler av disse for å

¹⁵⁵ Inst. S. nr. 410 (1975-76)

¹⁵⁶ Groth og Lund 1978 side 23.

¹⁵⁷ Groth og Lund 1978 side 105.

¹⁵⁸ Groth og Lund side 26.

¹⁵⁹ Groth og Lund 1976 side 31.

kunne bevare de bevaringsverdige skipene.¹⁶⁰ De pakkeløsningene man etter hvert arbeidet seg frem til var innrettet at de skulle sikre rederiets videre virksomhet, eventuelt slik at deler av rederiet ble skilt ut for videre virksomhet etter krisen.¹⁶¹

Allerede i 1977 ble man klar over at krisen ville vare ut over 1979/80 i tankfart og da særlig stortank og det ble besluttet at man skulle legge til grunn at krisen ville vare til 1985. Når det gjaldt borefartøyer var situasjonen annerledes. I 1979 var markedet for borefartøyer slik alle garantier var dekket av markedsverdiene i flåten det var garantert for. Ved årsskiftet 1980/81 var allerede syv av 13 rigger under garantiordningen refinansiert privat.

Frem til 1980 hadde 25 rederier mottatt garantier til skip og borerigger. Totalt var Garantiinstituttet engasjert i 22 større tankskip, noen mindre skip og i 13 rigger. Garanterte lån var totalt 2.700 mill kroner i 31.12.1980 etter at toppen var passert et drøyt år før med garantiramme på 3,4 mill kroner.¹⁶² Det var stilt garanti for langtidsfinansieringslån for nykontraherte skip, likviditetslån og for lån til kanselleringserstatninger.¹⁶³ Fordelingen fremgår av tabell 5 nedenfor. Garantiordningen for langtidsfinansieringslån gjaldt bare for lån tatt opp før 1.1.1978.

Tabell 4. Garantier fordelt på lånetyper 31.12.79 garanti i mill kroner.¹⁶⁴

	Samlet garanti	Skip	Borerigger
Likviditetslån	1.623	1.458	165
Langtidsfinansieringslån	1.470	655	815
Lån til kanselleringsgebyr	12	12	0
Sum	3.105	2.125	980
Garanterte lån per 31.12.80	2.701	2.113	588

¹⁶⁰ Groth og Lund 1976 side 37.

¹⁶¹ Groth og Lund 1976 sidene 39 – 41.

¹⁶² St. meld. nr 41 (1982-83)

¹⁶³ Dobrowen 1980, side 294.

¹⁶⁴ Dobrowen 1981 side 289

Tabell 6 viser hvordan garantiene var sikret innenfor den til en hver tid gjeldende markedsverdi av skip og borerigger. Tabellen viser også hvordan instituttet allerede i 1980 var i ferd med å avslutte et sitt engasjement i borerigg-markedet uten tap. Boreriggmarkedet nådde bunnen i 1978 med dagsrater på USD 16.000. I 1979 steg raten til USD 40.000 og i 1980 til USD 90.000.

Tabell 5. Garantier sikret innenfor den til enhver tid gjeldende markedsverdi for skip i %.¹⁶⁵

År:	1976	1977	1978	1979	1980
Skip	55	17	24	58	36
-tankskip	49	13	21	50	na
-andre skip	74	30	37	91	na
Borefart.	87	93	77	100	100
Total	68	47	41	71	47

I januar 1979 ble det innført en garantiordning for kjøp av brukte skip som etter hvert ble lagt inn under Garantiinstituttet. Ordningen skulle sikre overføring av skip til nye eiere som del av en effektiv gjeldsanering. Ved utgangen av 1980 var det gitt garantier for kjøp av 11 skip under denne ordningen.¹⁶⁶

Låneinstituttet og andreprioritetsinstituttene

Garantiinstituttet fungerte i samspill med finansieringsinstitusjonene som er omtalt i kapittel 3 ovenfor. Av disse var Låneinstituttet det mest sentrale.

Det var opprinnelig en forutsetning for statsgaranterte innlån at Låneinstituttets ansvarlige kapital skulle stå i et visst forhold til pålydende obligasjoner i omløp fratrukket statsgaranterte utlån. Opprinnelig var forholdstallet 8 %, men dette ble redusert til 6 % i 1975 og til 4 % i 1976. Begrunnelsen var at Låneinstituttet hadde relativt mye egenkapital, og at det hadde bak seg 20 års virksomhet uten realiserte tap. Slik slapp man å forhøye selskapets aksjekapital noe som verftene på den tiden ville ha hatt vanskeligheter for å være med på. De hadde tegningsplikt ved aksjeutvidelse. Dette åpnet også for økt kapitaltilførsel til Låneinstituttet.

¹⁶⁵Etter Tenold 2000 side 209.

¹⁶⁶ St. prp. nr 46 (1978-79)

Staten fortsatte også å tilføre den kapital som var nødvendig for å gjennomføre leverandørkreditordningen selv om avtalen ikke formelt ble ført videre. Dette skjedde etter retningslinjer fastsatt av Finansdepartementet som grovt sagt innebar at man skulle dekke behovet slik dette var konkretisert i ordrebøkene ved verftene. Tabell 7 nedenfor viser utviklingen. Som vi kan se økte utlånene sterkt.

Tabell 6. Lån til skipsfinansiering fra Norske låneinstitutter 1974 – 1978 i mill. kroner.¹⁶⁷

År	Låneinstituttet for skipsbyggeriene	Norsk Skips Hypotekbank	Redernes Skipskreditforening	Norges Skibshypotek Forening	Noregs Skibshypotek
1974	1.401	691	615	229	184
1975	1.644	854	633	288	412
1976	2.504	1.185	756	369	612
1977	3.047	1.380	938	377	832
1978	3.527	1.375	1.034	377	1.041
1979 ¹⁶⁸	4.505	1.623	1.149	437	1.177

Den statlige medvirkningen til finansiering var forskjellig alt etter om leveransen skjedde til norske eller utenlandske redere. Den var gunstigere for norske redere som kunne gis lån over 12 år med inntil tre års avdragsfrihet.

Garantiinstituttet ga Låneinstituttet nødvendige sidesikkerhetsgarantier.

Utvidelsen av lånerammene og utvidet kreditt fra skipsfinansieringsinstitusjonene var nødvendig for å møte prisstigningen, men også for å kunne delta i de avtaler som etter hvert ble fremforhandlet for å utløse garantier fra Garantiinstituttet og som forutsatte avdragsfrihet og andre endringer i lånebetingelsene som genererte økt utlånsvolum over tid.

Andre ordninger rettet mot verft, skipsbygging og rederier

Norge hevdet fri skipsfartspolitik. Utstrakt subsidiering av egen skipsfart var uforenlig med dette. ”Redningsoperasjonen overfor Akergruppen våren 1975 var ouverturen til en rekke former for krisemotivert verftsstøtte som skjøt fart fra slutten av 1976”, skriver Harald Espeli som innledning til et kapittel om ”Verftskrise og verftsstøtte” som omhandler denne tiden.¹⁶⁹ Jeg vil presentere noen av disse støttetiltakene og også andre ordninger.

¹⁶⁷ Etter Groth og Lund 1976

¹⁶⁸ Institusjonenes obligasjonsgjeld 1979 etter Dobrowen et all, side 267.

¹⁶⁹ Espeli 1992, side 131.

I 1975 ble det opprettet en garantiordning for norske verfts opptak av byggelån i utlandet. I tilknytning til denne ordningen forekom det også etter hvert at staten ga videre garanti til langtidsfinansiering for å få konvertert byggelånet. Garantifullmakten lå i handelsdepartementet. Garantirammen var på vel 2 milliarder i 1980.

I mars 1977 ble det etablert en ordning vedtatt av Stortinget som ga statsgarantier overfor LI til sikkerhet for langtidsfinansieringslån fra dette instituttet gitt i forbindelse med skip bygget ved norske verft. Ordningen ble innført for at ikke tilgangen på lån fra Låneinstituttet skulle stoppe opp på grunn av manglende sikkerhet hos låntakerne, verftene og gjennom dem rederne.¹⁷⁰ Rammen var totalt på 700 millioner etter å ha blitt utvidet flere ganger. Også denne garantiordningen ble administrert av Handelsdepartementet. Begge ordninger påførte staten tap, men disse var beskjedne i forhold til de tap staten måtte ta på Garantiinstituttets engasjementer.

En spesielt populær ordning i siste halvdel av 70-tallet var kommandittselskapsordningen. De fleste selskapene som etter hvert overtok skip som ble solgt og som var garantert av Garantiinstituttet var nyopprettede kommandittselskaper med et aksjeselskap som komplementar. Kommandittistene var i hovedsak privatpersoner eller selskaper som drev annen virksomhet. Slik ble rederinæringen tilført ny ansvarlig kapital i denne perioden. Antallet kommandittselskaper i rederinæringen økte kraftig utover i skipsfartskrisen. I 1978 og 1979 ble det stiftet henholdsvis 22 og 26 nye selskaper.¹⁷¹ Ordningen popularitet skyldtes at det i en periode 1977/78 ble det gitt adgang til å kreve inntektsfradrag med inntil 25 % av et skips kostpris ved kontrahering av skip i Norge. Bort i mot 20 % av tonnasje kontrahert i 1979 og 80 ble bestilt av nyopprettede kommandittselskaper.¹⁷² I 1980 var det 164 kommandittselskaper i Norge som eide skip eller deler i skip eller hadde kontrakter om bygging av skip.¹⁷³ Kommandittselskapet er ikke eget skattesubjekt, det var deltakerne som ble beskattet og som også fikk fordelene av det spesielle inntektsfradraget. Fradragene kunne kreves i alle former for inntekt. Totalt var det ved utgangen av 1980 164 kommandittselskaper som eide skip i Norge. Ordningen var motivert ut fra ønsket om å opprettholde sysselsettingen ved verftene. Etter innskjerpelser i lovgivningen forsvant de fleste fordelene og ordningen tapte sin betydning i shipping.

¹⁷⁰ Dobrowen 1981, side 278 f.f.

¹⁷¹ NOU 1980:19 s 44 pkt 5.3.

¹⁷² Dobrowen 1981, side 35.

¹⁷³ Dobrowen 1981, side 47.

I 1978 ble det innført en ordning med pristilskudd til norske verft ved bygging av skip for norske redere.¹⁷⁴ Pristilskuddet var på inntil 12 % av netto kontraktspris. Ordningen avløste ordningen med 25 % inntektsfradrag ved kontrahering. Man ville nå prioritere fornyelse av flåten fremfor det å trekke ny egenkapital til næringen og også bidra til sysselsetting ved verftene ved å styrke disse i konkurransen om oppdragene. Ordningen ble lagt om fra 1980.

Espeli tar opp ytterligere noen andre ordninger når beskriver statens særbehandling av verftsindustrien gjennom støtteordninger.¹⁷⁵ Blant annet eksisterte det en egen tollrefusjonsordning som opprinnelig stammet tilbake fra 1897 som i 1974 fremsto som en subsidieordning. Tollsatsene var bygget ned like etter krigen.

Hvordan virket ordningene? - Oppsummering

Vi kan altså konstatere at det kan være vanskelig å isolere effekten av Garantiinstituttet. Garantiinstituttet virket i samspill med andre ordninger og disse var gjensidige understøttende for hverandre. Garantiinstituttet ga garantier, men disse forutsatte tilpasninger fra Låneinstituttet og andre kreditorer i form av større fleksibilitet med avdrag og nedbetalingsplaner. Mange rederier som ikke kom inn under garantiordningen forhandlet seg frem til slike ordninger på egen hånd. Garantiinstituttet var slik sett ingen forutsetning for at slike ordninger skulle komme i stand. Salg av skip under garantiordningen forutsatte en etterspørsel etter andrehåndstonnasje som ble etablert blant annet av gunstige skattefordeler for kommandittister. Men denne etterspørselen ville vært til stede med skatteordningen alene og skipene ville kanskje vært billigere uten Garantiinstituttet.

Tenold konstaterer i en av sine oppsummeringer av Garantiinstituttets virksomhet at markedet for borefartøyer ble bedre i 1979, prisen på fartøyer steg og med det verdien på pant som var stilt i sikkerhet for garantier gitt av Garantiinstituttet. Han hevder videre at dersom tankkrisen hadde vært over rundt 1980, som optimistene håpet på da Garantiinstituttet ble etablert, så ville trolig instituttet vært en uforbeholden suksess. For tankflåten var imidlertid utviklingen langt mindre gunstig og engasjementet ble etter hvert avvirket ved salg av skip og store tap.¹⁷⁶ For tankflåten kan det til og med hevdes at Garantiinstituttet bidro til å forsinke en omstilling

¹⁷⁴ Dobrowen 1980, side 249.

¹⁷⁵ Espeli 1992, side 54.

¹⁷⁶ Saving A Sector – But Which One? side 49.

som uansett ville kommet. Antall norske rederier ble halvert i perioden 1970 til 1987. Den norske handelsflåten ble redusert med 77,4 % målt i tonnasje (dwt). I 1974 var over 20.000 sjøfolk engasjert i norsk skipsfart. I 1987 var antallet godt under 10.000.¹⁷⁷ Slik sett var Garantiinstituttet ingen ubetinget suksess som motkonjunkturtiltak, men dette skyldtes først og fremst at det ikke var konjunktursvingninger man forholdt seg til, men mer langsiktige trender. Tenold hevder også at man ved hjelp av Garantiinstituttet forebygget konkurser i rederier som i neste omgang kunne ført til konkurser blant verft og finansieringsinstitusjoner engasjert i skipsfart. Blant verftene trekker her spesielt frem Aker. Låneinstituttet var den mest utsatte finansieringsinstitusjonen. Så langt Tenold.

Statens var blant taperne på ordningen, men kunne bære tapet som i følge Tenold var på tett opp under 1.8 milliarder kroner.^{178,179}

Hva med skip og redere? I løpet av seks måneder meldte 101 rederier seg inn i ordningen. Det er for enkelt å tolke dette som oppslutning om ordningen og suksess.

Om Garantiinstituttet konstaterte Ole Lund som selv satt i instituttets styre at det var et fåtall av skipene i den norske flåten som fikk støtte. Av Garantinstitutts tap på knapt 1,7 milliarder kroner sto 23 skip for det meste, ca 1,4 milliarder. Utenriksflåten var til samme tid på over 1.000 skip. Ordningen var ikke en spesielt massiv støtte til næringen.

Victor Norman hevder i en artikkel om skipsfartskrisen fra 1998 at Garantiinstituttet bare gjorde vondt verre. I løpet av få år forsvant et tyvetalls kjente norske rederier. Fearnley & Eger, Ditlev-Simonsen, Sigurd Herlofsen, A.F. Klaveness og John P. Pedersen ble alle borte. Av de som ble omfattet av ordningen var det bare Knutsen OAS i Haugesund som var i virksomhet da Norman skrev sin artikkel og selv dette rederiet måtte refinansieres og få inn nye eiere.¹⁸⁰ Uttalelsen gjelder trolig rederier der instituttet måtte utbetale garantier.¹⁸¹ Her er de fleste borte. Norman har i alle fall glemt Garantinstitutts engasjementer i rigger og boreskip. Her er fortsatt flere rederier i virksomhet.

¹⁷⁷ Globalisation and Norwegian shipping policy, 1850-2000, sidene 575 og 576.

¹⁷⁸ Tenold 2000, side 217.

¹⁷⁹ Se også Vedlegg

¹⁸⁰ Norman 1998 side 169.

¹⁸¹ Se Vedlegg

Hva med finansinstitusjonene? Ole Lund mener de norske førsteprioritetsinstituttene var de store taperne på ordningen. I 1975/76 hadde de fortsatt sikkerhet for sine utlån slik verdien av skip var på dette tidspunktet. De kunne som førsteprioritetsinstitusjoner foretatt en kontrollert avvikling, men de valgte å bli med på opplegget til Garantiinstituttets. Det tapte de på i følge Lund.¹⁸² I forbindelse med rettsaken mellom staten og Hambros Bank i januar 1995 hevdet banken at den alene hadde tapt 3,2 milliarder kroner på Reksten-saken.¹⁸³ Den norske stat la i samme sak til grunn et tap 1,7 milliarder kroner knyttet til en garantiutbetaling på nesten 900 millioner til et syndikat ledet av Hambros Bank da syndikatet overtok restene av Reksten-flåten.

Hvor galt kunne det gå? Et lite tankeeksperiment.

Ingen snakket om finanskriser i 1975 slik vi gjør i dag. Styringsoptimismen og også –evnen hos samfunnsøkonomene i det norske finansdepartementet var stor. Man trodde at en samordnet ekspansiv politikk både burde og kunne løfte verdensøkonomien ut av lavkonjunkturen.¹⁸⁴ Langt på veg klarte man å styre økonomien, da.

Men skipsfartskrisen fra 1974 har tilsynelatende mange fellestrekk med økonomiske kriser vi møter i dag. Dette er utgangspunkt for tankeeksperimentet som følger.

Professor Sverre Knutsen har laget en beskrivelse av forutsetninger for en finanskriser.^{185,186} Årsaker til finansielle kriser er i følge Knutsen ”dereguleringer” i form av institusjonelle endringer. Bankkriser, er som regel forårsaket av gjelds- og betalingsproblemer hos virksomheter eller husholdninger. Alvorlige bankkriser fører til kredittskvis. Kredittskvis betyr at det er kredittrasjonering som bestemmer bankenes kredittytelser ikke prisme-kanismen gjennom markedsrenten. Bankkriser er som regel knyttet til oppblåsing av finansielle bobler skapt av lånefinansiert overinvestering som gir overprising i formuesmarkeder. Aktører gripes av overoptimisme i løpet av boblefasen. En finansboble har vi når det er betydelig avvik mellom den fundamentale verdien og markedsverdien på formuesgodet. Når boblen sprekker får vi et krakk som utløser bankkrise. Denne forsterker krisen gjennom kredittrasjonering som

¹⁸² Lund side 59

¹⁸³ Aftenposten tirsdag 3. januar 1995.

¹⁸⁴ Lie og Venneslan 2010, side 211.

¹⁸⁵ Knutsen 2008.

¹⁸⁶ Knutsen 2008, sidene 38-40.

svekker investeringer og aktivitetsnivå. Systemrisiko er knyttet til at kriser sprer seg ved at en aktør har påtatt seg risiko som forårsaker risiko for andre i det finansielle systemet.

Hvordan var det i Norge i 1974/75?

Slik systemet for finansiering av skip i Norge var organisert i 1975 ville en situasjon med sterkt synkende verdier i flåten være en utfordring for finansinstitusjonene, ikke bare de som var direkte involvert i skipsfinansiering, men også eierne av disse institusjonene som risikerte tap av egenkapital ved eventuelle konkurser i skipsfinansieringsinstituttene. Eierne var rederier og verft, men også finansinstitusjoner.

Gjennom obligasjonsmarkedet kunne utfordringene forplante seg til systemet av finans- og forsikringsinstitusjoner generelt og gjennom plasseringsplikten påvirke egenkapitalsituasjonen for disse i negativ retning. I en ekstrem situasjon, med direkte tap av egenkapital, vil dette kunne påvirke bankenes evne til å låne ut penger. Det ville kunne oppstå en situasjon med såkalt kredittskvis der bankene måtte redusere sin utlånsaktivitet for å tilfredsstille kravene til pålagte forholdstall mellom egenkapital og utlånsvolum. Særlig alvorlig ville situasjonen bli dersom også livsforsikringsselskapenes fond kunne bli berørt av en slik krise. Ikke alle kredittforeningsobligasjoner kunne støtte seg til en statsgaranti. Kredittobligasjonene utstedt av førsteprioritetsinstituttene hadde ikke slik garanti.

Alt i alt kan vi konstatere at dette finansieringssystemet hadde innebygget risiko for spredning av krise fra de opprinnelige låneutstederne til andre finansinstitusjoner gjennom flere mekanismer. Systemrisikobetingelsen var oppfylt, men skipsfinansieringsinstitusjonenes andel av obligasjonsmarkedet var neppe betydningsfull nok til å utløse en omfattende krise i 1975.

Jeg har vist at mange banker rundt 1970 reviderte sin utlånspraksis i relasjon til shipping. Bankene gikk over til finansiering med førsteprioritets pantesikkerhet i skip og liten sikkerhet ut over dette. Etablerte redere kunne oppnå lån i bank der bankens eneste vurderingstema var verdien av det skip banken fikk i pant og banken kunne gi 50 % og noen ganger 70 – 80 % av denne verdien uten ytterligere sikkerhet. Dette var en grei omlegging av praksis forutsatt fortsatt stigende skipsverdier. Omleggingen var ikke en myndighetsinitiert reform, men like fullt en vesentlig endring i systemet som dersom man, mot all formodning blant bankfolk og

redere tidlig på 70-tallet, skulle oppleve et fall i verdien av seilingsklar tonnasje, ville kunne utløse en krise for redere og finansinstitusjoner. Ble prisfallet stort og av lang varighet kunne krisen bli alvorlig. Reformbetingelsen for en finanskriser var altså også innfridd i 1975.

Hadde vi overoptimistiske aktører som bidro til å blåse opp en ”boble”? Her har jeg brukt Reksten som eksempel. Reksten fulgte en investeringsfilosofi som tilsa at det bare var realverdier som kunne gi sikkerhet over tid. Han bygde derfor opp flåten gjennom stadig nye kontraheringer. Gjeldsbyrden ble stor, men flåten ble også verdifull i seg selv. Man kunne selge noen skip i nedadgående konjunkturer for å bedre likviditeten. Forutsetningen for at en slik investeringstrategi skulle virke var imidlertid at markedet ikke ble så depressivt at skipene måtte selges til priser langt under kostpris. Konkrete uttrykk for Rekstens optimisme er handelen han gjorde i 1973 da han kjøpte halvparten av flåten til Erling Dokke Næss og Rekstens nærmest samtidige kontraheringer av ultrastore tankskip hos Aker. Både Stolt Nielsen og Staubo hadde som det fremgår av biografiene mange skip i bestilling som måtte kanselleres i årene 1975-77. Eksempelene viser helt klart at det fantes overoptimistiske aktører i virksomhet i norsk shipping tidlig på 70-tallet.

Hadde vi lånefinansiert overinvesteringer? Bankene ga i utgangspunktet sitt bidrag til krisen ved å innføre nytt regime i vurdering av shippingengasjementer når de gikk over til å legge skipenes kostpris til grunn for sine utlånsengasjementer. Med dette gikk tilførselen av tanktonnasje fra å være styrt av etterspørselen etter tonnasje i markedet for oljefrakt til å bli styrt av tilgangen på kapital for finansiering av tonnasje. Når kapitaltilgangen i neste omgang ble blåst opp av en voksende kapitalstrøm fra oljestatene i Midt-Østen inn mot finansmarkedene i USA og Europa var grunnlaget for krisen i tankfart langt på veg gitt. Men også verftene og ordningene med kreditter og garantier til skipsbygging og redere var en bidragsyter til overinvesteringer. Når disse finansieringsmulighetene møtte handlekraftige og optimistiske redere som Reksten var krisen et faktum. Vi må kunne konstatere at, ja, vi hadde lånefinansierte overinvesteringer i norsk skipsfart i 1975.

Hadde vi overprising? Konkurransen blant skipsbyggerne var hard og prisene på ny tonnasje fra verftene var neppe overpriset i egentlig forstand. På den andre siden var det i årene før 1974, da krisen inntrådte, priser godt over kostpris, på tonnasje som allerede var i drift. Reksten fikk så sent som i 1973 tilbud om å selge deler av sin flåte til priser som var over kostpris. Samme reders kjøp av flåten til Erling Dokke Næss med et etterfølgende svært

optimistiske aksjeutbyttet er en indikasjon på det samme. Man hadde gjort en god handel. Flåten ble vurdert til å være mer verdt enn kjøpesummen. Forutsetningen var selvsagt at man fortsatt kunne befrakte skip til gunstige rater. Eksepsjonelt gode rater i 1973 førte til overprising av seilende tonnasje.

Hadde vi etter hvert aktører med betalingsproblemer? I prinsippet var slik at Garantiinstituttet etter sitt formål var etablert for å gi garantier for lån som skulle hindre at redere med betalingsproblemer måtte selge skip det var viktig å beholde med tanke på fremtidig inntjening. Instituttet ga garanti knyttet til likviditetslån til dekning av renter på eldre lån. Det ga også garanti knyttet til langtidsfinansieringslån for finansiering av allerede kontraherte fartøyer. Vi kan altså uten videre anstrengelse konstatere at mange norske redere raskt fikk betalingsproblemer når krisen satte inn for fullt.

Og til slutt - bidro finansinstitusjonene til å forsterke krisen? Når krisen først var et faktum var det mange finansinstitusjoner som var lite konstruktive bidragsytere. Verdifall i flåten ble møtt med stadige krav om nedbetaling og tilleggssikkerhet i noen tilfeller også krav om umiddelbart salg av skip for å dekke inn bankenes utestående helt eller delvis. Slike krav ble trolig drevet frem av krav i banken om å redusere tap innenfor korte tidsperspektiv som for eksempel bankens termin- eller årsrapportering. I mange situasjoner ville slike panikksalg være dårlige løsninger også for bankene. Her fremstår rederne som mer langsiktige i sine vurderinger. Å holde de beste delene av flåten "flytende" i egen regi var den beste garanti for at rederen kunne gjøre opp for seg når markedet igjen ble normalt. Også her må vi kunne konstatere at betingelsene for at en finanskrisen skulle kunne utvikle seg var tilstede, finansinstitusjonen bidro, i hvert fall innledningsvis, til å forsterke krisen.

Konklusjonen er at det kunne gått galt, men ikke i 1975, i Norge.

6. Mine ”funn”, vurderinger og konklusjoner

Introduksjon

Jeg har innledningsvis stilt spørsmål ved hvilken innflytelse de norske skipsfinansieringsinstitusjonene hadde når det gjaldt etableringen av Garantiinstituttet for skip og borefartøyer i 1975. Jeg har fulgt opp med å spørre hvilken innflytelse de hadde på driften av instituttet i årene som fulgte. Oppmerksomhet rundt dette systemet av små spesialiserte finansinstitusjoner og mennesker som hadde sitt virke der har vært utgangspunkt for denne oppgaven.

Når jeg senere har stilt spørsmål om hvem det var som tok initiativet til å etablere Garantiinstituttet har jeg hatt spor å gå etter. Tilsvarende har det vært når jeg har stilt spørsmål ved hvem det var som tok initiativet til å få skip og rederier inn i ordningen. Jeg har visst hvor jeg ville begynne å lete.

Nedenfor har jeg sammenfattet mine funn fra de ulike deler av oppgaven, vurdert dem på nytt og konkludert.

Initiativtakerne kom fra ”finanssektoren”

Hvem var det egentlig som tok initiativet til å etablere Garantiinstituttet?

Jeg har brukt Michael D. Cohen, James G. March og Johan Olsen Garbage Can Model fra 1972 til å organisere søket etter initiativtakerne til Garantiinstituttet for skip og borefartøyer

Det var mange aktører i sving våren 1975. Verftene var representert ved Aker. Rederforbundet var engasjert. Handelsdepartementet var i virksomhet, på flere arenaer. Problemene var mange. De var knyttet til redernes situasjon, Rekestens utenlandsformue, verftenes situasjon, de engasjerte finansieringsinstitusjonenes situasjon m.v. På samme måte var det mange løsninger i sirkulasjon. Utvidede lånerammer, garantiordninger, konkurs og sanering av ikke-levedyktige rederier var blant mulighetene og det var flere av disse. Det ble våren og sommeren 1975 avholdt et stort antall møter som hver for seg kunne ført til beslutninger.

Men det var først da Haakon Nygaard møtte Per Kleppe 2. juni at det ble fart i sakene. Nygaard hadde sine problemer og også løsninger med seg i bagasjen. Den 7. juni leverte han sin skisse. Kleppe ville trekke inn Skånland med henvisning til dennes velfylte kasse av løsninger. Kleppe sørget for regjeringsbehandling og Skånlandutvalget ble etablert og møttes første gang 18. juni. Innstillingen fra utvalget ble lagt frem 3. juli, en måned etter det første konkrete initiativ i saken. Løsningen som ble presentert av Skånlandutvalget var ikke bare et forslag til løsning på utsatte rederes problemer. Det var også en løsning som var utformet slik at den ville kunne passere nærmest uendret gjennom den prosess av formelle beslutninger som man visste ville følge etterpå i handelsdepartementet og Stortinget.

Det var tre aktører. Haakon Nygaard var administrerende direktør og daglig leder i Låneinstituttet for skipsbyggeriene og Norsk Skibs Hypotekbank. Han var bekymret for Låneinstituttet. Per Kleppe var finansminister. Det var finansdepartementet som skaffet Låneinstituttet utlånsmidler gjennom obligasjonsmarkedet og som garanterte for disse. Hermod Skånland hadde en fortid i finansdepartementet, men var nå knyttet til Norge Bank. Dette var finansnæringens og finanssystemets representanter. Det var de som etablerte Garantiinstituttet.

Hvor robust er denne konklusjonen? Var det andre kandidater til rollene som sentrale initiativtakere? Er det andre måter å angripe prosessen som ledet frem til etableringen?

Det er særlig to kandidater som ikke er vurdert som initiativtakere. Den ene er handelsminister Einar Magnussen som var ansvarlig statsråd for saken. Det var han som pleiet kontakten med Rederforbundet. Den andre er daværende byråsjef Leif Asbjørn Nygaard som var sekretær for Skånlandutvalget og som også var aktiv i forhold til sporingen av Rekstens utenlandsformue. Jeg har ikke klart å tildele disse sentrale roller ut fra mine kilder og litteratursøk.

Etableringen av en institusjon som Garantiinstituttet er en prosess med formelle føringer. Saken utredes. Forslag sendes på høring. Høringsuttalelser sammenfattes. Det lages innstilling, i dette tilfelle en stortingsproposisjon. Proposisjonen behandles av en stortingskomite som lager innstilling. Innstillingen behandles i Stortinget og beslutning fattes. Etter dette kan tiltaket iverksettes. Langs et slikt løp kan mange engasjere seg og plassere seg sentralt i forhold til saken og den endelige formen på tiltaket. Jeg har i dette tilfellet valgt å

hevde at denne formelle prosessen var av mindre betydning for denne saken. Jeg mener at de aktørene som etter min mening var hovedaktørene her hadde inngående kjennskap til disse formelle prosessene som en av sine hovedkvalifikasjoner og at de derfor kunne gi ”saken” en form som sluset den gjennom uten obstruksjoner. Det kan være å dra det for langt.

Men etter dette tror jeg fortsatt jeg har dekning for at spesielt Haakon Nygaard og Per Kleppe var sentrale bidragsytere da Garantiinstituttet for skip og borerigger ble etablert.

Rederne: ”The survival of the fittest”

Når ordningen først var etablert, hvem var det da som tok initiativet til å få skip og rederier inn i ordningen?

Jeg har påvist at rederne ganske sterkt hevdet skipsfartens frie og selvstendige stilling som en forutsetning for næringens fortsatt positive utvikling. Friheten gjaldt muligheten til å konkurrere på like vilkår på flest mulig markeder av interesse for skipsfarten. Ikke bare fraktmarkedene, men også markedet finansiering og forsikring, for bygging og omsetning av skip, arbeidsmarkedet for mannskaper m.v. Selvstendigheten gjaldt å kunne utøve forretnings- og rederivirksomheten med minst mulig oppmerksomhet fra staten.

Mange redere av den oppfatning at dette løste seg best selv gjennom kanselleringer eller konvertering av byggekontrakter, salg av skip, hugging av eldre skip, omstilling til virksomhet og eventuell sanering av virksomhet og rederier som ikke var levedyktige. Mange rederier fulgte også uoppfordret en slik oppskrift. Det er denne tilnærmingen til krisen som jeg her har kalt ”survival of the fittest” ut fra en oppfatning av at mange redere tenker slik og driver sin virksomhet etter en slik ”lov”.

Empirien fra mine rederbiografier er svak, men Garantiinstituttets administrasjon arbeidet ut fra en arbeidshypotese som var at det fantes en sammenheng mellom dårlig ledelse og søknader om garantier fra Garantiinstituttet. I ”pakkeløsningen” som styrte arbeidet i forhold til søkerne var ”tilretteleggelse av rederiets virksomhet og selskapsrettslige struktur” et viktig element. Når vi ser på konsekvensene av Garantiinstituttets engasjement i Rekstens forretnings- og rederivirksomhet blir en entusiasme fra Rekstens side for denne ordningen ganske usannsynlig. Etter at Garantiinstituttet var etablert kom det to søknader om garantier

fra Rekstengruppen. Søknadene var helt klart initiert av Garantiinstituttet og involverte finansinstitusjoner.

I fortellingen om Stauborederiene i kriseårene hører vi også om skepsis fra eiere og aksjonærer når det gjelder det å involvere Garantiinstituttet. Vi hører at Chase Manhattan Bank introduserer Garantistitutttet som en mulig løsning for rederiet. Rederienes VLCCer ble imidlertid solgt og hugget fordi garantirammen var brukt opp i 1979.

Her burde opplagt empirien vært sterkere, men jeg mener å ha sannsynliggjort at det bare unntaksvis var rederne selv som tok initiativ i forhold til Garantiinstituttet. Det var finansinstitusjonene som leide rederne inn i ordningen. Spesielt viktig var dobbeltrollen til Haakon Nygaard. Skip bygget i Norge hadde lån i Låneinstituttet. Dette ga Nygaard foranledning til å være aktiv overfor utsatte rederier. Han var aktiv i denne rollen overfor Reksten allerede høsten 1975 før Garantiinstituttet ble etablert. Jeg kan ikke se noen som skulle tyde på at han var mindre aktiv i denne rollen etter at Garantiinstituttet var etablert. Han ville ikke gjort jobben sin i forhold til Låneinstituttet om han var passiv.

Virket det? Både og!

Hvordan virket Garantiinstituttet?

Jeg har konstatert at det kan være vanskelig å isolere effekten av Garantiinstituttet. Garantiinstituttet virket i samspill med andre ordninger og disse var gjensidige understøttende for hverandre. Garantiinstituttet ga garantier, men disse forutsatte tilpasninger fra Låneinstituttet og andre kreditorer i form av større fleksibilitet med avdrag og nedbetalingsplaner. Mange rederier som ikke kom inn under garantiordningen forhandlet seg frem til slike ordninger på egen hånd. Garantiinstituttet var slik sett ingen forutsetning for at slike ordninger skulle komme i stand. Salg av skip under garantiordningen forutsatte en etterspørsel etter andrehåndstonnasje som ble etablert blant annet av gunstige skattefordeler for kommandittister. Men denne etterspørselen ville vært til stede med skatteordningen alene og skipene ville kanskje vært billigere uten Garantiinstituttet.

Tenold hevder at dersom tankkrisen hadde vært over rundt 1980, som optimistene håpet på da Garantiinstituttet ble etablert, så ville trolig instituttet vært en uforbeholden suksess, slik det

ble for boreriggene. For tankflåten kan det hevdes at Garantiinstituttet bidro til å forsinke en omstilling som uansett ville kommet.

Statens var blant taperne på ordningen, men kunne bære tapet som i følge Tenold var på tett opp under 1.8 milliarder kroner, penger som i hovedsak havnet hos utenlandske banker.

Det var et fåtall av skipene i den norske flåten som fikk støtte. Under 5 % av utenriksflåten på over 1.000 skip var omfattet av ordningen. Ordningen var ikke å betrakte som en massiv støtte til næringen.

I løpet av få år forsvant et tyvetalls kjente norske rederier. Fearnley & Eger, Ditlev-Simonsen, Sigurd Herlofsen, A.F. Klaveness og John P. Pedersen ble alle borte. Av rederier som ble omfattet av ordningen i den forstand at det ble utbetalt garantier var det bare Knutsen OAS som overlevde til etter krisen. Store redere og rederier som Reksten, Waage og Bjørnstad ble borte.

Førsteprioritetsinstituttene var blant taperne store på ordningen. I 1975/76 hadde de fortsatt sikkerhet for sine utlån slik verdien av skip var på dette tidspunktet og kunne som foretatt en kontrollert avvikling. De valgte å bli med på opplegget med Garantiinstituttets. Hambros Bank som var en av de store utenlandske bankene engasjert hevdet at den hadde tapt 3,2 milliarder kroner på Rekstenkonkursen alene.

Avsluttende oppsummering

Jeg har stilt meg spørsmålet: Hvem var det egentlig som tok initiativet til å etablere Garantiinstituttet? Det ble etablert som et aksjeselskap med staten som dominerende eier. Det var ikke rederne som tok initiativet. De var skeptiske. Det var ikke handelsdepartementet selv om det var dette departementet som førte saken til Stortinget. Jeg mener å ha sannsynliggjort at initiativet kom fra det lille norske miljøet av skipsfinansieringsinstitutter der Låneinstituttet for skipsbyggeriene hadde en sentral rolle. Og forberedelsen av saken var så dyktig gjort at saksbehandlingen i departementet og Stortinget etterpå var en ren formalitet.

Jeg har videre stilt spørsmålet: Når ordningen først var etablert, hvem var det da som tok initiativet til å få skip og rederier inn i ordningen. Jeg mener å ha sannsynliggjort at det bare

unntaksvis var rederne selv. De hevdet prinsippet om det ”survival of the fittest”. Det var finansinstitusjonene som leide rederne inn i ordningen. Spesielt viktig var den alliansen som var skapt gjennom felles administrativ ledelse for Garantiinstituttet og Låneinstituttet for skipsbyggeriene.

Jeg har til slutt stilt spørsmålet: Hvordan virket Garantiinstituttet? Jeg har vist at det er vanskelig å finne svar på det spørsmålet ut fra to forhold. For det første virket ikke Garantiinstituttet alene. En rekke allerede etablerte ordninger med virkninger for skipsfinansiering og likviditet i bransjen ble utvidet og ekspandert. Det ble dessuten initiert en rekke andre midlertidige ordninger som også ga effekt. Disse ville også gitt effekt uten Garantiinstituttet. Vurderingen av hva Garantiinstituttet bidro med kan ikke bli annet enn grovt skjønnsmessig. For det andre må effekten måles langs flere akser. Ordningen var en tilsynelatende positiv effekt i forhold til boreriggmarkedet, men kostet på den andre side staten ca 1,7 milliarder kroner, penger som i hovedsak havnet hos utenlandske banker.

Kilder

St.prp. nr 17 (1975-76) Om etablering av en midlertidig garantiordning for skip og borerigger.

Stortingsforhandlinger 1975-76 bind 7a, Tidende S. sidene 1069-1087

Stortingeforhandlinger 1984-85

NOU 1978:4 om Skipsbyggingsindustrien

NOU 1978:13 om Skipsfartsnæringen

NOU 1980:45 Uteregistrering av skip og skipsfartens egenkapital

NOU 1983:13 Reksten-saken

St.meld. nr 41 (1982-83) Om virksomheten i Norsk Garantiinstitutt for skip og borefartøyer

St.meld. nr 89 (1984-85) Om virksomheten i Norsk Garantiinstitutt for skip og borefartøyer

St.meld. nr 24 (1986-87) Om virksomheten i Norsk Garantiinstitutt for skip og borefartøyer

Dokument nr 7 (1989-90) Ryssdalkomisjonens rapport

Referanser

Andersen, Håkon With og Collet, John Petter. *Anchor and Balance. Det norske Veritas 1864-1989*. J. W. Cappelens Forlag A.S 1989.

Appleby, Joyce. *The Relentless Revolution*. W.W. Norton & Company 2010.

Benum, Eidgeir. *Overflod og fremtidsfrykt*. Aschehougs Norges historie 1970-97. Aschehoug Oslo 2005.

Berend, Ivan T. *An Economic History of Twentieth-Century Europe*. Cambridge University Press 2006.

Brautaset, Camilla og Tenold, Stig. *Globalisation and Norwegian shipping policy, 1850-2000*. Business History Volume 50, No. 5, 2008

Bugjerde, Audun. *Norske kredittinstitusjoner*. Bedriftsøkonomens forlag 1982.

Cohen, Michael D; March, James G and Olsen, Johan. *A Garbage Can Model of Organizational Choice*. 1972.

Dobrowen, Kim; Mellbye, Erik, Stray Ryssdal, Anders Christian og Rønning, Knut. *Rederi og Kapitaltilførsel. Hovedproblemer i moderne rederifinansiering*. Nordisk Institutt for Sjørett , Oslo 1981.

Eichengreen, Barry. *The European Economy since 1945*. Princeton University Press, Oxford 2007.

Espeli, Harald. *Industripolitikk på avveie. Motkonjunkturpolitikken og Norges Industriforbunds rolle 1975-1980*. Ad Notam Gyldendal 1992

Furre, Berge. *Norsk historie 1914 – 2000*. Det Norske Samlaget, Oslo 2000.

Gregusson, Nils. *Skipsfinansiering i en krisetid*. Marius nr 85. Norsk Institutt for Sjørett 1983.

Groth, Vibecke og Lund, Jørgen. *Rederifinansiering og Statsgaranti*. Sjørettsfondet, Oslo 1978.

Halvorsen, Terje. *Vi seiler for velstand og lykke. Norsk Sjømannsforbunds historie Bind 2*. Pax Forlag, Oslo 2007.

Hanisch, Tore Jørgen; Søylen, Espen og Ecklund, Gunhild. *Norsk økonomisk politikk i det 20. århundre. Verdivalg i en åpen økonomi*. Høyskoleforlaget, Kristiansand S. 1999.

Hodne, Fritz og Grytten, Ola Honningdal. *Norsk økonomi i det 20. århundre*. Fagbokforlaget, Bergen 2002.

Haaland, Arild. *Reksteneventyret*. Vigmostad og Bjørke, Bergen 1996.

Hauge, Odd Harald. *Fred. Olsen. Uautorisert biografi*. Gyldendal Norsk Forlag A/S 1993.

Hirsch, Hans Jørgen Darre. *Ved et årsskifte*. Sjømann årgang 1974 nr 6. Utgitt av Norges Rederforbund og Skipsfartens Arbeidsgiverforening.

Ilnér, Kristian. *Reksten*. Vigmostad og Bjørke, Bergen 2006.

Ilnér, Kristian. *Jacob Stolt-Nielsen. En gründer*. Vigmostad & Bjørke AS, 2009.

Gøthe, Odd Chr. *Ærlig talt. Om industriskandaler, statsråder og annet*. Tiden Norsk Forlag A/S 1988.

Kleppe, Per. *Bank- og Kredittvesenet*. Tiden Norsk Forlag 1974.

Kleppe, Per. *Kleppepakke – Meninger og minner fra et politisk liv*. Aschehoug & Co 2003.

Knutsen, Sverre. *Finansielle kriser i aktuelt og historisk perspektiv*. I Magma Årgang 11 Nr 3/2008. Fagbokforlaget 2008.

Lie, Einar og Vennesland, Christian. *Over Evne. Finansdepartementet 1965-1992*. Pax Forlag A/S, Oslo 2010.

Lund, Ole. *Shippingkrise og stat*. Bergen Bank Kvartalskrift no 2 1985 pp. 53-68.

Maugeri, Leonardo. *The Age of Oil*. The Lyons Press, Guilford Connecticut 2006.

Norman, Victor D. *Skipsfartskrisen etter 1973 – forløp og årsaker*. Sjøfartshistorisk årbok 1998.

Onarheim, Onar. *Min Tørn*. Gyldendal Norsk Forlag 1984.

Platou, Fanny og Stokke, Berit. *Skip, verksted og finansiering*. Sjørettsfondet, Oslo 1980.

Rønning, Knut. *Statlig garanti for kjøp av brukte skip*. Marius nr 52. Norsk Institutt for Sjørett 1980.

Scheel, Georg. *Det moderne kommandittselskap innen olje og skipsfart*. Marius nr 8, 1976.

Sejersted, Francis. Redaktør: *En storbank i blandingsøkonomien. Den norske Creditbank 1957 – 1982*. Gyldendal Norsk Forlag, Oslo 1982.

Seland, Johan. *Norsk skipsfart år for år: 1946-1976: Det internasjonale marked, norsk økonomisk og maritim politikk og kampen for tilværelsen*. Fagbokforlaget 1994.

Stopford, Martin. *Maritime Economics. Third edition*. Routledge New York 2009.

Staubo, Tore. *Finanskriser – overlevelse mot alle odds. Sett fra innsiden*. Kolofon Forlag AS, 2009.

Sødal, Sigbjørn. *Skipsfartskriser og andre kriser*. I Knudsen, Jon P. og Sødal, Sigbjørn. *Økonomi og tid. 18 essays i Pufendorf-tradisjon*. Fagbokforlaget Vigmostad & Bjørke AS, 2010.

Tenold, Stig. *The Shipping Crisis of the 1970s: Causes, Effects and Implications for Norwegian Shipping*. Norges Handelshøyskole, Bergen 2000.

Tenold, Stig. *Saving a Sector – But Which One? The Norwegian Guarantee Institute for Ships and Drilling Vessels Ltd.* International Journal of Maritime History Volume 13, 2001a.

Tenold, Stig. *Skipsfartskrisen og utviklingen i norsk skipsfart 1970-91.* Stiftelsen for samfunns- og næringslivsforskning, Norges Handelshøyskole, Bergen 2001b.

Vikdal, Ståle. *Garantiinstituttet: En organisasjonsteoretisk studie av etableringen og virksomheten i Garantiinstituttet for skip og borerigger.* Hovedoppgave i administrasjon og organisasjonsvitenskap, Universitetet i Bergen 1981.

Yergin, Daniel. *The Prize. The Epic Quest for Oil, Money & Power.* Free Press 2010.

VEDLEGG

Garantiinstituttet for skip og borefartøyer

Rederier der det ble utbetalt garantibeløp i følge St. meld. nr 24 (1986-87)

Rederi	Rederi-gruppe	Skip	Merknad	Utbetalt garantibeløp	Referanse
Rindals rederi A/S			Gen. rederidrift	NOK 4,5 mill	St.prp. nr 68 (1981-82)
Bjørnstad-Rederiene		T/T Beaumont T/T Beauvive	285 400 dwt 285 400 dwt	NOK 131,6 mill	St.prp. nr 38 (1981-82)
A/S Havdrott		T/T Havdrott	236 000 dwt	NOK 93 mill	St.meld. nr 47 (1981-82)
R/A Trajan	Reksten	T/T Sir Charles Hambro T/T Fabian T/T Aurelian T/T Kong Haakon VII T/T Gratian	Alle mellom 220 000dwt og 285 000 dwt	NOK 871 mill ¹⁸⁷	St.meld. nr 53 (1981-82)
R/A Hadrian	Reksten	T/T Vespasian T/T Cyprian T/T Hadrian T/T Octavian			
K/S Nortank A/S	Waage	T/T Norbird	220 000 dwt	NOK 161 mill	St.prp. nr 147 (1981-82)
K/S Nortank A/S II	Waage	T/T Norbay T/T Norberga T/T Norbright T/T Norborn	220 000 dwt 220 000 dwt 285 000 dwt 285 000 dwt		
Knut Knutsen O.A.S		T/T Hilda Knutsen MS John Bakke MS Marie Bakke	417 000 dwt	NOK 272,3 mill	St.prp. nr 21 (1982-83)
Sigurd Herlofsegruppen		M/T Tank Baroness M/S Oro Chief		NOK 111,- mill	St.prp. nr 22 (1982-83)
P/R Lista	Mosvold mfl.	M/S Moshill		NOK 44,4 mill	St.prp. nr 23 (1982-83)
K/S Skibs A/S Linea		M/S Osco Linea		NOK 6,5 mill	St. meld. Nr 91 (1982-83)
K/S Siem-Vee-Ships		M/T Ventura og M/T Vincita		NOK 65.9 mill	St.prp. nr 36 (1984-85)
K/S A/S Centum I		LPG/C Centum		NOK 24,7 mill	St.prp. nr 36 (1984-85)
P/R Langfonn	A/S Dalfonn	M/T Langfonn		NOK 34,5 mill	St.prp. nr 32 (1985-86)

¹⁸⁷ Refererer her til foreløpig utbetaling 28. og 29. desember 1981