

Masteroppgave i historie ved Universitet i Sørøst Norge
Institutt for økonomi, historie og samfunnsvitenskap

Framnæs Mekaniske Verksted

Veien til nedleggelse 1970-1987

Martin Berger

Januar 2021

Forord

Denne oppgaven er den siste delen av et 5 årlig studieløp på lektorutdanningen ved Universitet i Sørøst Norge avdeling Bakkenteigen. De siste 18 månedene har jeg jobbet med denne oppgaven og det har vært krevende på mange måter. Både praktisk og mentalt har det vært utfordringer på grunn av situasjonen i samfunnet. På tross av omstendighetene har prosjektet vært lærerikt og har bidratt til at jeg har utviklet meg både akademisk og personlig.

Jeg vil gi en takk til alle som har bidratt til at jeg har klart å gjennomføre dette prosjektet. Jeg vil takke familien min som har støttet og hjulpet meg i denne tiden. Jeg vil takke Vestfoldarkivene som har vært hjelpelige og gjort det mulig for meg å finne materialet til oppgaven på tross av perioder med nedstengning.

Ikke minst vil jeg rette en stor takk til veilederen min Dag Ove Skjold som har gitt konstruktive tilbakemeldinger og i tillegg vært svært tilgjengelig da det har vært behov for det.

Innholdsfortegnelse

Kapitel 1: Innledning.....	6
Historiografi	6
Tema, problemstillinger og avgrensninger.....	8
Kildetilfang	10
Skriftlige kilder	10
Muntlige kilder.....	12
Forskningsetiske problemstillinger	13
Oppgavens struktur	13
Kapitel 2: Norsk verfthistorie	15
1850-1914: Nye teknologisk forutsetninger og mekaniske verksteder.....	15
Første verdenskrig, mellomkrigstid og 2. verdenskrig.....	16
1945-1960: Etterkrigstiden	17
1960-tallet: Vekst og liberalisering	20
1970-tallet: Oljerikdom og motkonjunkturpolitikk	23
1980-tallet: Nye politiske og økonomiske forutsetninger.....	31
Sammendrag.....	34
Kapitel 3: Framnæs mek. Verk: 1879-1970.....	36
1879-1945: Etableringen og hvalfangst.....	36
1945-1970: Modernisering og uavhengighet fra hvalfangsten.....	38
Sammendrag.....	42
Kapitel 4: Hvordan var FMV organisert?	43
Styre, administrasjon og bedriftsforsamling	43
Eierskap	45
Kapitel 5: 1970-1977: Gullår for verftet	47
Produksjon i tabeller og grafer.....	47
Satsning innen offshore.....	49

Reparasjon og nybygging av skip	51
Effektivisering og investeringer	52
Marked og politikk	54
Resultat	59
Sammendrag	60
Kapitel 6: 1978-1983: Reduksjon av skipsbygging og omfattende offshoresatsning	61
Produksjon	61
Forbedringsprosjekter	63
Offshore	66
Nybygging av skip og reparasjoner	67
Marked og poltikk	69
Resultat	75
Sammendrag	76
Kapitel 7: 1984-1987: De siste årene	78
Produksjon	78
Offshore	79
Nybygging av skip og reparasjoner	79
Poltikk og marked	80
Strukturendringer	84
Nedleggelse	88
Resultat	92
Sammendrag	92
Kapitel 8: Nøkkeltall	94
Rentabilitet.....	94
Likviditet	97
Soliditet	100
Kapitel 9: Sammendrag og konklusjon	101
Sammendrag	101

Konklusjon	104
Kapitel 10: Litteraturliste.....	108
Sekundærlitteratur	108
Primærkilder/Arkivkilder	109
Internettkilder.....	109
Rapporter	110
Diverse kilder	110
Aviser.....	111
Intervjuv	111

Kapitel 1: Innledning

Norsk sjøfart har gjennom tidene vært en viktig næring langs den norske kysten og har bidratt til Norges industrielle og økonomiske utvikling. Sentralt i denne industrien sto skipsverftene, en industri som baserte seg på bygging og reparasjoner av skip. I løpet av andre halvdel av 1800-tallet etablerte flere verft seg i de største byene, men også i mindre byer spesielt rundt Oslofjorden. Et av disse verftene ble etablert i Sandefjord av skipsreder og verftseier Christen Christensen i 1879. Verftet ville i over hundre år være en viktig arbeidsplass for lokalsamfunnet. I senere tid ble dette kjent som Framnes mekaniske verksted. Framnæs etablerte seg som et sentralt verft for hvalfangsten i Sørishavet og ble et av de største verftene i Vestfold. Verftet var en viktig arbeidsplass for byen og kunne i perioder ha over 1000 ansatte. Spesielt som reparasjon og ombyggingsverksted for hvalflåten var Framnæs viktig da mange hvalfangerredere hadde tilholdssted i Sandefjord. Blant disse var rederiet Thor Dahl som var en av eierne av verftet. Hvalfangervirksomheten var viktig for byen og verftet. Dette endret seg i løpet av 1950 og 1960-tallet da bortfallet av hvalfangsten førte til endrede forutsetninger for verftet. Da hvalfangsten forsvant måtte verftet se etter nye markeder for å overleve. På 1970-tallet ble det mer vanlig med nybygging av skip og satsning innen offshoreindustrien. Etter noen gode år, ble situasjonen tøffere for verftet da markedet og politiske forutsetningene gjorde det vanskeligere å overleve. I 1986 ble Framnæs omstrukturert til et konsern i håp om å overleve, men driften ble lagt ned i 1987.

Historiografi

Verftsindustrien som forskningsfelt har blitt undersøkt gjennom blant annet bøker, avhandlinger og rapporter. Et standardverk for å forstå verftsindustrien er kapitlet *Norsk skipsbyggingsindustri gjennom 100 år* i boken *Teknologi i virksomhet. Norsk verkstedindustri etter 1840* (1989) av Even Lange. Kapitlet som er skrevet av Haakon With Andersen ser på utviklingen innen skipsbyggingsindustrien fra slutten 1800-tallet til 1990. Andersen hevder at industrien hadde sin glansperiode fra 1967 til 1975 da norske redere var aktive. I tillegg ble norske verft modernisert, og sysselsettingen ble høyere. Andersen hevder dette til tross for at det norske støttenivået var lavere enn i andre land.¹ Dette synet har blitt utfordret i Hans K Mjelvas doktoravhandling *Tre storverft i norsk industris finaste stund Ein komparativ studie*

¹ Håkon With Andersen. *Norsk skipsbyggingsindustri gjennom 100 år* i Even Lange (red.) *Teknologi i virksomhet: Verksted industri etter 1840*. Oslo, 1989: 112

av *Stord Verft, Rosenberg mek. Verksted og Fredrikstad mek. Verksted 1960-1980*. Mjelva hevder at glanstiden var i 1950-årene. Mjelva mener at det ikke finnes grunnlag for at norske verft ble mindre subsidiert enn andre land. Mjelva hevder også at støttenivået til den norske verftsindustrien var meget høyt gjennom 60 og 70-tallet.² At norsk skipsbyggingsindustri var en høyt subsidiert næring på 1970-tallet blir også fremstilt av Harald Espeli i *Industripolitikk på avveie: Motkonjunkturpolitikken og industriforbundets rolle 1975-1980*.³

With Andersen beskriver flere andre momenter som preger industrien i løpet av 1970-tallet. Blant annet fremhever han betydningen av reduksjonen innen skipsbygging som var et resultat av overkapasitet som preget industrien både nasjonalt og internasjonalt. Andersen hevder at mange verft slet med disse problemene utover 1980-tallet og at mange verft ble lagt ned i denne perioden. Spesielt verft i tett bebygde strøk ble offer for dette. Disse verftene slet ofte med plassmangel og dyre leieutgifter. Andersen viser også til verftene som klarte å omstille seg ut ifra forutsetningene og da spesielt innen offshore som hadde etablert seg som et alternativ til skipsbygging. Andersen beskriver to typer verft som overlevde på 1980-tallet. De store kombinerte bedriftene med ulik produksjonsmarkeder og mindre verft som samarbeidet gjennom gjensidig virksomhet.⁴ Terje Halvorsen som har skrevet *Jern og metall 100 år* har også lagt vekt på plassmangel som en faktor som førte til begrensende ekspansjonsmuligheter i denne perioden. I tillegg mener han at sterk konkurranse fra Japan og Øst Europa bidro til vanskeligheter for norske verft. Halvorsen påpeker også at eiendommene der verftene lå ble sett på som attraktive for eiendomsvirksomhet. Dette gjaldt spesielt verft i urbaniserte strøk og ved at industrien var en synkende næring ble dette en tilnærming enkelte hadde. Halvorsen har også lagt vekt på at myndighetene tilrettela mindre for verftsindustrien i 1980-årene enn det som ble gjort i løpet av 1970-årene.⁵ Det finnes også forskningsrapporter som har undersøkt verftenes drift og strategi i denne perioden. Industriøkonomisk institutt sammendragsrapport *Skipsbygging-En saga blott? Omstillinger i verftsindustrien* hevder blant annet at mange verft slet med å finansiere omstilling på grunn av mangel på egenkapital. I tillegg kommer det frem at manglende satsning på forskning og

² Mjelva, Hans K. *Tre storverft i norsk industris finaste stund: Ein komperativ studie av Stord Verft, Rosenberg mek. Verksted og Fredrikstad mek. Verk 1960-1980*. Bergen 2005: 225-229

³ Espeli, Harald. *Industripolitikk på avveie: Motkonjunkturpolitikk og Norges industriforbunds rolle 1975-1980*, Oslo 1992: 131-160

⁴ Andersen, 1989: 112-124

⁵ Halvorsen, Terje. *Jern og Metall 100 år: 1941-1991. Bind 2*, Larvik, 1998: 461-463, 497

markedsutvikling ikke bidro til å styrke konkurranseevnen. I tillegg kom rapporten frem til at det ikke ble permittert da det var større produksjonskapasitet enn det kundene la beslag, noe som ikke bidro til videre omstilling⁶

Oppgaven skal undersøke skipsverftet Framnæs mekaniske verksted i perioden 1970-1987. Forskningen som er nevnt ovenfor gir et bredere bilde av hele næringen som Framnæs mekaniske verksted var en del av. Framnæs var en aktør i dette bilde. Det finnes generelt lite forskning på enkeltbedrifter på Østlandet i denne perioden. Derimot har det blitt gjort forskning på Framnæs mekaniske verksted. Jørn Magdahl sin bok *Framnæs arbeidernes historie 1901-1987* fra 1993 er i utgangspunktet arbeiderhistorie, men gir også relevant informasjon til oppgaven. Magdahl hevder at Framnæs i denne perioden slet med mange av problemene som Andersen og Halvorsen referer til. Magdahl legger vekt på flere faktorer som årsak til nedleggelse. Først og fremst rammevilkårene som ble gitt fra norske myndigheter, men også eierens strategi ved å satse på ny virksomhet. Magdahl mener at presset fra fagforeningen kunne vært større mot myndighetene og eierne. Det fremkommer også at omstillingen ikke ble høyt nok prioritert⁷ Per Olstad har også skrevet om Framnæs i boken *Sandefjords historie bind 2*. Olstad skriver at verftet hadde sine gullår på 1970-tallet, men fikk vanskeligere forhold etter at det ble politisk vedtatt at skipsbyggingsaktiviteten måtte reduseres. Verftet strategi var å ha flere produksjonsenheter for å ha «flere bein å stå på». Det kommer også frem at verftet tenkte for tradisjonelt og hadde for stort fokus på sysselsetting⁸ Oppgaven vil ta utgangspunkt i disse verkene, men vil se på andre kilder knyttet til Framnæs for å få flere innfallsvinkler.

Tema, problemstillinger og avgrensninger

Driften av Framnæs mekaniske verksted (FMV) har blitt undersøkt fra flere innfallsvinkler. I hovedsak har dette blitt gjort gjennom forskning som fokuserer nærmere på FMVs markedsstrategi og produksjonsutvikling, men også på eksterne faktorer som politikk og marked. Forskningen på interne og eksterne faktorer er viktig for å se helheten av analysen. Skipsbyggingsindustrien er en næring som spesielt er påvirket av konjunkturutviklingen og

⁶ Industriøkonomisk institutt. *Skipsbygging-En saga av blott? Omstillinger i verftsindustrien. Sammendragsrapport nr. 59*. Bergen 1986: 2-3

⁷ Magdahl, Jørn, *Framnæsarbeidernes historie: 1901-1987*, Sandefjord 1993: 465-469

⁸ Olstad, Finn, *Sandefjords historie : Bind 2 : En vanlig småby*, Sandefjord 1997: 364-365

den har tidligere vært avhengig av gode statelige rammebetingelser gjennom forskjellige støttetiltak.⁹ Dette er viktig for å forstå det eksterne utgangspunktet FMV hadde i perioden oppgaven omhandler. De interne faktorene ser i hovedsak nærmere på hvilke strategier FMV igangsatte for å møte markedet og politikken i perioden. Disse momentene er i hovedsak hva oppgaven som skal undersøke for å få innsikt i verftets strategi og hvordan den ble gjennomført i perioden 1970-1987. Oppgavens problemstilling lyder som følgende

- *Hvorfor ble Framnæs mekaniske verksted lagt ned?*

For å svare på dette vil det være nødvendig med forklaringsfaktorer som kan gi eventuelle svar på problemstillingen. En måte å svare på dette er å opprette en hypotese for oppgaven. Oppgavens hypotese er etablert ut ifra hvilke funn som har blitt avdekket i forskningen. Følgende hypotese har kommet frem ut ifra funnene oppgaven har undersøkt:

- *Nedleggelsen av Framnæs mekaniske verksted i 1987 var et resultat av defensiv ledelse, manglende evne til omstilling og endrede politiske forutsetninger.*

For å utforske denne hypotesen vil analysen se nærmere på enkelte spørsmål som eventuelt kan gi mer informasjon:

- *Hvor stor betydning hadde de eksterne faktorene for nedleggelsen av verftet?*
- *Hvor stor betydning hadde de interne faktorene for nedleggelsen av verftet?*

Hypotesen og spørsmålene setter rammen for analysen. Samtidig er tidsbruken viktig i denne sammenheng. Periodiseringer er et viktig begrep i historiefaget ettersom det ser nærmere på stabilitet og forandring over tid. Å periodisere viser til at et tidsrom er så ensartet og samlet at perioden blir sett på som en avgrenset enhet. Perioden er et brudd fra tiden før og etter at det blir regnet som en egen periode.¹⁰ Oppgaven omhandler perioden 1970-1987. Likevel har jeg valgt å innlemme periodene 1860-1945 og 1945-1970 i oppgaven for å gi et innblikk av verftets forhistorie. Perioden 1860-1945 er en periode som har som hensikt å vise til tematikk og studieobjekt. Perioden fra 1945-1970 er viktig for å kjenne hvilken inngang man har inn perioden oppgaven omhandler. Grunnen til at jeg valgte å belyse perioden fra 1970 er fordi verftets viktigste marked, som var bygging og reparasjon av hvalbåter hadde

⁹ Kapittel II vil se nærmere verfthistorien og dens rammevilkår for å gi et helhetlig bilde

¹⁰ Kjelstadi, Knut. *Fortida er ikke hva den en gang var*, Oslo, 1999: 221-222

forsvunnet for godt. Dette førte til endret strategi og produksjon ved verftet ¹¹Dermed kvalifiserer jeg denne perioden som et brudd og en ny periodisering. Etersom 1987 er året for nedleggelse er det et naturlig utløp for denne perioden. Likevel vil jeg dele opp periodiseringen i flere deler innad i perioden 1970-1987 grunnet hendelser som gir brudd innenfor perioden som medfører endring i drift og strategi. Disse endringene skjer som følge av blant annet politiske innstillinger, markedsforutsetninger og bedriftsøkonomisk utvikling. Endringene er et resultat av hendelser som fører til nye strategier fra verkstedet og dermed resulterer i en periodisering på et nytt nivå.

Kildetilfang

Som et forskningsprosjekt innen historiefaget er det naturlig at materialet oppgaven bygger på er kilder. I denne oppgaven omfatter materialet både offentlig og privat informasjon. Denne informasjonen har kommet frem gjennom både muntlige og skriftlige kilder. Kildearbeidet har vært omfattende. Mange kilder har vært lett tilgjengelig og med viktig informasjon. Derimot har det visst seg at deler av arkivmaterialet har vært krevende å få tak i.

Skriftlige kilder

De skriftlige kildene har vært den mest brukte informasjonen i oppgaven. I hovedsak har de fleste av disse kildene kommet fra arkivinstitusjoner og faglig litteratur innen temaet. I tillegg har også diverse internettkilder blitt brukt. De eksterne faktorene baserer seg på sekundærlitteratur som er skrevet om skipsbyggingindustrien og økonomiske forutsetninger som beskriver perioden. Sentrale verk som gir god innsikt innenfor denne delen av oppgaven, vil være basis for den eksterne delen. Blant verkene som jeg har lagt stor vekt på er *Teknologi i virksomhet. Norsk verkstedindustri etter 1840 (1989)* av Even Lange. Boken inneholder kapitlet *Norsk skipsbyggingsindustri gjennom 100 år* som er skrevet Haakon With Andersen. Også Hans K. Mjelva doktoravhandling *Tre storverft i norsk industris fineste stund* som er en komparativ analyse av tre verft. Mjelva har sett nærmere på politikken og markedet i perioden etter 2. verdenskrig og frem til oljealderen. Videre er også Harald Espelis *Industripolitikk på avveie: Motkonjunkturpolitikken og industriforbundets rolle 1975-1980* fra 1992 et viktig verk for forståelsen av politikken i kjølvannet av oljekrisen på 1970-tallet.

¹¹ Markedet for hvalbåter forsvant gradvis under 1960-årene, men har valgt fra 1970 grunnet Framnæs inntog i offshoreindustrien.

Andre verk som er verdt å nevne er Even Lange & Tore Jørgen Hanish, *Veien til velstand: Industriens utvikling gjennom 50 år* (1986) og Tore Jørgen Hanisch, *Norsk økonomisk politikk i det 20. århundre: Verdivalg i en åpen økonomi*, (1999). Disse gir en oversikt over næringslivets utvikling i perioden. Av kilder fra offentlig forvaltning er det i hovedsak stortingsproposisjoner som blir brukt til innhenting av informasjon.

Kildene som har blitt undersøkt for de interne faktorene er basert på både sekundær og primærkilder. I hovedsak er kildene før 1970 bygd på sekundærkilder. Verket *AS Framnæs mekaniske verksted 1898-1948* av Hans S I Bogen fra 1948 gir relevant litteratur i perioden før 1950. Jørn Magdals bok *Framnæs arbeidernes historie 1901-1987* fra 1993 vil også bidra med god informasjonen, spesielt til tiden etter 1950. Verket har også relevant litteratur etter 1970. Boken i seg selv omhandler arbeiderhistorie, men den har også relevant informasjon om verftets drift og strategi. Verkene er skrevet av lokalhistorikere og forskjellige hensyn bør tas til etterretning ved denne litteraturen. Bogens bok fra 1948 er eldre enn mesteparten av litteraturen som blir henviset til i oppgaven og vil dermed ha en annen forutsetning. Magdahls bok må betraktes ut ifra at forfatterens politiske standpunkt som er rettet mot venstresiden¹² Finn Olstads *Sandefjords historie (Bind 1 og 2)* er også et verk som har en del relevant litteratur om Framnæs i denne tidsperioden. Olstad er mest kjent for å jobbe med arbeiderhistorie. Bind 1 og 2 i *Sandefjords historie* er de eneste verkene som Olstad har skrevet som ikke går under dette emnet.¹³

I perioden etter 1970 har det vært nødvendig å se nærmere på hvilken drift og strategi som har blitt ført fra ledelsen og administrasjonen. Det er viktig å skille rollene mellom styre og administrasjon. Styret står for målene, organiseringen av arbeidet og kontrollen over selskapet. Styret bestemmer hvem som skal være administrerende direktør¹⁴

Administrasjonen står for selve driften av et selskap. Administrasjon har som mål utføre oppgavene som styret har satt.¹⁵ Dermed er forholdet mellom styre og administrasjon viktig for å forstå strategien og driften i perioden. For å undersøke dette forholdet har det vært nødvendig å se gjennom arkivkilder, da disse har en rekke primærkilder fra verftet. Basisen

¹² Verdens gang, *Valgomat 2019*, <https://www.vg.no/spesial/2019/valgomat/kandidater/2048853/> (Lest/Sitert: 13.12.2019).

¹³ Wikipedia, *Finn Olstad* https://no.wikipedia.org/wiki/Finn_Olstad (Lest/Sitert: 13.12.2019).

¹⁴ Altinn, *Praktisk styrearbeid*, <https://www.altinn.no/starte-og-drive/drive-bedrift/praktisk-styrearbeid/> (Lest/Sitert: 19.10.2020)

¹⁵ Store norske leksikon, *Administrasjon*, <https://snl.no/administrasjon> (lest/sitert: 19.10.2020)

for dette arbeidet har vært årsberetninger og regnskapet i perioden 1970-1987. Disse kildene gir oversikt over kontraherte skip, oljeplattformer og diverse oppdrag. Årsberetningene gir også innblikk i utfordringene verftet hadde og gir innblikk i hvilken strategi som har blitt ført. Andre viktige opplysninger disse beretningene gir har vært investeringer, produksjon og ikke minst regnskap. Regnskapet er viktig for å se nærmere på bedriftens økonomiske utvikling i perioden. I denne sammenheng vil dette bli vist gjennom en rekke nøkkeltall og resultat. Denne kilden er utarbeidet av både styret og medlemmer av administrasjonen. En annen kilde er bedriftsavisen *Framnæs Nytt* som ble utgitt i perioden 1974-1983. Avisen har innlegg om forskjellige prosjekter, oppdrag, nyheter fra utsiden av verkstedet, og referater fra generalforsamlinger. Avisen gir andre nyanser til strategien enn det årsberetningene har, da disse er skrevet av formenn, funksjonærer og andre arbeidere. Disse kildene har vært lett tilgjengelig og har gitt mye informasjon. En annen viktig aviskilde har vært lokalavisa *Sandefjords blad*. Som lokalavis fulgte de utviklingen ved byens største arbeidsplass med argusøyene.

Det har vært visse begrensninger til kildene fra FMV. Spesielt ut ifra hva som skjer internt i styret. Styreprotokoller har kun vært tilgjengelig frem til 1973. Dette har ført til vanskeligheter da disse protokollene ville gitt tydeligere fremstillinger av styrets strategi i årene oppgaven analyserer. Dette har ført til utfordringer med oppgaven. Som et alternativ har det vært mulig å undersøke korrespondanse. Korrespondansen har ikke vært sortert og dermed har det blitt en stor jobb å finne kilder som har vært relevant til oppgaven. Ettersom de fleste mappene i arkivet er markert med initialer og ikke fullt navn, saksområde eller mottaker har det vært vanskelig å vite hva disse mappene inneholder. I tillegg har stort sett all korrespondanse etter 1970 vært klausulert og ført til at arkivpersonale må se igjennom disse mappene så det ikke inneholder personsensitiv informasjon.

Muntlige kilder

Muntlige kilder har ifølge Knut Kjelstadli ikke samme posisjon i historiefaget som skriftlige kilder. Dette er grunnet enkelte faktorer. En faktor er knyttet til minne og hukommelse hos intervjuobjektet, som en må ta til etterretning. Dette samme gjelder holdningen og de personlige erfaringene intervjuobjektet har til temaet. Likevel gir det muligheter ved oppsporing av nytt kildemateriale og informasjon til kilder som har blitt undersøkt tidligere. I

tillegg kan det også bidra til nye problemstillinger.¹⁶ Oppgaven har hatt få intervjuobjekter, da mange sentrale skikkelser ikke lenger er tilgjengelig eller er i en alder der det er vanskelig å samle inn informasjon. Jeg fikk likevel gjennomført et intervju med Rune Samuelsen som var formann i Framnæsklubben i verftets siste periode. Intervjuet ble gjennomført i en periode da oppgaven hadde gått igjennom en stor del av kildemateriellet, men intervjuet ga meg nye problemstillinger og perspektiver rundt temaet. Intervjuet kom til sin rett da Samuelsen opplevde verftets siste år og engasjerte seg for driften rundt verftet.

Forskningsetiske problemstillinger

Ved arbeidet med dette prosjektet har det vært viktig å forholde seg til juridiske og etiske retningslinjer. Dette gjelder først og fremst i behandling av kildene. Selv om noen kilder er taushetsbelagt og krever forskertilgang, er det generelt viktig å vise hensyn av etisk karakter til alle kilder. Forskningsetiske retningslinjer er normene en skal forholde seg til innen forskning av prosjekter innen samfunnsvitenskap. Retningslinjenes funksjon er å veilede og gi råd til forskeren for å forhindre vitenskapelig uredelighet.¹⁷ Som tidligere nevnt har korrespondansen vært en kilde som har krevd etisk refleksjon. Da disse kildene etter 1970 er taushetsbelagt i 60 år. Derfor har arkivpersonalet sett igjennom disse kildene for å forhindre at personsensitive opplysninger kommer ut. Korrespondansen er underlagt personopplysningsloven paragraf 13. Disse retningslinjene er også tatt hensyn til under interjuvet i denne oppgaven. Oppgaven i seg selv vil ikke ha hovedfokus på enkeltpersoner, men heller mot eksterne og interne faktorer. Likevel er det uunngåelig at enkeltpersoner vil ha en rolle i denne analysen. Det er viktig at opplysninger om disse individene ikke fører til negative konsekvenser.

Oppgavens struktur

Oppgavens struktur baserer seg først på en ekstern del og deretter en intern del. Dette ble tidligere nevnt i beskrivelsen av periodiseringen av oppgaven. Den interne delen er hoveddelen av oppgaven, men den eksterne delen setter rammene for den interne delen. Kapittel 2 ser på utviklingen innen verftsindustrien fra 1850-1990. Dette kapitlet vil da se på flere faktorer som blant annet økonomi, teknologi og politikk. Denne delen er viktig for å se

¹⁶ Kjeltadli, 1999: 191-194

¹⁷ De Nasjonale forskningsetiske komiteene, <https://www.etikkom.no/forskningsetiske-retningslinjer/Samfunnsvitenskap-jus-og-humaniora/innledning-formal/> 2016, (Lest/sitert: 21.04.2020)

hvilke eksterne forhold verftet måtte forholde seg til og for å få en forståelse av utviklingen av bransjen. Kapittel 3 ser på forhistorien til Framnæs mekaniske verksted før 1970. Dette gjelder fra opprettelsen i 1869 til 1970. I Kapittel 4 skal oppgaven se nærmere på hvordan bedriften var organisert i perioden. I kapittel 5,6 og 7 vil en se nærmere på driften og strategien som FMV førte i perioden 1970-1987. Dette kapitlet vil også være den analytiske delen av oppgaven som undersøker strategien i perioden. Her analyseres hvilke strategier FMV hadde innen marked, produksjon, investeringer og politikk. Kapittel 8 vil være et regnskapskapittel som vil se nærmere på nøkkeltall som kan gi et bilde av driftens utvikling i perioden. Kapittel 9 vil avslutte oppgaven med å konkludere de eksterne og interne faktorene som eventuelt ville svare på problemstillingene oppgaven tar utgangspunkt i.

Kapitel 2: Norsk verfthistorie

Denne delen av oppgaven skal se på utviklingen i den norske skipsbyggingsindustrien fra midten av 1800-tallet til 1990. Som tidligere nevnt i innledningen vil oppgaven se nærmere på eksterne faktorer som påvirket nedleggelsen av FMV. Dette kapitlet vil få frem hvordan vilkårene var for norske verft i perioden. Dette er viktig å undersøke da dette viser forutsetningene FMV hadde for drift. Kapitlet innleder med oversikt over bransjen frem til andre verdenskrig. Formålet er å bli kjent med studieobjektet og næringen. Perioden etter 2. verdenskrig vil gå dypere inn i rollen myndigheten inntok for å tilrettelegge for bransjen. Kapitlet vil i tillegg se på den teknologiske utviklingen og hvordan bransjen og markedet utviklet seg.

1850-1914: Nye teknologisk forutsetninger og mekaniske verksteder

Skipsbyggingsindustrien har lenge vært en del av det vi kaller for kystkulturen i Norge. Den har vært en viktig næring for samfunnene langs kysten og handelen var i stor grad tuftet på skipsindustrien ettersom mye av varetransporten skjedde gjennom sjøveien. I perioden før slutten av 1800-tallet var det meste av skipsbyggingen basert på håndverkere som hadde sin ekspertise innen trebearbeiding. Utover 1850 begynte også den lokale skipsindustrien å få bedre tilgang til det internasjonale markedet grunnet hendelser som blant annet Krimkrigen (1800-1853) og opphevelsen av navigasjonsakten.¹⁸ Opphevelsen av navigasjonsakten ga utgangspunktet for et friere marked, etter 200 år med restriksjoner innenfor den engelske skipsfarten. Akten hadde fra og med 1651 vært en engelsk sjøfartslov som hadde bestemt at handelen med engelske kolonier og engelsk skipsfart skulle være forbeholdt engelske skip. Handel med utenlandske varer skulle fraktes med engelske skip. Avskaffelsen av navigasjonsakten var utgangspunktet for at den norske skipsfarten kunne ekspandere sitt marked i større grad enn tidligere.¹⁹ Den norske arbeidsmetoden ga et fortrinn da den ikke hadde behov for storkapital ettersom byggemetoden var enkel og dermed kunne holde kostnadene nede. Den teknologiske utviklingen innenfor skipsfarten på slutten av 1800-tallet gjorde det derimot vanskeligere å drive en slik virksomhet. Dampskipenes inntog i skipsindustrien førte til en overgang fra tre til jern og stål. Dette medførte et skifte der

¹⁸ Håkon With Andersen. *Norsk skipsbyggingsindustri gjennom 100 år* i Even Lange (red.) *Teknologi i virksomhet: Verksted industri etter 1840*. Oslo, 1989: 76-77

¹⁹ Store norske leksikon, *Navigasjonsakten 2018*. <https://snl.no/Navigasjonsakten> (Lest/sitert 03.09.19).

skipsbygging av tre ble erstattet til fordel for ny teknologi. Skip bygd av tre ble ikke like etterspurt som skip bygd av jern og stål. Det teknologiske skifte førte til at mekaniske verksteder ble etablert i Norge. Disse verkstedene krevde enn annen type kompetanse enn det håndverkere tidligere hadde hatt. I Norge skjedde denne utviklingen riktignok langsomt. Mye på grunn av redernes taktikk. Rederne valgte byggemetoder som Haakon With Andersen refererer som arbeidsintensiv strategi da det fortsatt ble brukt byggemetoder med liten grad av ny teknologi. Dette førte til lavere utgifter som igjen ga økt konkurranse grunnet lave kostnader. Rederiene kjøpte for det meste brukte seilskip fra utlandet og omgjorde det til damp i perioden fra 1880 frem til 1. verdenskrig.

Grunnet overgang til dampskip og etableringen av mekaniske verksteder ble skipsbyggingen flyttet fra Sørlandet til større byer. Rederne fulgte med til byene og forholdet mellom de mekaniske verkstedene og rederne ble en mer etablert forretning. De mekaniske verkstedene i denne perioden var fleksible i forhold til markedet. Ved fleksibel menes det at verkstedene kunne veksle virksomheten i forhold til hva behovet i markedet var. Verkstedene drev nybygging av skip da det ga fortjeneste og kunne videre falle tilbake på reparasjoner og vedlikehold da ordremassen på nye skip ikke var tilstrekkelig. Dette kom verkstedene til gode ettersom de kunne til en viss grad være beskyttet i forhold til konjunktorene. Norge var i perioden før 1. verdenskrig den største produsenten av dampskip i Norden og på verdensbasis den 6-7 største produsenten. Mellom 1895-1909 var 50% av norske skip produsert i Norge. 1904 var toppåret da norske verft hadde en leveranse på 50 000 bruttotonn. De største verftene i denne perioden lå rundt de største byene. Disse var blant annet *Aker mekaniske verksted*, *Bergen mekaniske verksted*, og *Trondheim mekaniske verksted*.²⁰

Første verdenskrig, mellomkrigstid og 2. verdenskrig

Under 1. verdenskrig var markedet preget av stor etterspørsel. Samtidig var det vansker med forsyning. I Norge var det spesielt Aker mek. verk og Fredrikstad mek. verk som skilte seg ut i den grad at de vokste seg større en andre mekaniske verksteder i Norge. I 1920 årene opplevde skipsindustrien nedgangstider og kun en liten del av ressursene gikk til skipsbygging. Mye av virksomheten gikk til reparasjoner og vedlikehold av skipene til rederiene og det var mye av grunnen til at verftene ikke gikk konkurs. Dette hadde en

²⁰ Andersen: 1989 77-86

ulempe: Ved å drive fleksibelt varierte også sysselsetting, noe som skapt konflikt mellom ledelsen og arbeidere. Denne spenningen varte helt frem til 1950 årene. Samtidig klarte en ikke å tilegne seg ny teknologi grunnet liten kapital i den norske skipsindustrien og rederne bidro heller ikke til vekst ved å plassere pengene i utlandet. Et vesentlig problem i denne perioden var at verftene ikke ble modernisert til samme standard som i Sverige og Danmark. I den grad det ble bygget skip gjaldt dette mindre stålskip. Samtidig vokste hvalfangsten frem og etterspørselen etter skip til denne næringen var stor. Denne næringen hadde den store fordelene av at markedet var nasjonalt og dermed ikke like utsatt for konkurranse som andre typer skipsmarkeder.

I løpet av 1930-årene bedret situasjonen seg med økt produktivitet, sysselsetting og mer nybygging. I denne perioden var det først og fremst mellomstore og mindre skip som preget produksjonen. Unntaket var de to ledende verftene Aker og Rosenberg. Under 2. verdenskrig hadde verkstedene stor sysselsetting og mye av arbeidet gikk til vedlikehold og reparasjoner for okkupasjonsmakten. Sysselsettingen innenfor bransjen hadde aldri vært større enn under krigen med 15 000 arbeidere. Perioden var preget av det skjermet markedet okkupasjonstiden medførte.²¹ Selv om den norske flåten var under tysk kontroll så hadde den norske regjeringen i London klart å få med 1000 norske skip som bidro til handelen mellom de allierte.²² I årene etter krigen ønsket staten å øke tonnasjen i næringen tilbake til tidligere nivå. Rederne så viktigheten av kontraheringer for å få fortgang i verdenshandelen og for kapital i norsk skipsbygging.²³

1945-1960: Etterkrigstiden

Perioden etter 2. verdenskrig kjennetegnes av rollen staten inntok i verftsindustrien. Ved å gi forskjellige støtteordninger som blant annet kreditter og subsidier hadde det offentlige en målsetting om å gjøre næringen konkurransedyktig. Dette var også situasjonen for flere av de største skipsbyggingsnasjonene i Europa og Japan i etterkrigsårene. Verftene fikk støtte til å

²¹ Samme sted: 90-100

²² Norgeshistorie. *Handelsflåten og Notrarship* <https://www.norgeshistorie.no/andre-verdenskrig/artikler/1762-handelsflaten-og-notraship.html>, (Lest/sitert: 04.12.2019).

²³ Jarle Georg Bjørklund & Inger Jensen, *Norsk sjøfart i det 20 århundret*, i Brit Berggren, Arne Emil Christensen, Bård Kollveit (red). *Norsk sjøfart bind 2*. Oslo, 1989: 228-229

gi rederne kreditt for skipsbygging. Støtten ble mer omfattende fra 1960 etter krisen grunnet kontraheringsboom i 1956-1957 og den økte konkurransen fra Japan²⁴

Årene etter krigen var også preget av en virksomhet som i større grad var spesialisert, rasjonalisert, byråkratisert og modernisert. Modernisering skjedde gjennom en overgang til sveising som var en teknologisk nyvinning fra USA og til seriebygging av skip.

Seriebygging var i å produsere skip i seksjoner, der deler av skipet ble bygget i forskjellige seksjoner for så å bli montert sammen til slutt. Byråkratisering førte til en modernisering der det ble opprettet planleggingsavdelinger, kalkylekontorer, akkordkontorer og arbeidstudiekontor. Tidligere hadde verksmestere, formenn og baser tatt hånd om planleggingen, tilretteleggingen, utføringen og kontrollen av skipsbyggingen.

Moderniseringen skjedde langsomt, men på grunn av stor etterspørsel etter reparasjon av skip begynte verftene og tjene penger til å modernisere virksomheten. Modernisering av verftene skjedde i ulikt tempo. I løpet av første halvdel av 50-tallet baserte nybyggingen seg på tradisjonell teknologi, mens andre halvdel kjennetegnes av et større fokus på prosessen og kvaliteten.²⁵

Virksomheten i norsk verftsindustri var anno 1945 basert på reparasjoner og vedlikehold, men staten ønsket å modernisere/effektivisere virksomheten og dreie virksomheten mot skipsbygging. Dette gjorde staten ved å gi næringen mer kapital for å bidra til større sysselsetting, reduserte valutautgifter, bedre handelsbalanse og en større verdiskapning. De første årene etter krigen ga utgangspunktet for at skipsindustrien opplevde en generell vekst utover 1950 tallet. Det var to faktorer som skilte seg ut. For det første ble det satt en stopp for redere som ønsket å kontrahere i utlandet i perioden 1948-1950. Dette førte til at rederne måtte kontrahere med norske verft. I perioden april 1949 til januar 1951 økte ordreservene med 83,7% ved norske verft. Den andre viktige faktoren var Koreakrigen som førte til økt etterspørsel i markedet generelt. Politisk var 1950 årene preget av Arbeiderpartietregjeringer. Partiet hadde blant annet sysselsetting som en av sine kampsaker og skipsbyggingsindustrien var en industri som sysselsatte mange. Skipsbyggingsindustrien sto for 8,5% av den totale

²⁴ Hans K. Mjelva. *Tre storverft i norsk industris finaste stund: Ein komperativ studie av Stord Verft, Rosenberg mek. Verksted og Fredrikstad mek. Verk 1960-1980*. Bergen, 2005: 170-174

²⁵ Andersen 1989: 101-109

sysselsettingen på slutten 1950-tallet og 5% av BNP. Gjennom langtidsprogrammet fra 1957 ønsket partiet å gjøre det klart at skipsbyggingsindustrien ville bli satset på.

På slutten 1950-tallet la Arbeiderpartiet til rette for et kredittsystem i samarbeid med private banker. Videre ut på 60 og 70-tallet ble ulike fond og finansordninger etablert for å støtte oppunder næringer som staten prioriterte. De mest sentrale fondene som ble etablert i denne perioden var *Distriktenes utbyggingsfond (1961)* og *industrifondet (1969)*. Av finansordninger som ble opprettet var *Låneinstituttet for skipsbyggeriene (1959)* «*Hambros-ordningen (1965)*» *garantiinstituttet (1963)* og *skipsfinansieringsavtalen (1969)* ²⁶ En av støtteordningene som hadde vært brukt over lang tid var tollrefusjonsordningen. Den var etablert i 1897 og var i utgangspunktet ment som en slags kompensasjon for tollvarer. Ordningen fungerte mer som en subsidie etter krigen ettersom varer som skipstål ikke lenger var tollvarer. Tollrefusjonsordning var også praktisert i det fleste europeiske land og fungerte her også som subsidie. ²⁷

Denne formen for statelig innblanding blir ofte referert til som «indikativ planlegging». Regjeringen formet nasjonalbudsjettene slik at staten satte retningslinjer for hvilken retning industrien skulle følge. ²⁸ Ifølge Even Lange førte staten en aktiv omstillingspolitikk uten å stå til ansvar for endringene som fant sted. Myndigheten prioriterte effektive, lønnsomme og ekspansjonsdyktige bransjer. ²⁹ Etableringen av myndighetenes lån og støtteordninger var et resultat av Arbeiderpartiets langtidsplaner på 1950-tallet. Før etableringen av låneinstituttet var det vanskeligheter med å etablere slike ordninger. Mye på grunn av økonomiske problemer i Norge i perioden 1954-1955. ³⁰ Sammen med kontraheringstoppen fra 1948-1950 var nevnte politiske initiativ som subsidier, kreditt og finansordninger viktige støttespillere for oppbyggingen av skipsbyggingsindustrien fra 1945 og utover ³¹

Finansiering av skip er kapitalkrevende og det benyttes ulike finansieringsordninger for å kontrahere og bygge et skip. Ved finansiering av skip har kjøperen (Rederiet) i hovedsak to valgmuligheter: Enten ved kommersiell finansiering eller verftsfinansiering. Ved

²⁶ Mjelva 2005: 180

²⁷ Mjelva 2005: 172, 177

²⁸ Store norske leksikon, *Industristaten* <https://snl.no/Industristaten> (Lest/Sitert. 14.10.2019).

²⁹ Even Lange & Tore Jørgen Hanish, *Veien til velstand: Industriens utvikling gjennom 50 år*, Oslo, 1986: 104-105

³⁰ Samme sted: 178-179

³¹ Mjelva 2005: 172, 177

verftsfinansiering blir det gitt kreditt med ulike betalingsforpliktelser. Det er normalt at rederiet betaler i avdrag, ettersom byggeperioden er relativt lang. Det er ikke uvanlig å betale mindre avdrag underveis, for så betale en stor andel av totalbeløpet etter levering.³²

1960-tallet: Vekst og liberalisering

Skipsindustrien hadde etablert seg som en av de største industriarbeidsplassene i Norge og norske politikere så på bransjen som en viktig næring for norsk industri. Politikerne prioriterte bransjen og støtteordninger var viktig for å opprettholde industrien og flere støtteordninger ble etablert på 50 og 60-tallet. I tillegg til støtte fra staten ble også 60 årene preget av et mer liberalisert marked ved innmeldelsen i EFTA. Den norske skipsindustrien ble mer utsatt for konkurranse fra utlandet. Norsk skipsindustri hadde før 60-årene vært skjermet gjennom strengere toll, men gjennom innmeldelsen i EFTA ble dette liberalisert gjennom fjerning av toll-barrierer. 1960-årene var preget av jevn vekst, men næringen opplevde problemer i starten av tiåret.

I 1957 opplevde skipsindustrien en krise og dette påvirket næringen ut i 1960-årene. Verftene i seg selv hadde ordre nok i perioden frem til 60-årene, men de lave ratene påvirket inntektene negativt i årene etter. De lave ratene kom av økt konkurranse. Konkurransen handlet i hovedsak om i hvilken grad verftene kunne redusere kostnadene. Utover 1960-tallet ble det overkapasitet i skipsindustrien og dette førte til at verftene hadde mangel på ordre. I denne perioden kunne rederne i større grad sette betingelsene for skipsbygging. Finansordningene og lånesystemene ble etablert i en periode der dette ble sett på som nødvendig for at verftene skulle være konkurransedyktige og ikke bukke under for den økte konkurransen. Den økte konkurransen førte også til at kreditt ble billigere, noe som gjorde det fristende for redere å kontrahere ettersom betingelsene var så gode. Snittalderen på norske skip gikk ned, som gir en indikasjon på at flere skip ble kontrahert. Denne kredittkrigen bidro dessverre til økt overkapasitet som senere ville ha alvorlige følger.³³

På 1960-tallet ekspanderte skipsbyggingsindustrien, men resultatene var preget av et lavt overskudd. Ifølge With Andersen var likevel perioden fra 1967 og frem til kriseårene på 1970-tallet glansperioden innenfor norsk skipsbygging. Stor nybygging, økt sysselsetting og

³² Neteland, Bengt. *Skipsfinansiering og norske rederiers multinasjonale virksomhet. SNF rapport NR67/00*, Bergen 2000: 19-20

³³ Andersen 1989: 110-112. Hodne & Grytten 1992: 250

spesialisering på enkelte skipstyper kjennetegnet perioden. Reparasjoner gikk ned og behovet for kredittstøtte ble mindre. Samtidig hevder Andersen at bransjen hadde strukturproblemer. Blant annet favoriserte enkelte shippingkretser det frie markedet og ulike former for samarbeid gjennom tosidige og kollektive avtaler ble sett på som negativt for markedet. Andre faktorer som forverret situasjonen var Japans konkurransedyktighet, USAs satsing innen multinasjonale selskaper og skip under bekvemmelighetsflagg³⁴

En viktig hendelse som påvirket den norske skipsbyggingsindustrien i 1960-årene var Norges innlemmelse i EFTA. Norge ble medlem ved oppstarten i 1960. EFTA hadde som mål å redusere og over tid fjerne toll for industrivarer³⁵ EFTA ble tidligere etablert som et alternativt marked til datidens EEC. Medlemslandene anno 1960 var: Storbritannia, Norge, Sverige, Danmark, Sveits, Østerrike og Portugal. Fra og med 1966 var det tollfrihet mellom medlemslandene.³⁶ I tillegg til nedsetting av tollvarer, ble det foretatt det samme for avgifter og mengdereguleringer for varehandler mellom medlemslandene.³⁷ Reglene innen EFTA baserte seg på at forbundet ikke skulle blande seg inn i medlemslandenes finanspolitikk forutsatt at de ikke innførte handelsrestriksjoner. Innføring av toll var ulovlig sett ut ifra Stockholms-konvensjonens artikkel 6.³⁸ Flere av landene innenfor dette samarbeidet var også Norges viktigste handelspartnere. Medlemskapet ga utgangspunktet for et liberalisert markedet som bidro til omstilling, modernisering, effektivisering og større salgs og produksjonsvekst. Støtteordningene sammen med handelsliberalismen gjennom EFTA blir trukket frem av historikere som en av hovedårsakene for den økonomiske veksten innen norsk industri og næringsliv på 1960-tallet. Staten la til rette for at Norge skulle omstille sin industri for å tjene på EFTA-medlemskapet. Tiltak som lavere bedriftskatt og støtteordninger til omstilling og eksportsatsing var i statens regi for å tilpasse den økte markedsliberalismen³⁹ En konsekvens av åpnere marked var skjerpet konkurranse. Det gjaldt spesielt skjermede markeder. Overgangen til EFTA representerte en endring der det hjemlige markedet nå måtte

³⁴ Samme sted: 111-120. Bekvemmelighetsflagg er skip som produseres under bekvemmelighetshensyn. Ved at registrere skip i land som f.eks. Panama kan man oppnå lavere driftskostnader og beskatning enn ved registrering i hjemlandet. Store Norske leksikon, *Bekvemmelighetsflagg*. <https://snl.no/bekvemmelighetsflagg> (Lest/Sitert: 05.12.2019).

³⁵ Mjelva, 2005: 175-179

³⁶ Store Norske leksikon, *EFTA 2019*. [https://snl.no/EFTA_\(Lest/Sitert:_09.0919\)](https://snl.no/EFTA_(Lest/Sitert:_09.0919)).

³⁷ Europabevegelsen i Norge, *På sporet av EFTA? EF, EFTA og Norge*, 9. Oslo, 1990: 11

³⁸ EFTA-Sekretariatet, *Det europeiske frihandelsforbundet*. Geneve, 1987: 48

³⁹ Mjelva, 2005: 179, 20-21

forholde seg til et mer åpent og mindre regulert marked mellom medlemslandene.⁴⁰ Skipsbyggingsindustrien opererte tidligere i et «Skjermet marked» da næringen før innmeldelsen i EFTA var beskyttet gjennom tollvern.⁴¹ Ifølge Francis Sejerstad var innmeldelsen i EFTA også et resultat av at den generelle industrien sitt hjemmemarked ble for trangt og at industrien nå kunne konkurrere med importen og videre satse på eksport.⁴² Bransjene som ble berørt av EFTA fikk dobbelt så mye støtte som resten av industrien⁴³ Norsk eksport økte på slutten av 1960-tallet og begynnelsen av 1970-tallet.

Enkelte hevdet at EFTA bidro i mindre grad til eksport enn det som var tilfellet. Ifølge Olav Wicken hadde EFTA en mindre betydning for eksportveksten og at andre faktorer bidro sterkere til denne økningen. Svenske konserner kjøpte norske mekaniske verksteder og omgjorde dem til underleverandører som bidro til økt eksport. Sverige sto for 30% av den samlede verkstedeksporten. Et annet viktig moment var at salget innen eksport ble gjort gjennom utenlandske agenter. Det ble etter hvert et ønske om at verkstedene selv skulle å ha kontroll over sin egen eksport. Dette var en faktor som bidro til at norske mekaniske verksteder satset større innen eksport. Blant annet ble det forsøkt å etablere et markedsførings samarbeid mellom norske mekaniske verksteder i løpet andre halvdel av 1960-tallet. Dette ble kun iverksatt blant enkelte aktører. En kan si at 1960-årene ble en slags opplæringsperiode for verkstedene med tanke på eksport. I løpet av 1970-årene gikk eksporten opp. Derimot ble denne veksten kortvarig da oljekrisen i 1973 inntraff.⁴⁴

En annen viktig hendelse på 1960-tallet var oljefunnet i Nordsjøen i 1969. Funnet endret hvordan verft utviklet seg. I Norge ble konsernet Aker ledende innenfor den nye virksomheten. Offshoresektoren bidro til etterspørsel i skipsindustrien. Nye verft ble etablert og flere av de etablerte verftene begynte å tilpasse sin virksomhet mot offshore. Aker bidro blant annet til at de mekaniske verft begynte å bygge rigger. Fordelen med denne næringen var at den var skjermet i forhold til overkapasiteten i det generelle skipsmarkedet.⁴⁵ Denne generelle økonomiske veksten fra slutten av 1960-tallet gjorde Norge til et høykostnadsland

⁴⁰ Fritz Hodne & Ola Honningdal Grytten, *Norsk økonomi 1900-1990*, Oslo, 1992: 232

⁴¹ Mjelva 2005:24

⁴² Francis Sejerstad, *Demokratisk kapitalisme*, Oslo, 1993: 189-190

⁴³ Lange & Hanish 1986: 104-105

⁴⁴ Olav Wicken, *Norsk verkstedsindustri markedorientering* i Even Lange (red.) *Teknologi i virksomhet: Verksted industri etter 1840*. Oslo, 1989: 149-150

⁴⁵ Andersen 1989: 120

både gjennom priser og lønninger. Pris og lønnsnivået lå 12% over konkurrerende land og førte dermed til at konkurranseevnen ble svekket. I løpet av 1960-årene økte lønningene, men ikke i samsvar med produktiviteten.⁴⁶

1970-tallet: Oljerikdom og motkonjunkturpolitikk

I løpet av 1960 vokste norsk verftsindustri på tross av sterkere konkurranse gjennom et mer liberalisert marked. 1970-årene var et innholdsrikt tiår der Norge begynte å kjenne på konsekvenser av være et land med store oljeinntekter. Starten av 1970 videreførte veksten fra 60-årene og med funnet av olje som videre førte til at verftene begynte med produksjon innen offshore. I motsetning til 1960 der norske verft gjennomgikk en jevn vekst var 1970-årene preget av tilbakeslag på tross av den nye oljerikdommen. Lavkonjunktur og overkapasitet førte til endrede forutsetninger i næringen og statens støttepolitikk ble mer omfattende enn tidligere.

Begynnelsen av 1970-tallet fortsetter i samme spor som tiåret før. Ved 1974 hadde norske verft levert 3.6 millioner b.r.t. Til sammenlikning hadde man levert 1 million b.r.t i 1972 500 000 b.r.t i 1968. I 1974 var det så mye som 3,4 millioner b.r.t som gjorde Norge til verdens nest største skipsleverandør etter Japan.⁴⁷ Dette viste at norske verft som tidligere opererte i «skjermede markedet» hadde gjort seg konkurransedyktige i et mer åpent marked. Selv om Norge var medlem i EFTA, så hadde dette markedet sine begrensinger. Norge åpnet opp for folkeavstemning for å innlemme Norge i det europeiske felleskapet. Fra rederstanden ble det tydelig at EF-medlemskap var sterkt ønsket. I en uttalelse fra Norges Rederiforbund i 1972 kom det tydelig frem at EF-medlemskap var nødvendig for å være konkurransedyktige. Spesielt hvis landene Storbritannia, Irland og Danmark ble medlem ville dette være nødvendig da 60 % av den norske tonnasje gikk til disse landene. Ifølge forbundet var 92% av sysselsettingsgrunnlag innen skipsfart basert på utenrikshandel.⁴⁸ Et annet moment som kan tenkes i denne sammenheng var at en samlet europeisk flåte ville stå sterkere sammen mot den slagkraftige japanske verftsindustrien. Japan hadde etablert seg som verdens største skipsleverandør. Japan hadde opptatt store markedsandeler innen skipsbyggingsmarkedet i årene 1960-1972 og flere land tapte markedsandeler til Japan. Fra 1960 til 1970 hadde

⁴⁶ Hodne 1992: 263

⁴⁷ Andersen 1989: 112

⁴⁸ Uttalelse fra norsk rederiforbund: 24.02.1972

japanske markedsandeler økt fra 20% til 48%. Norge sammen med Danmark og Spania var de eneste landene som ikke tapte andeler til Japan.⁴⁹ Likevel viser dette den påvirkningen og konkuranseevnen Japan hadde i denne perioden. Norge uteble fra europeiske felleskapet, mens landene Storbritannia, Irland og Danmark ble medlemmer av felleskapet.⁵⁰

Det ble store utfordringer for den norske skipsindustrien på 1970-tallet. Det var i hovedsak ikke grunnet fraværet fra det europeiske felleskapet. Etter flere år med vekst ble dette endret raskt da oljekrisen slo inn i 1973. Oljekrisen fra 1973 førte til en krise i internasjonal økonomi og sådan skipsbyggingsindustrien⁵¹ Krisen var et resultat av Yom Kippur krigen mellom Israel og Egypt/Syria. Medlemslandene i OPEC hevet råoljeprisene med 70% og reduserte produksjonen så lenge Israel okkuperte områdene. Resultatet ble at mange land (blant annet Norge) innførte sparetiltak. I løpet av 1974 gikk oljeprisen tilbake på et tidligere nivå⁵² Oljekrise og overkapasitet bidro til vanskeligheter i den internasjonale skipsfarten.⁵³ I perioden 1974-1979 ble ordreserven i internasjonal skipsbyggingsindustri redusert med 90%.⁵⁴ Ved at norske redere var nært knyttet til internasjonale frakten ble de også påvirket av nevnte momenter. Fra 1974 til 1975 ble ordremassen fra rederiene redusert med 1/3 og staten økte støtten i form av subsidier. Statens strategi var å prioritere støtte skipsbyggingsindustrien grunnet verftenes betydning for oljeindustrien⁵⁵ Halvparten av industristøtten gikk til verftsindustrien i årene 1975-1981, mens næringen sto for 10% prosent av den totale industrisyssetningen i samme perioden⁵⁶ Ifølge Dag Stokkland mottok verftindustrien 7,7 milliarder kroner i subsidier i perioden 1975-1983. Ifølge Harald Espeli var verftsstøtten i denne perioden preget av tre forskjellige typer støtte og ofte kunne de kombineres:

1. Direkte støtte fra industridepartementet eller handelsdepartementets budsjett
2. Offentlige finansordninger
3. Preferanseordninger

⁴⁹ Mjelva, 2005: 2 og 48

⁵⁰ Store norske leksikon *Den europeiske union*. <https://snl.no/EU - Den europeiske union> (Lest/Sitert: 30.07.2020)

⁵¹ Andersen, 1989: 120

⁵² Store Norske Leksikon. *Oljekrisen 1973-1974* https://snl.no/oljekrisen_1973-74 (Lest/Sitert: 11.09.2019).

⁵³ Andersen 1989: 120

⁵⁴ Arnt Ove Skoge, *Hvor fartøy bygges kan...Skipsindustriell utvikling i Møre og Romsdal i lys av statelige rammevilkår 1975-2000*. Masteravhandling, Universitet i Bergen, 2010: 33

⁵⁵ Andersen 1989: 120-121

⁵⁶ Mjelva 2005: 211

Som tidligere nevnt ble flere av finansordningene gjennomført på 1960-tallet etter Arbeiderpartiregjerings ønske om å beskytte skipsbyggingsindustrien på 50-tallet. Ved utgangen av oljekrisen ble det etablert flere typer støtteordninger. I motsetning til tidligere hadde den norske stat muligheten til en mer omfattende motkonjunkturpolitikk grunnet den nye oljerikdommen.⁵⁷ Den norske regjeringens tilnærming til motkonjunktoren var å gi store mengder støtte til industrien som ble finansiert gjennom opplåning i utlandet. Finansminister Per Andreas Kleppe mente at økt kjøpekraft ville øke forbruket. Motkonjunktoren var ikke bare et norsk fenomen. Medlemmene i OECD mente at det skulle være et tiltak alle medlemslandene skulle iverksette. Norge var et land som var kjent for å praktisere motkonjunkturpolitikk. Andre land i OECD som USA, Vest-Tyskland og Japan valgte en annen tilnærming ved å gjennomføre tiltak som begrenset eksporten.⁵⁸ Hva ble resultatet av disse tiltakene? De vestlige landene opplevde ulik vekst. I perioden 1973-1979 var det Norge (utenom Tyrkia) som opplevde størst vekst. Storbritannia og Sverige var landene med lavest vekst i Vest Europa. Ved at markedet ute i verden ga mindre rom for eksport, ble det hjemmelige markedet mer lukrativt.⁵⁹ Hvordan var situasjonen for skipsbyggingsindustrien? Støtten til industrien skjedde på mange forskjellige måter. Dette kunne skje gjennom redningspakker, subsidier, garantier og kreditter.

Garantiinstituttet for skip og borrerigger var et av tiltakene som ble ratifisert for å ivareta og fremme verft og verkstedindustrien på 1970-tallet. Tidligere hadde denne ordningen kun vært gjeldene for skip, men den ble videre utvidet til borrerigger og annet utstyr til oljevirkosomhet. Finansieringen av disse lånene kom fra statslån i utlandet, som senere ble nedbetalt av oljepengene. Målet ved utvidelsen var blant å hindre at Aker-Stord skulle selge sin tonnasje til ekstremt lav pris i en periode ratene var svært lave.⁶⁰ Garantiene gikk til inngåtte lån og finansieringer av tidligere kontraheringer. I tillegg ville staten tilrettelegge for nye kontraheringer.⁶¹ Videre skriver Harald Espeli at regjeringen også valgte å utvide denne

⁵⁷ Lange & Hanish 1986: 141

⁵⁸ Tore Jørgen Hanisch, *Norsk økonomisk politikk i det 20. århundre: Verdivalg i en åpen økonomi*, Kristiansand, 1999: 234-235. OECD (Organisation for Economic Co-operation and Development) er en internasjonal organisasjon for økonomisk samarbeid og utvikling. OECD formål er fremme økonomisk vekst, stabilisere økonomien og utvide handelen innad i medlemslandene. Norge har vært medlem siden opprettelsen i 1960. Store Norske Leksikon, *OECD* <https://snl.no/OECD> (Lest/Sitert: 29.10.2019).

⁵⁹ Wicken, 1989: 150

⁶⁰ Hodne & Grytten 1992: 263

⁶¹ Skoge, 2010. 41

garantien for å få større kontroll over bransjen ved å ikke la Låneinstituttet bli for effektivt. Ved at instituttet ga store subsidier til verftsindustrien ville man unngå at garantiene fra Låneinstituttet ble for effektive. Instituttet var eid av staten, enkelte banker og noen verft. Utgangspunktet for instituttet var at det ga innlån som var garantert av staten som skulle øke konkuranseevnen til norske verft.⁶² Instituttet skulle bidra til at norsk verft skulle ha muligheten til å gi gunstigere lån til redere.⁶³ Staten bestemte hvor mye lån som skulle gis og hvor mye renten skulle være. Finansdepartementet valgte i 1974 å forme en avtale som ga utgangspunktet for at staten fikk større kontroll i bransjen. Blant annet ble det bestemt at sysselsettingen innen nybygg i enkelte verft ikke skulle overstiges uten godkjenning. I tillegg ble det også diskutert at staten skulle ta over hele Låneinstituttet. Regjeringen valgt å satse på et garantiinstitutt for skip og borrebygging som ga verftsindustrien store mengder subsidier som skulle forhindre at låneinstituttet ble for effektivt.⁶⁴

Motkonjunkturpolitikken ble intensivert da regjeringen gjorde det klart i 1976 at den statelige støtten skulle økes for at verftene skulle ha mulighet til å ta imot flest mulig oppdrag og videre forhindre en sysselsettingskrise. Samme år ble et utvalg av sentrale aktører innen verftsindustrien etablert for blant annet å vurdere verftsindustriens fremtidige behov. Utvalget gjennomførte en utredning av omstillingsmuligheter og forslag til nye finansordninger. Dette utvalget var kjent som skipsbyggingsutvalget eller Ulveseth utvalget som det også kunne refereres til.⁶⁵ Utvalget besto av formann Ingvald Ulveseth og Otto Grieg Tidemand som henholdsvis var fylkesmann og skipsreder. Resten utvalget besto av 10 representanter fra Skipsbyggerienes landsforening, Vestlandske fartbyggjarlag, Norsk Jern og metallarbeiderforbund, Finansdepartementet, Kommunaldepartementet, Handelsdepartementet og Industridepartementet. I *Industridepartementet Stortingsproposisjon NR. 101 (1976-1977) om tiltak på skipsbyggingssektoren* var utvalgets mandat følgende:

- «Vurdere situasjonen for norsk skipsbygging. Det må tas i sikte på å få i stand en tilpasning av kapasiteten av bygging av nye skip til et ventet fremtidige behov. I denne

⁶² Espeli, Harald. *Industripolitikk på avveie: Motkonjunkturpolitikk og Norges industriforbunds rolle 1975-1980*, Oslo, 1992: 53-54

⁶³ St.prp. 61, 1962-1963: 1

⁶⁴ Espeli, 1992: 54

⁶⁵ Samme sted 1992: 131-134

sammenheng skal det tas hensyn til de retningslinjer for en samlet aksjon som en måtte komme fram til ved internasjonale forhandlinger»

- *«Utvalget må spesielt se på mulighetene for en omlegging til andre produksjonsområder. Ved utarbeidelsen av sine forslag må utvalget ta særlig hensyn til den distriktpolitiske betydning som skipsbyggingsindustrien har»*
- *«Vurdere finansieringsforholdene for så vel skip som andre produkter. Det forutsettes at eventuelle forslag skal baseres på forretningsmessige vilkår og spesielt at leveringskreditter for skip skal falle innenfor rammen av de de forpliktelser en har påtatt seg ovenfor OECD»* ⁶⁶

Utvalget bidro til at regjeringen kunne opprette kortsiktige og langsiktige løsninger.

Kortsiktige løsninger som ble ratifisert av regjering og stortinget var å gi en lånegarantiordning på 400 millioner for skip levert til norske kjøpere. I tillegg ble det gitt skattefordeler til norske redere som bygget sine skip i Norge. ⁶⁷ Industrifondet og Distriktenes utbyggingsfond var eksempler på støtteordninger som ble brukt for å redde og eller opprettholder sysselsettingen i den norske industrien. ⁶⁸

I løpet av andre halvdel av 1970-tallet var det internasjonalt enighet om å redusere kapasiteten i skipsbyggingsindustrien, men det ble vanskelig å gjennomføre ettersom det var en gjennomgående frykt for at det kunne føre til underkapasitet. Dette var også situasjonen i Norge og her måtte det langsiktige løsninger til for å løse problemene med overkapasiteten ⁶⁹ En av de langsiktige løsningene til Ulveseth utvalget var å redusere sysselsettingen innen nybygging med 40%, som også var anbefalingen fra OECD. Utvalget hadde som mål at omstillingen skulle skje uten at arbeidsplasser gikk tapt. Problemet med en slik omfattende nedskjæring var at staten kunne ha en selektiv tilnærming til hvilke verft som skulle få støtte. Staten ønsket å prioritere bedrifter som kunne oppnå høy sysselsetting ved omstilling til en annen virksomheten. Selv om det gikk på bekostning av bedrifter som oppnådde gode resultater per dags dato, men som ikke hadde like gode fremtidsutsikter. Bedrifter med moderne teknologi hadde en fordel i denne situasjonen. En kan nesten hevde at staten ønsket å la enkelte bedrifter gå under for å redusere kapasiteten. Industriforbundet mente at

⁶⁶ Industridepartementet, *Stortingsproposisjon NR. 101 (1976-1977) om tiltak på skipsbyggingssektoren*

⁶⁷ Espeli 1992: 131-134

⁶⁸ Samme sted: 229

⁶⁹ Andersen 1989: 121

konkurranssevnen og markedsforhold var utgangspunktet for sysselsettingen. Forskjellige forbund innen bransjen viste bekymringer for at staten ikke ga garantier og heller ønsket å støtte prioriterte verft. Etter harde forhandlinger vedtok regjeringen et kompromiss ved å øke garantirammen for sidesikkerhet, men ikke i den grad verftene ønsket seg. Ifølge Harald Espeli førte forhandlingene til at omstillingen av verftsindustrien ble lagt til side for at verftene kunne oppnå sysselsetting gjennom støtte.⁷⁰ Ifølge Espen Søylen kunne regjeringen utnytte lavkonjunktoren til å omstille nærings og sysselsettingstrukturen, men valgte å motvirke konjunktoren gjennom subsidier.⁷¹

Selv om Norge var et av landene med størst vekst under lavkonjunktoren, forble det vanskelige tider for eksporten. Eksporten gikk drastisk ned i andre halvdel av 1970-tallet. I perioden før klarte flere verft å holde sysselsettingen oppe ut ifra bestillingene som ble gjort før oljekrisen, men tilgangen av nye ordre var begrenset hvis ikke tiltak ble igangsatt.⁷² Myndighetene ønsket å gjøre næringen mer konkurransedyktig og dermed ble den omfattende subsidiepolitikken videreført gjennom den såkalte Skipseksportkampanjen fra 1977 til 1980. Den var et resultat av Ulvseth-utvalgets henvendelse til industriminister Bjartmar Gjerde om å tilrettelegge rentestøtte for å fremme eksport. I denne perioden førte kampanjen til at næringen fikk oppdrag til 4 milliarder kroner. Kampanjen ga statelige garantier på 3,7 milliarder og en rentegaranti på 1, 525 milliarder kroner. I ettertid ble dette beregnet til det være det mest kostbare tiltaket under motkonjunkturpolitikken. Et av målene var å fremme eksport fra verftsindustrien rettet mot utviklingsland. For å tilrettelegge dette ble regjeringen gitt blankofullmakt for å hjelpe verftsindustrien til å komme seg på beina. Dette skulle skje med en garantiordning under Garantiinstituttet for eksportkreditt (GIEK) hvor eventuelle tap skulle dekkes av Direktoratet for utviklingssamarbeid (Norad) Utgangspunktet for ordningene var at norsk verft skulle levere skip og diverse verftleveranser til kjøpere fra U-land, gjennom et «gaveelement» på 25% eller f.eks. rentestøtte gjennom GIEK.⁷³ Stortinget vedtok ordningen 19. november 1976. Ordningen ga garantier inntil 250 millioner til støtte til

⁷⁰ Espeli 1992: 137-139

⁷¹ Hanisch, 1999: 234.

⁷² Wicken, 1989: 151

⁷³ Hanisch, 1999: 140-142 Bjartmar Gjerde var både industriminister og oljeminister i løpet av andre halvdel av 1970-tallet. Store norske leksikon, Bjartmar Gjerde https://nbl.snl.no/Bjartmar_Gjerde (Lest/Sitert: 30, 10, 2019).

eksporten til u-land. ⁷⁴ Ifølge With Andersen gjorde fremveksten av u-landsflåten at overkapasiteten ble forverret. I tillegg var U-landene konkurransedyktige gjennom lave kostnader på bygging av skip ⁷⁵ Likevel ble landene mulige kjøpere av skip fra for norske verft på grunn av GIEK ordningen. I utgangspunktet var dette prosjektet kun en midlertidig løsning for å opprettholde sysselsettingen blant norske verft frem til den generelle etterspørselen tok seg opp. Til tross for omfattende støtte i perioden 1977-1981 gikk eksporten kraftig ned. I 1981 var eksporten 13% av det den var 1977 ⁷⁶

Oljeindustrien i Norge hadde utviklet seg til å være viktig for verksteder da de sto for store leveranser til næringen. Investeringene innen industrien var allerede i 1974 på 3 milliarder kroner og perioden mellom 1977-1980 lå gjennomsnittet på 9 milliarder årlig. På begynnelsen av 1970-årene ønsket ikke MVL (Mekaniske verksteds Landsforening) og myndighetene at verkstedene skulle bli for nært bundet til næringen fordi de hadde liten tro på at den skulle utgjøre en stor andel av verkstedindustrien. I 1974 hevdet MVL at offshore markedet ville bare være 15% av leveransene for verkstedene. MVL hevdet også at etterspørselen fra andre kunder utenom oljenæringen var så stor at mangel på kvalifisert arbeidskraft ble sett på som en hindring for vekst. Derfor ble det sett på som nødvendig å beskjeftige seg gradvis inn i næringen for å tilpasse seg strukturendringene i kjølvannet av utbyggingen av nordsjøindustrien. MVL endret holdning da ordretilgangen ble redusert ⁷⁷

Den nyetablerte oljeindustrien ble fra enkelte sett på som en mulig utvei for mekaniske verksteder som opplevde sviktende ordretilgangen etter oljekrisen. Leveranser til offshore og fortrinnsrett var virkemidler som ble sett på som mulige utveier for næringen. Ved funnet av oljen i 1969 ble paragraf 54 i den Kongelige resolusjonen, som stilte krav til bruk av norske varer og tjenester utvidet og tatt opp i Stortinget. Konesesjonen for oljevirkosomhet var ikke like streng i forhold til utenlandske aktører slik som f.eks. ved vassdragsutbygging. I perioden frem til 1975 var det misnøye fra redere og konserner mot myndighetenes politikk. Redere og de forskjellige konsernene mente at myndighetenes behandling av paragraf 54 ikke fremmet norsk industrileveranser til norsk sokkel. Myndighetenes ønske om å fremme næringslivet var sterkere enn ønske om å beskytte norske aktører. Også industriforbundet la

⁷⁴ St.prp nr. 101: 5

⁷⁵ Andersen 1989: 121-123

⁷⁶ Wicken, 1989: 151

⁷⁷ Samme sted: 153

press for at redere, konserner og videre mekaniske verksted/verft skulle få gunstigere vilkår. Presset førte til slutt at Stortinget ga tiltalelse til å gi norske plattformprodusenter og underleverandører oppdrag på 2 milliarder kroner. Tiltaket viste til at oljepolitikken også ble brukt som et motkonjunkturtiltak.

Det ble likevel en nedgang av leveranser fra norsk industri i årene 1976-1977. Eksporten var den som falt mest, mens leveransen til norsk sokkel lå stabilt. Industriforbundet slo fast at offshorenæringen ikke stimulerte norsk industri i den grad som flere ønsket. Det ble hevdet at oljeindustrien kunne fungere som stimuli for omstilling og utvikling innen verkstedindustrien. I 1977 ble det opprettet et rapporteringssystem som skulle bidra til tydelighet rundt paragraf 54. Sammen med etableringen av vare og tjenestekontoret i olje og energidepartementet i 1979 ga disse tiltakene en tydeligere bestemmelse rundt konsesjonen. Dette tilrettela for en mer proteksjonistisk tilnærming som ga verksteder større tilgang til den norske offshoreindustrien.⁷⁸ For verkstedene som hadde vært aktive innen eksport ble oljenæringen en redning i en periode der eksporten og det generelle skipsmarkedet var preget av lavkonjunkturen.⁷⁹ Oljekrisen fikk konsekvenser for den internasjonale økonomien og videre den norske skipsbyggingsindustrien. Mindre gunstige vilkår for ordre gjorde det vanskelig for både redere og verft som var gjensidig avhengig av hverandre. Offshore ble et alternativ for flere verft innenfor næringen. Selv om enkelte verft allerede fra starten av 1970-årene hadde etablert seg innen offshore, ble vilkårene gunstigere ved myndighetenes tilrettelegging for norske aktører ved sterkere konsesjon i Nordsjøen fra og med 1979. I perioden 1981-1984 hadde næringen en årlig gjennomsnittlig inntjening på 30 milliarder kroner. Dette beløpet økte frem til 1988. Til sammenlikning var inntjeningen i 1974 på 3 milliarder kroner og perioden mellom 1977-1980 lå det på gjennomsnittlig 9 milliarder kroner årlig⁸⁰

De siste årene på 1970-tallet var preget av at subsidepolitikken hadde resultert i store gjeldskostnader og skipsindustrien alene hadde opptatt en gjeld på 25 milliarder. Økonomiavdelingen i finansdepartementet mente at regjeringens subsidepolitikk ville forhindre omstilling i næringen. Det var klart at det var struktur og vekstproblemer i

⁷⁸ Espeli 1992: 150-159

⁷⁹ Wicken, 1989: 155

⁸⁰ Samme sted: 153

næringen og daværende finansminister Finn Kleppe valgte å opprette et utvalg for å lage en utredning som kunne avdekke og løse disse problemene. Utvalget ble kjent som *industrivekstutvalget*. I tillegg til å utrede struktur og vekst problemer skulle utvalget se på konkurransefordeler i enkelte bransjer og mulighetene til å finne nye næringer. Utvalget kom ikke frem med konkrete forslag. Derimot la det grunnlaget for retningslinjene som ble lagt frem i stortingsmeldingen *Industripolitiske retningslinjer for de nærmeste år fremover* som kom ut i 1980⁸¹ For verftsindustrien ble ikke forutsettingene noe bedre da Ulveseth-utvalget kom med delinnstilling nr 2 der det ble klart at kapasiteten og sysselsettingen innen nybyggingen av skip måtte kraftig ned. Flertallet i komiteen gikk inn for å redusere kapasiteten fra 20 000 (1977) til 14000 sysselsatte i 1980. Endringene skulle ikke være for store om verftene skulle klare omstille seg mot offshore.⁸²

1980-tallet: Nye politiske og økonomiske forutsetninger

Ny politisk retning fra regjeringen på starten av 1980-tallet la grunnlaget for endringer av økonomien i Norge, ved at Arbeiderpartiet ble erstattet av en borgerlig regjering. Dette skjedde ikke bare i Norge, men også i andre land i Europa som på 70-tallet hadde sosialdemokratiske regjeringer⁸³. Skiftet medførte at subsidepolitikken som var gjennomgående i industrien og sådan skipsbyggingsindustrien på 1970-tallet ble satt til side for en politikk som var tilpasset markedet. Ifølge Tore Jørgen Hanisch ga de nye forutsettingene et større fokus på «*en mer effektiv makroøkonomisk aktivetsregulering, med utgangspunkt i etterspørselsvirkningen av statsbudsjettet*» Den nye regjeringen satset på at lønnsutviklingen skulle påvirkes av industriens konkurransevne. Den nye liberaliserte økonomiske politikken tilrettela for reduisering av støtteordninger og en lavrentepolitikk. Den økonomiske politikken ble allerede liberalisert på slutten av 1970-tallet av den siste Arbeiderparti regjeringen. Den tidligere prioritering av sysselsetting ble ikke vektlagt i samme grad som tidligere og selektiv industristøtte ble erstattet med en bredere næringspolitikk med generelle rammebetingelser. Ved at den norske økonomien ble liberalisert ble også konkurransen hardere og staten forble ikke en sikkerhet som tidligere. Statens innblanding i økonomien ble redusert. For at utviklingen skulle forbli balansert ble

⁸¹ Skoge 2010: 49-51. Se også Industridepartementet St. meld. Nr 54

⁸² Andersen 1989: 123

⁸³ Hanisch 1999: 263

det etablert en generell etterspørselsregulering på makronivå. Tilbud og etterspørsel skulle tilrettelegge for gunstigere økonomiske vilkår og bedre fordeling av ressurser på mikronivå. Ifølge Hanisch hadde den beskyttende subsidiepolitikken ført til at den norske økonomien prislet seg ut av markedet. Grunnet dette ville det bli vanskelig å endre økonomien ettersom industrien ikke hadde omstilt seg til markedet og blitt skjermet gjennom subsidiepolitikk. Historikere er enige om at den nye hverdagen for bedrifter ble hardere ved at myndighetene la til rette for at markedet skulle stå friere.⁸⁴ Endringen førte til at selskaper hadde større makt over markedsutvikling og teknologiutviklingen. Spesielt innen offshore, der interessen fra spesielt utenlandske selskaper var høy. Tidligere var det risikabelt for utenlandske selskaper å investere i Norge ettersom staten kunne påføre ekstra skattelegging. Ved den borgerlige regjeringens inntog ble risikoen minsket ettersom politikken tilrettela for mindre statelig innblanding i næringslivet.⁸⁵

I perioden fra slutten av 1970-tallet og begynnelsen av 1980-tallet ble sysselsettingen halvert innen tradisjonell skipsbygging. Flere verft måtte omstille driften til også omfatte produksjon, installasjon, reparasjon av plattformer til virksomheten i Nordsjøen. Generelt ble det færre konkurrenter og konkurransen mellom de gjenværende bedriftene ble sterkere. Færre oppdrag til høye priser og liten lønnsomhet preget bransjen.⁸⁶ Enkelte verft ble lagt ned, noen klarte tilpasse seg, mens andre reduserte omfanget av virksomheten.⁸⁷ De nye vilkårene ga utgangspunkt for et mer krevende næringsliv og dette var også situasjonen for verftsindustrien. Innstramming i subsidiepolitikken og liberaliseringen av næringslivet førte til at flere verft ble lagt ned og de mest konkurransedyktige verftene sto igjen. Ved en mer liberalisert økonomi hadde markedet større påvirkning for hva som var lønnsomt. Markedsituasjonen i denne perioden ga verftene intensiver til å satse mot plattformer og offshore. Myndighetenes intensjon var å tilrettelegge omstilling i næringen. Ved at markedet fikk mer spillerom ble det også viktigere for verftene å ha god omstillingsevne.⁸⁸ De økte lønningene fra 1970-tallet var en konsekvens av oljevirkosomhetens generelle høye lønnsnivå

⁸⁴ Hanisch, 1999: 263-265

⁸⁵ *Tidskrift for samfunnsforskning, Årgang 31., nr 2 .. Avhengighet, kultur og internasjonale rammer: Usikkerhet og risiko i norsk oljepolitikk 1965-87* Oslo, 1990: 180

⁸⁶ Industriøkonomisk institutt. *Skipsbygging-En saga av blott? Omstillinger i verftsindustrien. Sammendragsrapport nr. 59.* Bergen. 1986: 1

⁸⁷ Andersen 1989: 121

⁸⁸ Industriøkonomisk institutt 1986: 1

som førte til høyere lønninger til faglært arbeidskraft. I et utfordrende marked var det mer vanlig å permittere ansatte enn å la virksomheten gå konkurs. En annen tilnærming var å beskytte arbeiderne ved omplassering eller førtidspensjonering.⁸⁹

I 1986 kom Industriøkonomisk institutt med sammendragsrapporten: *Skipsbygging-En saga blott? Omstillinger i verftsindustrien*. Rapporten så nærmere på utviklingen blant 10 skipsverft. Hvilke verft som har blitt undersøkt vises ikke, men er relevant i forhold til den generelle utviklingen. Rapporten tar for seg utviklingen innen bransjen fra perioden 1978-1984. Rapporten kom frem til flere konklusjoner om hvorfor bransjen slet i denne perioden. Et av problemene rapporten viser er at mange verft slet med å finansiere omstilling på grunn av mangel på egenkapital. Omstillingen ble også svekket grunnet liten satsning på forskning og utviklingsarbeid. Flere verft satset heller ikke sterkt nok på å søke etter alternative omstillingsmuligheter. Potensielle omstillinger ble problematisk i planleggingsfasen og i iverksettingsfasen. Rapporten hevdet at omstillingsmulighetene kunne vært forbedret gjennom økt fleksibilitet og samordning rettet mot jobbskapning. I tillegg ble det hevdet at bedre langsiktig planlegging fra verftenes side også kunne bedret omstillingsmulighetene. Rapporten hevder også at flere verft ikke satset nok på markedsutvikling. Mangel på forståelse av markedet gjorde det vanskelig i planleggingsfasen for mange verft og dette gjorde omstilling vanskelig. Kombinasjon av den manglende markedskunnskapen og muligheten til permitteringer kunne også svekke muligheten til omstilling. I perioder der verftene hadde større produksjonskapasitet enn det kundene la beslag på ville det være hensiktsmessig å permittere arbeidskraft for å bedre muligheten for omstilling. Rapporten hevder også at myndighetene burde iverksett mer omfattende investeringer rettet mot omstilling av bransjen hvis norske verft skulle overleve.⁹⁰ Rapporten er mer omfattende, men konklusjonen er nevnte faktorer. Det er tydelig at liberaliseringen av næringen og mindre omfattende statsstøtte gjorde det vanskeligere for verftsindustrien. Under forhandlingene om reduksjon av kapasiteten innen verftsindustrien på midten av 70-tallet ble omstillingen skjøvet til side grunnet bekymring for redusering av arbeidsplasser og dermed fortsatte bransjen å motta enorme mengder subsidier. En konsekvens av manglende omstilling ble tydelig utover 1980-tallet. Ved reduksjonen av subsidier ble det klart at den manglende

⁸⁹ Samme tid: 1-2

⁹⁰ Samme sted: 3-4

omstillingen hadde ført til redusert konkurranseevne. Et annet kjennetegn var verft som lå utenfor urbaniserte områder som opplevde vekst kontra verft i sterkt urbaniserte områder med høye eiendomspriser og liten tilgang til plass. Ifølge With Andersen var skipsverftene på 80-tallet i hovedsak av to typer. De store kombinerte bedriftene med ulike produksjonsmarkeder. Eksempler på dette var «datterselskaper» som spesialiserte seg innen engineering og større konstruksjonsenheter. I hovedsak drev disse konsernene en integrert virksomhet som kombinerte blant annet industri, bygg, anlegg og tjenesteyting. Den andre modellen var verft med en driftsform som flere av de mindre verftene baserte seg på. Konkurransafortrinnet hos disse verkstedene lå i liten byråkratisering og stor fleksibilitet. Som de større konsernene baserte de mindre verftene seg også på å samarbeide, men de skilte seg ut ved å drive en gjensidig virksomhet. Verftene samarbeidet ved å la de enkelte verftene spesialisere seg innen ulike virksomheter slik at de ikke utkonkurrerte hverandre. Verftenes virksomhet baserte seg ofte regionalt.⁹¹ Verftindustrien anno 1990 var preget av at verftene som var lokaliserte i tett bebygde strøk var lagt ned eller omstilt. Blant de som var nedlagt var Aker mekaniske verksted, Kaldnes mekaniske verksted, Horten verft og ikke minst Framnæs mekaniske verksted. Som tidligere nevnt opplevde flere av disse verftene problemer med å utvide virksomheten grunnet liten plass og tillegg slet de med store eiendomsutgifter. Mellomstore verft på Vestlandet og Trøndelag ble det nye tyngdepunktet for næringen. Disse verftene spesialiserte seg innen trålere, kjemikalertankere, offshorefartøyer i tillegg til ferjebygging. Næringen gikk i retning av å bli en kunnskapsnæring som satset på spesialtonnasje⁹²

Sammendrag

Norsk skipsbyggingsindustri var i etterkrigsårene innholdsrike på mange måter. Teknologiske endringer, mer internasjonalisering og en mer omfattende innblanding fra myndighetene kjennetegner perioden. Subsidiepolitikken hadde allerede blitt viktig fra starten av 1950-årene og fikk en mer fremtredende rolle utover 60-70-tallet. Flere ordringer ble opprettet for å gjøre bransjen konkurransedyktig. Norsk skipsbyggingsindustri hadde fra 1950-tallet til

⁹¹ Andersen, 1989: 121-123

⁹² Skipsrevyen. *Verftsindustrien* <https://www.skipsrevyen.no/article/tema-verftsindustrien/> (Lest/Sitert. 15.10.2019). Kunnskapsnæring er en betegnelse for næring som satser innovativt, høyteknologisk og trekker til seg høyt utdannet arbeidskraft. Statistisk sentralbyrå, *Kunnskapsintensive næringer* i Norge. 2016/4 <https://www.ssb.no/teknologi-og-innovasjon/artikler-og-publikasjoner/attachment/254476?ts=152a0f87700>: 8. (Lest/ sitert 16.10.2019)

1960-tallet vært gjennom en overgang fra et skjermet hjemlig marked til et mer ekspansivt marked gjennom blant annet EFTA og andre handelsavtaler. Ved oljefunnet i 1969 ble et nytt marked åpent for mange verft og flere verft engasjerte seg tidlig innen offshore.

Offshoreindustrien bidro til at norske verft fikk et nytt marked og satse videre på. En konsekvens av offshore industrien var at det bidro til at Norge ble et høykostnadsland. Det var stor vekst i skipsbyggingsindustrien på slutten av 60-tallet og begynnelsen av 70-tallet. Forholdene ble vanskeligere ved oljekrisen og lavkonjunkturen som fulgte med. Under lavkonjunkturen ble subsidiene mer omfattende da konkurransen hardnet til. Tiltakene var ekstremt kostbare og mot slutten av 1970-tallet ble disse ordningene redusert. Ved siden av lavkonjunktur slet bransjen med overkapasitet. Det var for mange skip i industrien og etterspørselen etter nye skip var for lav. Dermed ble det en politisk enighet om å redusere kapasiteten i noen år for å få opp etterspørselen. I mellomtiden ble det anbefalt å satse mot offshore. For mange var dette markedet preget av færre konkurrenter, men konkurransen mellom de gjenværende bedriftene var fortsatt høy. Færre oppdrag til høye priser og liten lønnsomhet preget bransjen. Forutsetningene ble ikke enklere da subsidiene ble ytterligere redusert ved den borgerlige regjeringens inntreden. Flere verft slet med å overleve og mange verft i tettbygde strøk ble lagt ned på 80-tallet. Mindre verft som samarbeidet og konserner var verftene som overlevde og videre ut på 90 tallet ble verftnæringen en kunnskapsnæring rettet mot spesialtonnasje.

Kapitel 3: Framnæs mek. Verk: 1879-1970

Denne delen av oppgaven skal se nærmere på forhistorien til Framnæs mekaniske verksted. Det vil si fra etableringen i 1879 til 1970. Formålet med kapitlet er å trekke de historiske hovedlinjene i årene før perioden som skal omhandles. Ved å se igjennom forhistorien får man et innblikk i hvordan verftet utvikler seg igjennom årene. Dette er viktig for å få en forståelse av studieobjektet, men også for å forstå hvilke økonomiske og driftsmessige forutsetninger verftet hadde i perioden. Kapitlet er i hovedsak delt i to. Perioden før og etter 1945. Perioden før tar utgangspunktet i etableringen og fremveksten FMV hadde som verft og dens posisjon for Sandefjord og hvalfangsten. Perioden etter tar utgangspunkt i moderniseringen og uavhengigheten fra hvalfangsten frem til 1970. Materialet på dette området er i hovedsak basert på sekundærkilder.

1879-1945: Etableringen og hvalfangst

I 1879 etablert verftseier og reder Christen Christensen et skipsverft. Han kjøpte områdene Rødsverven, Sjøbergsverven og Langestrand for å utvide sin skipsbyggingsvirksomhet. Virksomheten ble kjent i ettertid som Framnæs skipsverft. Før oppkjøpet av disse områdene hadde Christensen etablert seg som skipsbygger på Rødstangen i Sandar. De første årene baserte virksomheten seg på bygging av skip i tre. Framnæs utvidet sin virksomhet ved å kjøpe Sandefjord mekaniske verksted i 1892. Ifølge Oldstad kunne hensikten med oppkjøpet være å skaffe seg regionalt monopol.⁹³ I 1892 ble dette mekaniske verftet og det etablerte skipsbyggeriet på Framnæs sammen etablert under navnet Framnæs Mekaniske Verksted.⁹⁴ I 1896 endret verftets seg til å bli et jernskipsbyggeri, noe som var en stor overgang for bedriften som endret byggemetode fra tre til jern og stål. I 1898 etablerte Framnæs seg som et aksjeselskap og aksjekapitalen var på 334 000 kr fordelt på 155 aksjonærer.⁹⁵

I årene 1904-1907 produserte Framnæs tredje flest skip i Norge og mange av disse var hvalbåter. Likevel var reparasjon og vedlikehold den viktigste virksomheten. Grunnen var i hovedsak at det lå en sikkerhet i dette. Nybyggingen baserte seg på at skipsskrogene ble bygd på Framnæs og videre ble maskiner montert andre steder. I løpet av de første tiårene av 1900-tallet moderniserte verftet seg ved bruk av ny teknologi som endret arbeidsmetodene ved

⁹³ Finn Olstad, *Sandefjords historie: B. 1: Strandsitter og verdensborger*, Sandefjord kommune, 1995: 67-70)

⁹⁴ Hans. S. I Bogen, *A/s Framnæs Mek. Verksted: 1898 – 1948*. Oslo, 1948: 154

⁹⁵ Olstad, 1995-1997: 73-74

verftet. Fra 1909-1914 var i hovedsak nybyggingen basert på hvalbåter.⁹⁶ I perioden 1900-1914 ble det bygd 27 hvalbåter. Sandefjord var Norges fremste hvalfangerby og et verft i nærheten var til stor nytte for de 27 hvalfangerselskap som var lokalisert i Sandefjord. Framnæs var på denne tiden byens største arbeidsplass⁹⁷ 1. verdenskrig var vanskelig da Britiske myndigheter satte hvalolje på kontrabandeliste⁹⁸ For å møte denne utfordringen måtte Framnæs rette sitt fokus mot service for handelsflåten. I løpet 1914-1918 ble bare et skip bygget, men verkstedet hadde stor ordrepågang av reparasjon og vedlikehold. Nybyggingen ble satt på agendaen fra 1917 i kjølvannet av en mer omfattende ubåtkrig som førte til mange forliste skip. Moderniseringen fortsatte også under de første årene etter krigen.⁹⁹ Som tidligere nevnt var 1920 årene preget av nedgangstider i skipsbyggingsindustrien og lite av virksomheten gikk til nybygging. Lyspunktet i denne perioden var hvalfangsten og virksomheten rundt den som i stor grad var skjermet i forhold til andre markeder. Framnæs bygde sin virksomhet rundt hvalflåten og her hadde verftet en tydelig fordel da verftet var regnet som det førene verftet innen næringen. I den grad det ble bygget nye skip i denne perioden var det hvalbåter, frukt båter og cargoliners.¹⁰⁰ Det generelle næringslivet slet også grunnet paripolitikk og kroneoppskriving. Ved at Framnæs var nært knyttet til hvalfangsten ble det en slags sikkerhet og sysselsettingen gikk opp på somrene på 1920-tallet. I tillegg ble verftet stadig modernisert¹⁰¹ Hvalfangervirksomheten var fortsatt stor på 1920-tallet som medførte økt drift med reparasjoner og vedlikehold om somrene da hvalflåten var hjemme fra fangst.¹⁰²

Økonomisk opplevde hvalfangsten nedgangstider fra 1930-årene. For Framnæs sin del var dette en fordel i en kort periode ettersom båtene lå igjen i Sandefjord og verftet kunne drifte sin virksomhet rundt service for hvalflåten. Svingninger i hvalfangsten førte til at flere rederier og verft så det nødvendig å ikke gjøre seg for avhengig av denne næringen. Flere

⁹⁶ Samme sted: 222-236

⁹⁷ Olstad 1995: 218-224

⁹⁸ Samme sted: 263 Kontrabanding er et begrep på varer som er ulovlig å innføre. Store Norske leksikon. *Kontrabande* <https://snl.no/kontrabande> (Lest/Sitert: 18.09.2019)

⁹⁹ Samme sted: 264-269

¹⁰⁰ Samme sted: 281-282

¹⁰¹ Olstad, 1995: 340. Paripolitikken var et resultat av myndighetenes beslutning om knytte kronene til gullstandarden. Inflasjonen under 1. verdenskrig var høyere i Norge enn i mange andre land. Dermed ble det ble ugunstig å knytte gullstandarden etter gammel paritet. Store norske leksikon. *Paripolitikk* <https://snl.no/paripolitikk> (Lest/Sitert: 19.09.19).

¹⁰² Magdahl, 1993: 83-87

valgte å endre strategi ved å se muligheten i andre markeder for å ha flere ben å stå på. ¹⁰³ I løpet av 1930-årene endret næringslivet i Sandefjord sitt fokus. Selv om hvalfangsten var den viktigste næringen var det et mål om å gjøre seg uavhengig av den, noe som Framnæs måtte forholde seg til. Omstillingen ble først tydelig i løpet av siste halvdel av 1930 årene.¹⁰⁴ Det ble vanligere å bygge andre typer skip selv om hvalbåter fortsatt var majoriteten av det som ble bygget. ¹⁰⁵ Viktigheten av hvalfangsten kan likevel ikke undervurderes. Spesielt fra et lokalt perspektiv. 80% av skattene i Sandar kommune kom fra hvalfangsten. Dette var ikke bare skattepenger direkte fra rederiene og verftene, men også fra underleverandørene ¹⁰⁶Som tidligere nevnt valgte flere norske verft å tjene okkupasjonsmakten og Framnæs var intet unntak. I løpet av krigsårene bygde verftet 8 vaktskip og en slepedamper.¹⁰⁷ I tillegg gikk mye av virksomheten til reparasjon og vedlikehold for okkupasjonsmakten. Sysselsettingen i krigsårene var høy med gjennomsnittlig 800-900 mann. ¹⁰⁸ For kommunen ble tapte skattepengene en ulempe under krigen da Sandefjord i utgangspunktet hadde tjent godt på dette tidligere. ¹⁰⁹I løpet av frigjøringsåret 1945 ble verkstedet utsatt for bombeangrep som førte til betydelig skade på forskjellige enheter på verkstedet ¹¹⁰

1945-1970: Modernisering og uavhengighet fra hvalfangsten

Ved krigens slutt ble hovedfokuset å bygge opp de ødelagte strukturerende og tilbakeføre virksomheten slik verkstedet var før krigen. Dette innebar et langsiktig reparasjonsarbeid¹¹¹ Hvalfangsten forble den viktigste næringen i Sandefjord, men den ble sett på som en døende næring¹¹² Som tidligere nevnt var ikke det uforutsett, ettersom tanken om omstilling hadde vært i fokus siden 1930-årene. Verftet ble modernisert i etterkrigsårene og skipsbyggingen gikk i retning vekk fra nybygging av hvalbåter. Fraktskip, fruktskip og andre typer fraktskip var i hovedsak typer skip som ble nybygd. I 1930 var andelen nybygde hvalbåter 80% og

¹⁰³ Bogen: 293-296

¹⁰⁴ Olstad, 1997: 29-30

¹⁰⁵ Bogen, 1948: 302

¹⁰⁶ Sandefjords blad, 01.23.1971: 3

¹⁰⁷ Bogen: 315

¹⁰⁸ Olstad, 1997: 126

¹⁰⁹ Sandefjords blad, 01.23.1971: 3

¹¹⁰ Samme sted: 162

¹¹¹ Bogen, 1948: 322

¹¹² Olstad, 1997: 187-190

allerede i 1948 nede i 38%.¹¹³ I perioden 1955-1965 gjorde Framnæs seg uavhengig av hvalfangsten. Gjennom utbygging og modernisering av Framnæs ble det mulig.¹¹⁴ Skipsbyggingen opplevde generell fremgang i løpet av 1950-årene, men også nedgang med lavkonjunkturen fra 1957. Det generelle markedet var preget av overkapasitet, hardere konkurranse og mangel på ordre. For Framnæs sin del ble ikke situasjonen like alvorlig som ved andre verft grunnet gode forbindelser innen markedet for reparasjon og service. I tillegg gjorde stordokka fra 1962 det gunstigere for at verftet klarte å opprettholde virksomheten. Likevel ble det en del oppsigelser og permitteringer i perioden 1958-1961, noe som førte til mangel på fagfolk da verkstedet igjen hadde bruk for dem. Det regionale arbeidsmarkedet på den tiden var godt og dermed opplevde Framnæs problemer med å få de tidligere oppsagte og permitterte fagarbeiderne tilbake i virksomheten. Fra 1960-årene ble det satset på seriebygging av skip som blant annet var fruktbåter og kjøleskip. Framnæs konkurrerte mot japanske verft om disse båtene og vant frem pga pris og kortere leveringstid.¹¹⁵ Dette viste kapasiteten verftet hadde med tanke på den sterke stillingen japanske verft hadde opparbeidet seg i denne perioden.

Tidligere byggemetoder var basert på klinking som den vanligste formen frem til 1950. Nye moderne teknikker ble etter hvert tatt i bruk. Et eksempel på dette var sveising som ble mer vanlig i skipsbyggingen, men klinking forble fortsatt en del av byggeteknikken.¹¹⁶

Moderniseringen av skipsindustrien i Norge skjedde i ulikt tempo på 1950-tallet, men på Framnæs skjedde utviklingen langsommere enn ved verksteder med tilsvarende virksomhet.¹¹⁷ Ifølge Jørn Magdahl hadde ikke den teknologiske utviklingen kommet like langt på Framnæs da verftet i hovedsak baserte driften på gamle produksjonsformer. Det var ingen nødvendighet å forlate denne posisjonen, da FMV fortsatt var et reparasjons og vedlikeholds verksted som ikke ville få en gevinst av nye produksjonsformer.¹¹⁸ Det ble likevel gjort grep ved Framnæs ved stadig utbygging av verkstedet og mengde tonnasje økte i samsvar med utbyggingen i perioden 1950-1970.¹¹⁹ 1960-årene var preget av mer omfattende bruk av

¹¹³ Samme sted: 312

¹¹⁴ Knut Berg, *Sandefjords historie- Sett gjennom Sandefjords spalter 1861-1983 Bind II 1940-1983*, Sandefjord, 1984: 600

¹¹⁵ Magdahl 1993: 288-291

¹¹⁶ Samme sted: 276-277

¹¹⁷ Olstad 1997: 312

¹¹⁸ Magdahl, 1993: 312

¹¹⁹ Berg 1984: 600

sveising i byggingen, noe som gjorde det nødvendig med platehaller. Den første platehallen ble allerede etablert på slutten av 1950-tallet. Hallen var viktig for å opprettholde en jevn temperatur som er en forutsetning for et godt resultat med sveising som produksjonsmetode i motsetning til klinking der temperaturen ikke er avgjørende. Sveising som metode gjorde det mulig å sveise sammen mange komponenter til større seksjoner. Tidligere ble skipene bygd fra bunnen steg for steg på et sted på verkstedet. Da en tok i bruk seksjonsbygging som metode ble det mulig å arbeide med flere komponenter samtidig, for så montere dette sammen. Selv om bygging i seksjoner var ny som metode på slutten av 1950-tallet ble den ikke praktisert fullt ut før i 1977. I mellomtiden var det ikke uvanlig at flere deler ble bygd på samme seksjon.¹²⁰ Framnæs utvidet og moderniserte ikke bare gjennom sveising og nye byggeteknikker, men også med nye kontorbygg, elektriske anlegg, nye dokker og kraner og som tidligere nevnt sveisehaller. Oppkjøp av eiendommer og sprengning av fjell gjorde det mulig å bygge ut virksomheten¹²¹

Økonomisk kjente verftet på økte lønnsutgifter, pensjon, trygd og andre sosiale utgifter som ble bestemt i tariffavtalene. Det blir nevnt i årsberetning fra 1962 at disse utgiftene gjør Framnæs mindre konkurransedyktige ovenfor sine utenlandske konkurrenter. Dette var også en uttrykt bekymring fra flere årsberetninger på 1960-tallet.¹²² Samtidig var det en utfordring for ledelsen som opplevde press og motstand fra arbeidere som ønsket bedre vilkår for overtidsbetalinger og akkordprosjenter.¹²³ Styret uttrykket i årsberetning fra 1967 en generell bekymring for den norske skipsindustrien hvis ikke staten ga like gode kreditter som sine utenlandske konkurrenter fikk. Utsiktene for 1968 var lite lovende med mangel på reparasjonsjoner og nybygging.¹²⁴ Haakon With Andersen hevder at den statelige støtten var mindre enn det andre land fikk i løpet av perioden 1967-1975¹²⁵. Samtidig strider dette synet imot hva Hans K. Mjelva avdekker i sin doktoravhandling «*Tre storverft i norsk industris fineste stund*». Mjelva kjører en komperativ analyse av verftene Stord Verft, Rosenberg mekaniske verksted og Fredrikstad mekaniske verksted. Mjelvas konkluderer at disse

¹²⁰ Samme sted: 283-284

¹²¹ ARS-A-1318 *Framnæs mekaniske verksted*. Årsberetning og regnskap for Framnæs mek. Verksted. 1960-1969. Vestfoldarkivene

¹²² Samme sted

¹²³ Magdahl 1993: 341

¹²⁴ ARS-A-1318 Årsberetning og regnskap for Framnæs mek. Verksted. 1967-1969

¹²⁵ Andersen 1989: 112-113

verftene fikk rikelig støtte i denne perioden.¹²⁶ Om FMV fikk mye eller lite støtte i forhold til andre verft kan være vanskelig å si, men at verftet fikk støtte er det ingen tvil om. Selv om verftet tjente penger på nybygging, måtte de låne 2 millioner Euro-Dollars hos Lazard Brothers & Co. Ltd London for å opprettholde virksomheten. Det samme gjaldt i 1966 da det ble lånt 6 millioner fra hvalfangerbedriftens sikringsfond og 5 millioner fra den norske Creditbank 1968. I 1967 ble i tillegg verkstedets aksjer i Låneinstituttet solgt til Framnæs Investment A/S. I årsberetningen fra 1960 skriver styret at tollnedsettelsen etter Norges innlemmelse i EFTA ikke var merkbar. Samtidig er det verdt å nevne at tollene ikke ble fjernet fullt og helt før i 1966. Stålpriene gjennom denne perioden holdt seg på et jevnt nivå og varierte lite frem til 1969 da prisene begynte å øke kraftig. Prisen på ferdigvarer og maskiner fra andre leverandører steg jevnt utover 1960-tallet.¹²⁷ Perioden på 60-tallet var også preget av nedgang innen hvalfangsten. Selv om Framnæs fortsatt drev med reparasjon og vedlikehold av hvalflåten var det uttrykt i årsberetningene i denne perioden at hvalfangervirksomheten ble kraftig redusert. Ingen nye hvalbåter ble bygd i løpet av dette tiåret.¹²⁸ Den norske hvalfangsten hadde trukket seg fra hvalfangsten i Sørishavet etter strengere kvoteringer og sterkere konkurranse fra Japan og Sovjetunionen.¹²⁹

Den nye stordokka gjorde det mulig å drive nybygging av skip med større tonnasje en tidligere. Typer skip som ble bygd var blant annet bulkcarriere, lastebåter, havfiskebåter og kjøleskip. Spesielt for årene fra 1963-1968 ble det kontrahert og bygd en del skip. Verkstedet opplevde god tilgang til reparasjonsarbeid frem til 1965 da det ble vanskeligere å få egnede oppdrag. Dette skyldtes i hovedsak at mellomdokken ble solgt til Aker mek i 1965 og i påvente av en ny dokk gjorde det reparasjonsarbeid mindre funksjonelt. Den nye dokken kom i 1967 og var finansiert ved et lån på 6 millioner fra Hvalfangerbedriftens sikringsfond. På tross av vanskeligheter med mellomdokk opplevde Framnæs god ordretilgang og sysselsetting i 1966. Selv om det var en generell nedgang innen reparasjoner og nybygging fra 1965 nøyte Framnæs godt av ombyggingsoppdrag. Disse oppdragene innebar blant annet å montere og ombygge skip. Om en ser på tonnasje fra 1960-tallet ser man en overgang til bygging av et mindre antall skip, samtidig som tonnasje ble høyere. Dette kan tyde på at

¹²⁶ Mjelva 2005: 225-226

¹²⁷ ARS-A-1318. *Årsberetninger Framnæs mekaniske verksted 1960-1969*

¹²⁸ Samme sted

¹²⁹ Store Norske leksikon, *Hvalfangst*, <https://snl.no/hvalfangst> (Lest/Sitert: 20.10.2020)

skipene som ble reparert hadde en høyere tonnasje en tidligere. Dette kan være på grunn av den nye dokken som gjorde det mulig å ta imot større skip. Virksomheten på Framnæs mekaniske verksted anno 1969 var 20% nybygging, 70% reparasjoner, 5% industriarbeid og 5% bygging av nye anlegg. I årsberetningen fra 1969 visste prognosen for 1970 og utover større konkurranse innen reparasjon, men en gunstigere utvikling innen nybygging. Samtidig var det bekymring knyttet til mangel på tilgang på faglærte stålarbeidere.¹³⁰

Sammendrag

Framnæs mekaniske verksted utviklet seg i begynnelsen fra å være et verft som bygde skip av tre og videre stål. Over tid ble hvalfangsten viktig for verftet. Verftet opplevde gode tider, til og med da andre verft slet. Suksessen med hvalfangsten ville ikke vare evig. Uavhengighet fra næringen ble mer aktuelt allerede på 1930-tallet på grunn av skiftende konjunkturer og dette ble mer aktuelt etter 2 verdenskrig da hvalfangsten ble redusert grunnet kvoteringer og sterkere konkurranse. Det ble mer vanlig med bygging av nye typer skip, men reparasjoner og vedlikehold ble fortsatt den viktigste produksjonsenheten ut perioden. FMV ble mer modernisert i tiden etter 1945. Dette skjedde i tråd med denne generelle utviklingen, men ikke i samme tempo som ved andre norsk verft. Dette var grunnet at det ikke lå gevinster i nye produksjonsformer. Likevel ble det nødvendig med mer modernisering da hvalfangsten gradvis forsvant og nybygging ble stadig mer vanlig utover 1960-tallet. FMV gikk inn i 1970-årene med flere nybyggingskontrakter og hvalfangsten var ikke lenger relevant for FMV og nye produksjoner ble mer aktuelle.

¹³⁰ ARS-A-1318. *Årsberetninger Framnæs mekaniske verksted 1960-1969*

Kapitel 4: Hvordan var FMV organisert?

For å bli kjent med FMV er det viktig å undersøke hvordan FMV er organisert i perioden 1970-1987. Dette vil si hvem som er styret og administrasjonen. Dette er også viktig å se på aksjeforholdene i selskapet, noe som er vesentlig for å se hvordan eierforholdene er. Dette er et kapittel som har som hensikt å se hvem som står for avgjørelsene og strategiene FMV fører i perioden. Det er også viktig å fremheve forholdene mellom styre og administrasjonen, men også bedriftsforsamlingen.

Styre, administrasjon og bedriftsforsamling

Styres formål er å sette målene, organisere arbeidet og utøve kontroll over selskapet. Styre skal føre tilsyn av ledelsen og virksomheten. Det skal også ha oversikt over den økonomiske situasjonen. Styret bestemmer hvem som skal være administrerende direktør.¹³¹ I perioden 1970-1987 var det relativt lite endringer i styrets sammensetting. I hovedsak var styret bestående av en høyesterettsadvokat, skipsmegler, direktører og en skipsreder. Eierne var representanter fra rederiet Thor Dahl A/S. Disse var blant annet Lars Christensen og Thor Christensen som begge var direktører i Thor Dahl i forskjellige perioder¹³². Christensen familien hadde i lang tid vært knyttet til FMV siden Thors oldefar Christen Christensen kjøpte eiendommene Rødsverven, Søbergsverven og Langestrand 1879. Lars var i styret fra 1951-1972, mens Thor Christensen var styremedlem fra 1985-1987. Et annen viktig styremedlem var Odd Gleditsch jr som var styremedlem fra 1973 til 1986. Han var mest kjent som administrerende direktør i Jotun fra 1967 og var sønn av Odd Gleditsch som sto bak Jotunkonsernet¹³³ Det lengst sittende styremedlemmet var høyesterettsadvokat og høyrepolitiker Per Odberg. Odberg var styremedlem i perioden 1967-1986. I løpet av perioden 1971-1985 hadde Odberg rollen som styreformann. Odberg var også ordfører i Sandefjord i perioden 1976-1987.¹³⁴ Odberg var også styremedlem i Thor Dahl A/S, Den norske creditbank avd Sandefjord og i aksjeselskapet Ørnen.¹³⁵ Disse styremedlemmene var personer med innflytelse over næringslivet og politikken i Sandefjord kommune. I tillegg har

¹³¹ Altinn, *Praktisk styrearbeid*, <https://www.altinn.no/starte-og-drive/drive-bedrift/praktisk-styrearbeid/> (Lest/Sitert: 19.10.2020)

¹³² ARS-A-1318. *Årsberetning og regneskap for Framnæs mek. Verksted 1950-1987*

¹³³ Store Norske Leksikon, *Odd Gleditsch jr 2020*, https://snl.no/Odd_Gleditsch_-_jr. (Lest/sitert, 10.03.2020)

¹³⁴ Knut Berg, Leiv Dyrhaug, Øivind Vindal Christensen, *Sandefjords historie - Sett igjennom Sandefjords Blads spalter, Bind II, 1861-1983*, 1984 355-356 & Magdahl, 1993: 486

¹³⁵ Sandefjords blad: 11. 03. 1975: 1

også andre redere og høyesterettsadvokater og skipsmeglere vært medlem av styret i denne perioden. Styret har også gjennom denne perioden hatt representanter fra de ansatte. Dette ble innført fra 1973 da det ble opprettet bedriftsforsamling. Blant annet kunne dette være elektrikere, brannvernledere, formenn eller driftsingeniører. Det var vanlig at 2 av 6 styremedlemmer var fra de ansatte.

Styret står for målene og organiseringen av bedriften, men administrasjonen står for selve driften av verftet. Administrasjonens rolle er å utføre målene som blir satt av styret. Som tidligere nevnt blir administrerende direktør utnevnt av styret. Administrerende direktør har ansvaret driften av selskapet og leder bedriften. I perioden oppgaven omhandler har Kristoffer Wegger hatt denne rollen fra 1969-1986. Wegger kan påståes å ha en stor rolle med sterk tilknytning og innflytelse ovenfor FMV. Hans far Arnt og bestefar Ole hadde tidligere vært administrerende direktører fra henholdsvis 1939-1963 og 1898-1933. Hans datter Karin Wegger var gift med Thor Christensen som var direktør i Thor Dahl og eier av FMV. Både Christensen familien i styret og Wegger familien i direktørrollen har lang fartstid innad i Framnæs. Det nære forholdet kan vise til tette bånd mellom eier og ledelse og lite endringer over tid. ¹³⁶

En annen del av organiseringen er bedriftsforsamlingen. FMV ønsket ikke å opprette bedriftsforsamling da de mente at den var «tungvint og lite hensiktsmessig». For å imøtekomme kravet om økt bedriftsdemokrati ble det foreslått å øke de ansattes representasjon i styre fra 6 til 7. Samtidig ble det med støtte fra de ansatte sendt en søknad til kommunal og arbeidsdepartementet om dispensasjon fra bestemmelsen. ¹³⁷ Søknaden ble ikke innvilget og det ble etablert en bedriftsforsamling i 1973 og antall ansatte i styret forble uforandret¹³⁸ Hva var funksjonen til et bedriftsforsamlingen? Bedriftsforsamling er et organ i større aksjeselskaper hvor representanter fra generalforsamlingen og de ansatte sitter. Bedriftsforsamlingen velger blant annet medlemmer til styret og styrets formann. I tillegg fører bedriftsforsamlingen tilsyn av styrets og adm. direktørs forvaltning av selskapet, og hvert av medlemmene kan kreve opplysninger om selskapets drift¹³⁹Selv om bedriftsforsamlingen i utgangspunktet er et råd, har det også en bestemmende rolle i enkelte

¹³⁶ Magdahl, 1993: 464, 486

¹³⁷ Sandefjords blad, 28,03,1973:3

¹³⁸ Sandefjords blad, 11.04.1973: 3

¹³⁹ Store Norske leksikon, *Bedriftsforsamling*, <https://snl.no/bedriftsforsamling> (Lest/sitert: 22.11.2020)

saker. Dersom styret ønsker å vedta et tiltak innen saker som omhandler investeringer av betydelig omfang i forhold til selskapets ressurser eller rasjonalisering eller omlegging av driften som vil medføre større endringer eller omdisponeringen av arbeidsstyrken må det tas opp i bedriftsforsamlingen¹⁴⁰ Framnæs sin bedriftsforsamling var bestående av representanter fra eiere og diverse ansatte som underordnede direktører, kontorsjef og diverse andre ansatte¹⁴¹

Eierskap

Aktøren med størst innflytelse over FMV var Thor Dahl A/S. Av 4000 aksjer hadde Thor Dahl og Thor Dahl Hvalfangerselskap til sammen 2400 aksjer, mens resterende var fordelt på enkeltpersoner¹⁴². Blant disse var det også personer som ble valgt inn som styremedlemmer eller medlemmer av bedriftsforsamlingen. Likevel som majoritetseier med en aksjeandel på 60% hadde Thor Dahl A/S størst innflytelse ettersom de var holdingselskapet til FMV. For å være et holdingselskap må selskapet eie 50% eller mer av aksjene i annet selskapet. Ved å være et holdingselskap har dette selskapet bestemmende innflytelse over i dette tilfellet datterselskapet Framnæs mekaniske verksted A/S¹⁴³. Hvem var så Thor Dahl A/S? Rederiet Thor Dahl ble etablert 1887 av kjøpmannen Thor Dahl (1862-1920) I begynnelsen drev Thor Dahl med skipshandel frem til 1910 da det ble et ledende rederi innen hvalfangst og i 1913 etablerte det seg som et aksjeselskap. ¹⁴⁴Lars Christensen som var sønnen til eieren av FMV Christen Christensen giftet seg med Thor Dahls datter Ingrid Dahl. Dermed ble to av Sandefjords mektigste familier forent til en. Thor Dahls sønn døde året etter sin far. Resultatet av dette var at Lars tok over Thor Dahl samtidig som han overtok FMV etter sin fars død. Dermed ble FMV et av selskapene under Thor Dahl. ¹⁴⁵

Fra og med 1948 drev rederiet med linjefart mellom Atlanteren.¹⁴⁶ I løpet av 1970-årene hadde Thor Dahl etablert seg sterkt innen tankskip. Flåten besto av 6 skip på til sammen 610 000 b.r.t hvor 90% av flåten var tankskip. Tankskipmarkedet ble likevel hardt rammet

¹⁴⁰ LO & Arbeiderpartiet, *Videreutvikling av bedriftsdemokrati: Utredning og innstilling fra en felles komite mellom landsorganisasjonen i Norge og Det Norske arbeiderpart*, 1980: 21

¹⁴¹ ARS-A-1318. *Årsberetning og regneskap for Framnæs mek. Verksted 1970-1987*

¹⁴² ARS-A-1318. *Årsberetning og regneskap for Framnæs mek. Verksted 1970-1987*

¹⁴³ Store Norske leksikon, *Morselskap*, 2014 <https://snl.no/morselskap> (Lest/Sitert: 06.04.2020)

¹⁴⁴ Store Norske Leksikon, *AS Thor Dahl*, 2014 https://snl.no/AS_Thor_Dahl (Lest/sitert: 10.03.2020)

¹⁴⁵ Fortellinger om Kyst-Norge, *Lars Christensen og A/S Thor Dahl* <https://www.kyst-norge.no/?k=2909&id=16004&aid=8399&daid=2613> (Lest/sitert: 11.12.2020)

¹⁴⁶ Store Norske Leksikon, *AS Thor Dahl*, 2014 https://snl.no/AS_Thor_Dahl (Lest/sitert: 10.03.2020)

under oljekrisen på 1970-tallet, noe som medførte til forsiktighet fra rederiet. Fram mot 1986 ble ikke forutsettingene noe enklere for Thor Dahl da de som resten av industrien var preget av overkapasitet, hardere konkurranse og mindre sjøtransport. Dette resulterte i at rederiet solgte sine siste 4 skip i 1986 og ble dermed et rederi uten skip¹⁴⁷

¹⁴⁷ Olstad, 1997: 348-350

Kapitel 5: 1970-1977: Gullår for verftet

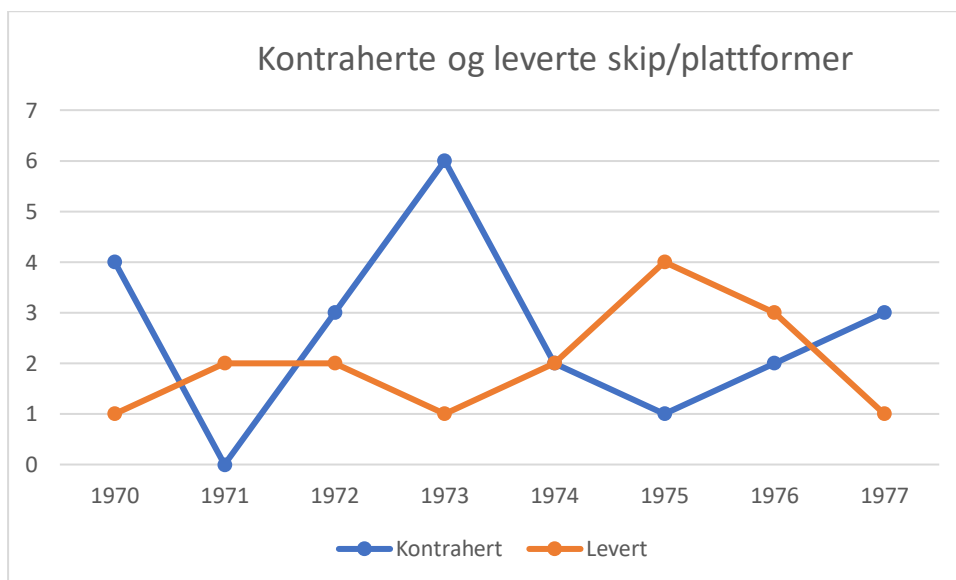
Framnæs mekaniske verksted hadde over tid vært mest kjent som reparasjonsverksted. Nybygging av skip hadde i en årrekke vært det verkstedet tjente penger på, men de kunne falle tilbake på reparasjoner hvis markedet for bygging av skip var svakt. Dette var en velfungerende strategi FMV hadde frem til 1960-årene. Strategien kan beskrives som defensiv ettersom FMV hadde en sikkerhet i reparasjonen som ikke førte til et behov for å søke nye markeder eller omstille seg. Hvalfangervirksomheten hadde i lang tid vært et marked nært knyttet til FMV ettersom Sandefjordsrederiene sto for mye av denne virksomheten. Av disse rederiene var blant annet Thor Dahl A/S og Thor Dahl Hvalfangerselskap AS som til sammen hadde aksjemajoriteten i FMV. Reparasjon av hvalbåter hadde vært en stor del av virksomheten og med reduksjon av denne næringen førte det til endret strategi. 1970 årene var et innholdsrikt tiår med flere økonomiske og politiske elementer som påvirket FMV. Funnet av olje i Nordsjøen introduserte et nytt marked for verftsindustrien. Samtidig var tiåret preget av overkapasitet i skipsindustrien og lavkonjunktur i kjølvannet av oljekrisen. Fra et politisk ståsted ble tiåret preget av subsidiepolitikk og statens prioritering av industrien. Oppgaven skal se nærmere på hvordan verkstedet forholdt seg til disse faktorene og analysere hvilken strategi FMV hadde i denne perioden.

Produksjon i tabeller og grafer

For å visualisere produksjonen vil oppgaven vise forskjellige tabeller og grafer som illustrerer produksjonen ved FMV. Produksjonstabellen nedenfor viser hvor mange prosent av arbeidstiden som gikk til de forskjellige produksjonsenhetene. Tabellen gjenspeiler hva som blir produsert og hvilken posisjon de forskjellige produksjonsenhetene hadde i denne perioden. Det er verdt nevne at i årsberetningene ble statistikken for nybygging av skip og plattformbygging fremstilt under samme type produksjon for årene 1972 og 1973. Fra og med 1976 inkluderte reparasjon og ombyggingsstatistikken også statistikken for industribygging. Med offshore menes både plattformbygging, ombygging av plattformer og andre offshore leveranser. Tabellen for produksjonstimer tar ikke for seg den totale arbeidsmengden, men ved å se på tonnasje ved reparasjonsvirksomhet, ombygginger, leverte skip og plattformer kan tabellen gi en indikasjon av den totale arbeidsmengden.

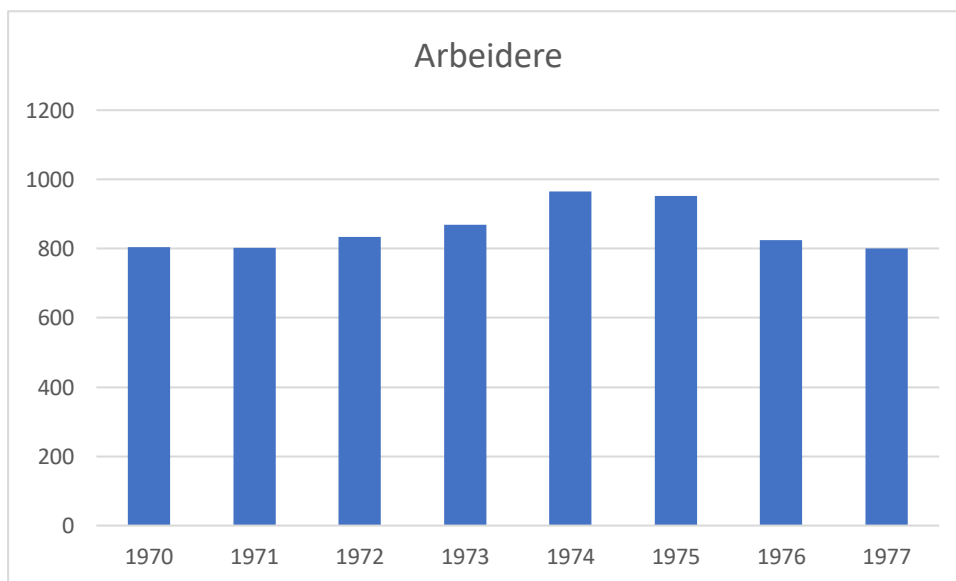
Tabell for produksjonstimer			
År	Nybygging av skip	Offshore	Reparasjoner og ombygging
1970	49,8%		45,8%
1971	62%		33,8%
1972	54,9%		40,2%
1973	57,5%		38,5%
1974	46,01%	28,2%	18,53%
1975	53,66%	26,98%	15,16%
1976	61,2%	22,5%	16,0%
1977	69.1%	0%	30,5%

Det neste diagrammet viser forholdet mellom leverte og kontraherte skip og plattformer i perioden 1970-1977. Nybygging av skip ville i de fleste tilfeller være lønnsomt for verkstedet og kan derfor være en viktig indikasjon på hvor god omsetningen var i perioden.



Den blå linjen illustrer antall inngåtte kontraheringer innen både skip og plattformer. Den oransje linjen illustrer leverte skip og plattformer. Det tar vanligvis 1 til 2 år fra kontrahering til levering av skip. Har det vært et godt år med flere nye kontrakter kan dette føre til sysselsetting i en periode på 2-3 år frem i tid. Dette var tilfellet i 1973 som ble et toppår for kontraheringer. Disse kontraheringene skapte sikker sysselsetting for årene fremover. Dette

året er spesielt da hele 3 nybyggingskontrakter innen plattformbygging ble kontrahert. Likevel viser grafen og tabellen at skipsbygging er den største produksjonsenheten da 16 av de 21 kontraheringene i perioden var nybygging av skip. Reparasjonsvirksomheten forble også viktig i denne perioden, selv om FMV satset mer på nybygging og offshore. Ut ifra tidligere år holder reparasjonsvirksomheten seg på samme nivå som tidligere, om ikke høyere. Den gjennomsnittlige tonnasje for 70-årene var 559 351,3 b.r.t fordelt over 85 fartøy pr år, mens den gjennomsnittlige tonnasje for 1960-årene var 485 551,4 b.r.t fordelt over gjennomsnitt på 83 fartøy pr år. Reparasjonsvirksomheten synker ikke fra tidligere, men havner i skyggen av skip og plattforms bygging. Et annet punkt for å forstå den totale produksjonsmengden er antall arbeidere. Tabellen under viser til antall arbeidere ved slutten av hvert år. Arbeidsstyrken holder seg jevnt over 800 personer og har en topp i årene i 1975 og 1976. Dette er nok i hovedsak et resultat av kontraheringer som ble inngått mellom 1972 og 1974 som skapte høy sysselsetting.¹⁴⁸



Satsning innen offshore

Som tabellen for produksjonstimer viser ser man at plattformbygging ble et ekstra element i produksjonen til FMV. Ved funnet av olje i Nordsjøen åpnet muligheten seg for FMV til å komme inn i nye markeder. Boreplattformer ble et marked som vokste frem i kjølvannet av dette funnet. Denne utviklingen ble interessant, da FMV tidligere hadde mistet markedet for bygging og vedlikehold av hvalbåter. Verkstedets styre fulgte denne utviklingen og i 1971 ble

¹⁴⁸ ARS-A-1318. Årsberetning og regnskap for Framnæs mek. Verksted: 1970-1977

det inngått en avtale med Normarig A/S K/S om bygging av en oljeplattform. Normarig var et selskap etablert mellom Framnæs mekaniske verksted, Trosvik verksted i Brevik og Munch Internasjonale A/S fra Bergen. FMV skulle bygge plattformen i samarbeid med disse aktørene. Trosvik og Munch internasjonale sto for bygging av stålskrog, mens FMV ville stå for installasjon av utsyr og maskineri på plattformen.¹⁴⁹ Dette samarbeidet baserte seg på å utnytte verftenes ressurser ved å fordele belastningen på de forskjellige verftene.¹⁵⁰ I utgangspunktet ble selskapet Normarig etablert for byggingen av boreplattformen «Norskald». Kommandittselskapet ble oppløst, men aksjeselskapet Normarig ble oppretholdt med en aksjekapital i henhold til lovens minimum av hensyn til beskyttelse av navnet.

At forskjellige verksted hadde forskjellige produksjonsområder på plattformer var vanlig praksis utover 1970-tallet. Frem til 1973 ble det kontrahert for bygging av 5 plattformer hvorav 4 av typen Aker H-3. Samtlige av disse plattformene ble utviklet i samarbeid med Trosvikgruppen. 3 av disse ble kontrahert i løpet av 1973 noe som bidro til et supplement for sikker sysselsetting frem til 1976.¹⁵¹ Den første plattformen «Norskald» var den eneste som ikke ble bygd etter denne modellen. Den ble bygd etter «ODECO» design som var bygget etter amerikanske tegninger.¹⁵² Aker H-3 ble utviklet på begynnelsen av 1970-tallet gjennom en utviklingskontrakt mellom Akergruppen og Oddfjell. Ifølge Håkon With Andersen ble denne type plattform sett på som definisjonen på halvt nedsenkbar oljerigg¹⁵³.

Framnæsstyret så også på mulighetene ved å forsterke sin posisjon innen i oljeindustrien. Utvikling av offshorerelaterte prosjekter var et prosjekt som ble støttet av myndighetene gjennom såkalte utviklingslån. Dette gjaldt blant annet utvikling av plattformer og utbygging av system for oppsamling av olje på vann. Som ved Aker ble det også her forsøkt utformet en egen boreplattform. Modellene *Polar-4* i 1973 og senere *Polar-5* i 1974 var designet for arktisk sjø. Styret så på denne type plattform som en mulighet for å etablere seg innen offshore ved en eventuell utvinning av oljefelt i arktiske områder.¹⁵⁴ Den tidligere strategien ved å falle tilbake på reparasjoner var fortsatt viktig, men verkstedet fikk flere strenger å

¹⁴⁹ ARS-A-1318. *Årsberetning og regneskap for Framnæs mek. Verksted 1970-1971*

¹⁵⁰ Sandefjords blad: 07.10.1971: 1

¹⁵¹ ARS-A-1318. *Årsberetning og regneskap for Framnæs mek. Verksted 1970-1974*

¹⁵² Sandefjords blad: 28.02.1973: 1

¹⁵³ Andersen, 1989: 118

¹⁵⁴ ARS-A-1318. *Årsberetning og regneskap for Framnæs mek. Verksted. 1972-1976*

spille på ved satsningen innen offshore. Ved at markedet for plattformbygging var svakt under lavkonjunkturen etter oljekrisen, valgte styret å undersøke flere typer oppdrag innen oljesektoren. Muligheten for reparasjon, installasjoner og ombygging av plattformer og diverse offshoreoppdrag ble igangsatt etter at FMV drev intensiv markedsføring for offshore.¹⁵⁵ FMV var ikke alene om å satse på dette plattformmarkedet og flere verksteder gikk inn i den nye ekspansive offshore industrien som hadde en stor etterspørsel¹⁵⁶.

Reparasjon og nybygging av skip

Verkstedet hadde nå etablert seg innen markedet for bygging av plattformer, men bygging av skip forble den største andelen av verkstedets produksjon. Om en ser på timesforbruket innen de forskjellige typer produksjonene viser det at skipsbygging var mer omfattende enn de andre produksjonsenhetene i denne perioden.¹⁵⁷ FMV fant det vanskelig å få nye kontrakter for bygging av skip under lavkonjunkturen. På tross av det stramme markedet, fikk FMV forespørsler om bygging av skip fra tid til annen.¹⁵⁸ Det fleste skip som ble bygd var av typen *roll on/roll of skip*. Både før og etter 1973 ble det bygget en rekke slike skip¹⁵⁹ Roll on/roll of skip er skip som er designet for å ta inn last som kommer på hjul.¹⁶⁰ Disse skipene var attraktive for redere da de lastet raskere enn andre skip. Dette var en fordel da skip ikke tjente penger da skipene lå til kai. Disse skipene ble mer populære under lavkonjunkturen da de gjorde driften mer lønnsom.¹⁶¹

Verftet så etter andre markeder for nybygging fra og med 1977 og flere av disse kundene kom fra utviklingsland. En rekke henvendelser kom fra land som blant annet Costa Rica, Venezuela, Bangladesh og Malaysia. Det var vanskelig for ledelsen å vurdere hvor seriøse de forskjellige forespørslene var i et nytt og ukjent marked. FMV ønsket i utgangspunktet å satse innenfor dette feltet, men forholdt seg avventende til disse markedene.¹⁶² Det ble likevel gjennomført prosjekter med land med lavere infrastruktur da det ble kontrahert en jernbaneferge fra Bulgaria. Selskapet *Transimpex* kontraherte på vegne av det statseide

¹⁵⁵ ARS-A-1318. *Årsberetning og regneskap for Framnæs mek. Verksted. 1972-1976*

¹⁵⁶ Andersen, 1989: 120

¹⁵⁷ ARS-A-1318. *Årsberetning og regnskap for Framnæs mek. Verksted. 1974-1977.*

¹⁵⁸ ARS-A-1318 *Framnæs Nytt, Nr. 3-1975.* 1975: 4

¹⁵⁹ ARS-A-1318. *Årsberetning og regneskap for Framnæs mek. Verksted.1970-1976*

¹⁶⁰ Store norske leksikon. *Ro/ro skip.* <https://snl.no/ro/ro-skip> (Lest/sitert: 15.01.20)

¹⁶¹ Jon Winge, *Norske skip, Oslo, 2006: 268*

¹⁶² ARS-A-1318 *Framnæs Nytt, Nr.23 1977.* 1977: 3

shipping selskapet *The state shipping corporation, Bulgaria*. Denne avtalen ble muliggjort gjennom forhandlinger med norske myndigheter.¹⁶³ Det ble kontrahert for to jernbaneferger. I utgangspunktet skulle begge bygges ved FMV, men ettersom fristen for levering var 1978 ble tiden for knapp og det ble det innlemmet et samarbeid med *Fredrikstad mekaniske verksted* for bygging av det andre.¹⁶⁴ De siste kontraherte skipene i perioden var tre kjøleskip som alle ble kontraktfestet samtidig.¹⁶⁵ Kjøleskip er et skip som har et lasterom som er bygd som kjøle og fryselager. Det er vanlig at slike skip driver transport av mat over store avstander.¹⁶⁶

Ombygging og reparasjonsmarkedet hadde tidligere vist seg som en slags trygg buffer for FMV. Reparasjoner forble fortsatt en viktig inntektskilde ved verkstedet, selv om prosentandelen for reparasjon og ombyggingsarbeid gikk ned fra og med 1974. Prosentnedgangen skyltes i hovedsak offshore som ga utslag på produksjonstimene. Det bør nevnes at markedet ble vanskeligere under lavkonjunkturen, men styret hadde gjennomført tiltak for å effektivisere driften både innen nybygging og reparasjon.

Effektivisering og investeringer

Administrerende direktør Ole Wegger sa under generalforsamling 7.april 1976 at FMV var godt rustet for den harde konkurransen grunnet investeringer i foregående år.¹⁶⁷

Investeringer ble gjort innen nyanlegg for å effektivisere driften. Blant annet ble det i 1970 investert i et større tegnekontor da funksjonærstaben ble utvidet.¹⁶⁸ Dette ble gjort i tråd med utviklingen som fant sted i skipsbyggingsindustrien. Ifølge With Andersen økte ikke arbeidssysselsettingen i perioden 1948-1968. Derimot ble det en fordobling av funksjonærer.¹⁶⁹ Funksjonærer betegnes som arbeiderer som utfører kontorarbeid, i motsetning til fysisk arbeid¹⁷⁰. Et eksempel på dette kunne være ingeniører. Ettersom skipsbyggingsindustrien utviklet seg i retning med bedre produksjonsflyt og styring ble det desto viktigere med planleggings og kontrollfunksjoner. Med så mange arbeidsprosesser og detaljer ble det

¹⁶³ Sandefjords blad: 12.12.1975: 1 og 5

¹⁶⁴ ARS-A-1318. *Årsberetning og regnskap for Framnæs mek. Verksted: 1975*

¹⁶⁵ ARS-A-1318. *Årsberetning og regnskap for Framnæs mek. Verksted: 1977*

¹⁶⁶ Store norske leksikon, *Fryseskip* <https://snl.no/fryseskip> (Lest/Sitert: 19.12.2020)

¹⁶⁷ ARS-A-1318 *Framnæs Nytt, Nr. 14 1976*. 1976: 4

¹⁶⁸ ARS-A-1318. *Årsberetning og regnskap for Framnæs mek. Verksted: 1970*

¹⁶⁹ Andersen, 1989: 105

¹⁷⁰ Store norske leksikon, *Funksjonær* <https://snl.no/funksjon%C3%A6r> (Lest/Sitert: 11.03.20)

viktigere ha formenn som holdt denne oversikten.¹⁷¹ Samme utvikling skjedde på FMV. Fra 1951 til 1970 hadde antall funksjonærer gått fra 97 til 161.¹⁷² Verkstedet moderniserte driften også på andre måter da det ble gjort store investeringer innen data og elektriske anlegg i perioden frem til 1975. Andre investeringer som ble gjort var innkjøp av kraner, nye sveisehaller, sveiseplan og moderne transportutstyr. Disse investeringene ble muliggjort grunnet at enkelte avdelinger ble slått sammen og enkelte ble lagt ned. I tillegg til at det ble foretatt fjellsprenghing inne på verkstedets område for å utvide driftsområdet.¹⁷³ Spesielt ny sveisehall ble beskrevet av direktør Wegger som viktig for å få mere rasjonelle produksjonsmuligheter. Den kom i tillegg til den eksisterende hallen.¹⁷⁴ Fra et teknologisk perspektiv utviklet FMV systemer både innad og gjennom samarbeid. Blant annet etablerte de et såkalt E-O system som var et automasjonssystem som gjorde det mulig å ikke utføre tilsyn av skip i 24 timer. Dette ble gjort i samarbeid med Thor Dahl A/S på skipet «Thorswave»¹⁷⁵ Et annet teknologisk tiltak var et samarbeid mellom flere norske verft om å etablere et kalkulasjonssystem for skipenes kostnader.¹⁷⁶ Også gjennom FoU engasjerte FMV seg blant annet gjennom prosjektet «Styring av verkstedopphold» som var igangsatt av Norsk skipsforskningsinstitutt. Dette viser at verftet var villig til å bidra og være en del av den teknologiske utviklingen.

Den teknologiske utviklingen skjedde likevel sent på Framnæs i forhold til andre norske verft. With Andersen hevder at norsk skipsbyggingsindustri gikk gjennom denne utviklingen på 1950-tallet ved overgang til et amerikansk produksjonsideal med produksjonsflyt, seksjonsbygging og sveising.¹⁷⁷ Som tidligere nevnt i kapittel 3 var bygging i seksjoner en ny metode på FMV på slutten av 1950-tallet, men den ble ikke praktisert for fullt før i 1977. I mellomtiden var det ikke uvanlig at flere deler ble bygd på samme seksjon. Ifølge Jørn Magdahl var årsaken til den sene utviklingen at FMV i hovedsak baserte driften på gamle produksjonsformer. Det var ingen nødvendighet å forlate denne posisjonen, da FMV fortsatt var et reparasjons og vedlikeholds verft som ikke ville få en gevinst av nye

¹⁷¹ Andersen, 1989: 105

¹⁷² Magdahl, 1993: 488

¹⁷³ ARS-A-1318. *Årsberetning og regnskap for Framnæs mek. Vermsted: 1970-1975*

¹⁷⁴ Sandefjords blad: 19.01.1974: 1

¹⁷⁵ Sandefjords blad: 29.02.1972: 4

¹⁷⁶ Samme sted: 7.06.1972: 8

¹⁷⁷ Andersen, 1989: 100

produksjonsformer¹⁷⁸ Verkstedet mente mindre modernisering ville opprettholde den faglige dyktigheten og selvstendighet. På 1950-tallet var FMV var enn så lenge reparasjonsverksted for hvalfangerflåten som i utgangspunktet var et skjermet marked. Det kan vise til en defensiv strategi med å ikke vektlegge og se mulighetene med nye produksjonsformer. Dette endret seg betraktelig da reduksjonen innen hvalflåten på 1960-tallet som gjorde moderniseringen mer nødvendig for å omstille driften mot mer nybygging av andre typer skip. Dette kan tolkes som om at verftet ikke gjorde endringer før det ble helt nødvendig for å drive rasjonell drift. Ledelsen og arbeiderne hadde i utgangspunktet en konservativ holdning til moderniseringen. Det var blant annet en oppfatning at sveising gjorde skipene «for stive på sjøen»¹⁷⁹ Likevel innså både styret og administrasjonen på 1960-tallet nødvendigheten av investeringer da de rettet produksjon mot nybygginger. Dette ble blant annet gjort ved å investere i en ny sveisehall ¹⁸⁰

Marked og politikk

1970-årene var preget av politiske og økonomiske endringer. Blant de viktigste hendelsene på 1970-tallet var Norges mulige medlemskap i EF. For FMV ble også dette en viktig sak og verftet hadde en positiv holdning til norsk medlemskap i EF. Selv om Norge var medlem i EFTA, ble det hevdet at medlemskap i EF ville skape gunstigere markedsforhold for verftsindustrien til resten av Europa. I en brosjyre fra FMV ble det sagt at ved å holde seg utenfor samarbeidet kunne det resultere til færre frakter for skipsfarten og dermed mindre behov på skipsindustrien, som igjen medførte lavere sysselsetting for FMV.¹⁸¹ Som tidligere nevnt kunne et samlet Europeisk marked være en større aktør innen verdensflåten. Mindre hindringer mellom Norge og andre europeiske land ville eventuelt føre til besparelser gjennom blant annet mindre toll. Samtidig kunne det også oppnå et felles marked mot land som Japan og Sør-Korea. Spesielt Japan hadde vokst frem som en stor skipsfartsnasjon og en stor konkurrent. Japan hadde utviklet seg til en stormakt i etterkrigsårene. De japanske verftene var kjent for å bygge raskt, til lave priser og var i posisjon til å velge vrake redere som ønsket å kontrahere¹⁸² Fra 1955 til 1974 hadde norske rederiers bestillinger i Japan gått

¹⁷⁸ Magdahl, 1993: 312

¹⁷⁹ Samme sted: 276

¹⁸⁰ ARS-A-1318 *Framnæs Nytt*, Nr.1. Desember 1974: 3

¹⁸¹ Sandefjords blad: 09.16.1972: 1

¹⁸² Mjelva, 2005: 109

fra 2% til 33%, noe som var et tegn på at norske redere så fordeler ved å kontrahere ved japanske verft ¹⁸³Som stålprodusent hadde også de store japanske stålverkene opptatt store markedsandeler, som ga et fortrinn for verftsindustrien i Japan¹⁸⁴ Det norske pris og lønnsnivået hadde i løpet av 1970-årene steget til å være 12% over konkurrerende land. Dette gjorde situasjonen mindre gunstig da dette gjorde norske verft mindre konkurransedyktige.

Årene med lavkonjunktur førte til endret strategi med tanke på finansieringer av nye prosjekter. Tidligere hadde mange av byggelånene blitt tatt opp i dollar, men i 1974 ble nybyggingslånene opptatt i norske kroner for å gjøre FMV mindre sårbare for valutasingninger. Det ble derimot gitt lån i dollar under lavkonjunkturen, men lån i norske krone var i større grad ønsket ¹⁸⁵ Direktør Wegger sa under generalforsamlingen i 1973 at valutaendringene ville svekke konkurranseevnen over tid, men at utsiktene var generelt bedre frem i tid enn foregående år. ¹⁸⁶ Bakgrunnen for valutasingningene var at USA ikke lenger klarte å holde en fast kurs mellom dollar og gull. Dermed ble dollarkursen styrt av tilbud og etterspørsel. Dette førte til svekket tillitt til dollaren og kursen falt.¹⁸⁷

I *Framnæs nytt* sin utgave Nr 3-1975 ble den vanskelige situasjonen beskrevet. Oljekrisen førte til at skipstransporten falt og dermed også skipsbyggingen. Avisa stilte også spørsmålet om hvorfor ikke myndighetene ville satse mer innen sin egen oljeindustri. Samtidig skrev avisen at den arabiske sammenslutning kom til å bli opphevet og dermed føre til bedre tider. Ved at de arabiske landene reduserte sin oljeproduksjon og i tillegg var avhengige av vestlige kjøpere ville det eventuelt over tid bidra til bedre tider ¹⁸⁸ Selv om FMV generelt sett ikke ble hardt rammet av oljekrisen var det en generell frykt for en kjedereaksjon som ville føre til bunkermangel blant skip som igjen ville eventuelt føre til at gods ikke ble fraktet til bedriften.¹⁸⁹

På tross av usikkerhetsmomentene rundt oljekrisen satset FMV ved å utvide sin virksomhet innen offshore. Oljeutvinning var en strategi Framnæs ønsket å ekspandere i ved de egenutviklede plattformene *Polar 4* og *Polar 5* som var designet for arktiske forhold. I

¹⁸³ Mjelva, 2005: 64

¹⁸⁴ NOU 1981: 41: 20

¹⁸⁵ ARS-A-1318. *Årsberetning og regnskap for Framnæs mek. Verksted: 1974-1976*

¹⁸⁶ Sandefjords blad: 12.04.1973: 1

¹⁸⁷ Hanisch & Lange, 1986: 176

¹⁸⁸ ARS-A 1318. *Framnæs nytt nr-3 1975*. 1975: 3-4

¹⁸⁹ Sandefjords blad: 30.11. 1973:1

oppgavens hypotese blir det hevdet at FMV hadde en defensiv strategi. Denne satsningen vil jeg hevde er et unntak fordi det viser at FMV ville satse og ekspandere innen et nytt og ukjent marked. Dette kan ha vært en satsning som ble sett på som mindre risikabelt da offshore ble regnet som en industri med ekspansjonsmuligheter. Fremtidig oljeutvinning i Nord Norge var et område myndighetene så på som interessant for videre ekspansjon av offshoreindustrien.¹⁹⁰ Dette var en utvikling Framnæs fulgte med på og ønsket å være en del av. Satsningen på disse plattformmodellene kan ha feilet av flere grunner. En faktor kunne være selve lavkonjunkturen, men også at andre næringer hadde interesser i havet. Fiskerinæringen var blant disse aktørene ettersom utbyggingen i havområdene kunne svekke deres næringsgrunnlag. Konflikten fra fiskerinæringens side baserte seg på landarealer og konsekvenser for havbunnen.¹⁹¹ Andre aktører som bremsset ned denne utviklingen var partiene på sentrum/venstre fløyen og miljøbevegelsene på 1970-tallet som var bekymret for miljøkonsekvensene av ekspansjon¹⁹² Satsingen for *Polar4* og *Polar5* kan ha fått dårligere vilkår på grunn av disse momentene. FMV tjente på den første utvinningen, men satsingen for videre ekspansjon ble hindret av disse momentene. Ved mindre utvinning av oljefelter ble det større konkurranse på de feltene som var. På tidlig 1970-tallet var konsesjonen for olje i Nordsjøen ikke like streng for utenlandske aktører som f.eks. ved utbygging av vannkraft. Dette gjaldt rundt paragrafen 54 om konsesjon om oljeutvinning i Nordsjøen. Flere norske aktører innen rederier, verksteder og konserner utrykte at denne paragrafen ikke beskyttet deres interesser som leverandører til norsk sokkel. Regjeringen hadde som mål å fremme det generelle næringslivet ved sterkere konkurranse. Presset fra norske aktører førte til at norske offshoreleverandører fikk gunstigere vilkår. FMV hadde allerede vært effektive ved kontraktene som ble kontraheringene som ble inngått i perioden 1972-1973. Disse førte til sysselsetting innenfor denne sektoren frem til 1976. Etter 1976 var det lav offshoreaktivitet ved FMV da det både i 1977 og 1978 var 0% prosent av produksjonsandelen.

På tross gode år på midten av 1970-tallet var det store usikkerhetsmomenter for fremtiden for FMV. For det første var det ingen hemmelighet at skipsbyggingsindustrien var preget av overkapasitet og at aktørene innenfor bransjen så at det ville skje en reduksjon som ville være

¹⁹⁰ Store norske leksikon, *Striden om oljeboring i nord*, https://snl.no/striden_om_oljeboring_i_nord (Lest/Sitert: 23.04.2020)

¹⁹¹ Jan Einar Reiersen, *Kontinentalsokkelen utafor Norge i nord* i Jakob Møller (red), 1979, Tromsø: 36

¹⁹² Store norske leksikon, *Striden om oljeboring i nord*, https://snl.no/striden_om_oljeboring_i_nord (Lest/Sitert: 23.04.2020)

nødvendig for å øke etterspørselen. Dermed sto verftene ovenfor utfordringer ved å se etter alternative markeder da kapasiteten innen skipsbygging måtte ned. Framnæs hadde allerede etablert seg innen offshore, og dermed ble dette naturlig nok sett på som et marked som delvis kunne erstatte skipsbyggingen over en liten periode. Da den andre delinnstillingen fra Ulveseth utvalget kom i 1978 ble offshore anbefalt som et alternativt marked som verft kunne etablere seg innen. Likevel var det vanskelig i perioden etter 1976 å oppnå kontrakter innenfor denne sektoren. Med lavkonjunktur, overkapasitet og videre reduksjon på 1970-tallet ble det hard konkurranse innen skipsbygging.

En strategi fra myndighetenes side var ulik form for støtte. Myndighetenes rolle preget både Framnæs og den norske skipsbyggingsindustrien. Støtteordninger hadde gjennom 1960 årene blitt opprettet for å gi bransjen gunstigere vilkår. Blant støtteordningene som var sentrale var A/S låneinstituttet som var etablert for å gi verft lån garantert av staten. Instituttet var eid av staten, enkelte banker og diverse verft. Blant disse var FMV som hadde opptatt 300 aksjer i 1965¹⁹³ Av subsidier som ble nevnt kapittel i *Norsk Verftsindustri* er låneinstituttet A/S den mest sentrale kreditoren for FMV. Låneinstituttet var svært delaktig i finansieringen av skip på 1970-tallet da 9 av 18 skip ble finansiert gjennom denne ordningen.¹⁹⁴ Låneinstituttet ble opprettet i 1959 for å gi norske verft gunstigere konkurransevilkår. Låneinstituttet baserte seg på at kunden blir gitt et lån (1. prioritetslån) som kunden betalte tilbake, mens et annet lån (2. prioritetslånet) ble tilbakebetalt av kunden og verftet.¹⁹⁵ I perioder var det ikke nødvendig fra verkstedet side å oppta byggelån da betalingsbetingelsene var gunstige. En ting var betalingsforbindelsene, men også resultatene og den generelle økonomiske situasjonen var gunstig på midten av 1970-tallet. I perioden 1973-1975 ble finansieringen av plattformer og skip finansiert av verkstedet selv. Før og etter denne perioden var støtteelementene viktige for nybyggingen.¹⁹⁶ Dette er ikke overraskende at disse årene var gode for FMV da de hadde mange kontraheringer og leveringer av nybygde skip og plattformer. Likevel kan en hevde at Låneinstituttet var et effektivt verktøy for å oppnå kontrakter i en periode med lavkonjunktur. Det er verdt å nevne at 12 av 18 skip i denne perioden ble kontrahert fra utenlandske kunder og 6 av disse var finansiert av låneinstituttet. På tross av at Norge utviklet seg til å bli et

¹⁹³ ARS-A-1318. *Årsberetning og regnskap for Framnæs mek. Verksted: 1965 1965*

¹⁹⁴ ARS-A-1318. *Årsberetning og regnskap for Framnæs mek. Verksted: 1970-1977*

¹⁹⁵ Mjelva, 2005: 190

¹⁹⁶ ARS-A-1318. *Årsberetning og regnskap for Framnæs mek. Verksted: 1973-1975*

høykostnadsland, kan en hevde at disse ordningene bidro til å gjøre FMV og andre norske verft mer attraktivt ved disse betingelsene.

I slutten av perioden ble forholdene vanskeligere og for å ha økonomisk ryggrad fikk FMV en hjelpende hånd fra norske myndigheter gjennom statens satsning på eksport til u-land. Det skjedde gjennom skipseksportkampanjen som etablerte *Instituttet for eksportfinans*. Norske myndigheters så på u-land som et mulig marked for å øke eksporten i en periode med overkapasitet og manglende ordre. FMV ønsket å være en del av denne satsningen. Eksportfinans etablerte et samarbeid mellom flere norske verft inkludert FMV med Filippinske rederier om bygging av 4 til 6 tørrlastskip i 1977, men et år senere ble dette samarbeidet brutt da det viste seg at prisen for skipene var for dyrt. Dette førte til tap ettersom planleggingsfasen krevde ressurser som ga vesentlige utgifter.¹⁹⁷ Et annet prosjekt som *Eksportfinans (GIEK)* opprettet, var et samarbeid mellom norske verft og egyptiske myndigheter. Planen var å levere utstyr som blant annet taubåter og verkstedskip til Suezkanalen og for å bidra til modernisering av den egyptiske statsflåten.¹⁹⁸ FMV ble ikke et av verftene som ble en del av samarbeidet. Dette var grunnet at verftet allerede hadde oppnådd kontrakter om bygging av tre kjøleskip samme år.¹⁹⁹ Det som er spesielt i denne sammenheng var at kjøleskipene ville skape arbeid i noen år fremover, men samtidig medførte kontraktene tap²⁰⁰Systemet GIEK hadde lagt opp til at eventuelle tap skulle bli dekket av *direktoratet for utviklingssamarbeid*. Av motkonjunkturtiltakene på 1970-tallet var dette det mest kostbare tiltaket under denne perioden. Dette kan gi en indikasjon på at kontraktene ofte kunne ende opp med tap. FMV valgte heller å kontrahere kontrakter for tre kjøleskip som de på forhånd var innforstått med å være tapskontrakter. Det lå nok en usikkerhet rundt Egypt-kontraktene, kontra kjøleskip kontraktene som de viste ville gi kontinuitet i sysselsettingen på tross av tap. Strategien var defensiv da kjøleskipskontraktene var mer forutsigbare og ga sikker sysselsetting. Denne strategien viste til at verftet ikke var villige til å satse på et ukjent marked med ukjente aktører. Som tidligere nevnt klarte de å gjennomføre enn offensiv strategi mot offshoremarkedet tidlig på 1970-tallet, men når

¹⁹⁷ Aftenposten, 07.02.1977: 4. 25.1978:1

¹⁹⁸ Sandefjords blad: 28.04.1977: 3

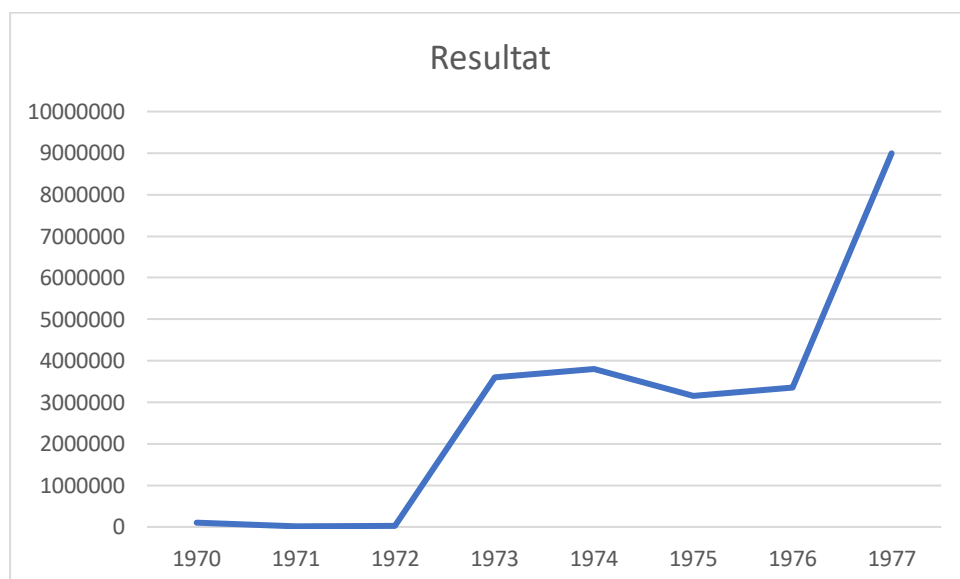
¹⁹⁹ Sandefjords blad: 08.07.1977: 1 og 5

²⁰⁰ ARS-A-1318 *Framnæs nytt nr 43 januar 1979: 3*

usikkerheten ble for stor valgte FMV en mer defensiv tilnærming til u-lands markedet på tross av GIEK.

Resultat

Verkstedet kom igjennom perioden med lavkonjunktur med relativt gode resultater. Jørn Magdahl hevder at 1970-årene var «Gullår» for verkstedet på tross av vanskelighetene i markedet.²⁰¹ Skipsbygging forble den største produksjonsenheten selv med verftets satsning innen offshore og dermed hadde verkstedet «flere ben å stå på». .²⁰² Plattformbygging var et nytt og ekspanderende marked og bidro til det Magdahl beskriver som «Gullårene». FMV var ikke alene om å satse på dette plattformmarkedet og flere verksteder gikk inn i den nye ekspansive offshore industrien. Grafen under viser til nettoresultatene i perioden.



Selv om skipsbygging i utgangspunktet var den største produksjonsenheten, ser man økte resultater etter oppstart av plattformbygging. 1973 er året der FMV fikk en rekke store plattform kontrakter. Sammenliknet med året før var det en økning på 24% i driftsinntekter. Overskuddet var på et stabilt nivå frem til 1977 da overskuddet økte med hele 168 % fra året før. Dette var blant annet grunnet større inntekter innen nybygg, reparasjon og industriarbeid fra året før. En økning på 18,9% av driftsinntekter bidro til denne massive økningen²⁰³. Resultatene gjenspeiler at FMV kom seg igjennom lavkonjunktoren med relativt gode

²⁰¹ Magdahl, 1993: 433 Olstad, 1997: 364

²⁰² Andersen, 1989: 118-120

²⁰³ ARS-A-1318. Årsberetning og regnskap for Framnæs mek. Verksted: 1970-1977

resultater på tross av problemene næringen gikk igjennom. Faktisk var overskuddet høyere under krisen, enn før. Årsaken til FMV sin suksess i disse årene kan være flere. Innen skipsbyggingen ble det oppnådd gode resultater gjennom delvis offentlig støtte, men også gjennom egen finansiering. Etterspørselen for skip var høy på slutten av 1960-tallet og videre utover 1970-tallet frem til oljekrisen. Den offensive satsningen og ekspansjonen innen offshore bidro også til positive resultater i perioden. Flere store skips og plattformkontrakter ble gjennomført i perioden som i hovedsak skjedde før lavkonjunktoren slo til for fullt. Dermed hadde allerede verftet sikret oppdrag og inntekter før lavkonjunktoren satte inn.

Sammendrag

Av de forskjellige periodene oppgaven behandler er perioden 1970-1977 den mest suksessfulle sett ut ifra økonomiske resultater. Tiåret innledet med at verftet fikk flere arbeidstimer for nybygging enn for reparasjon. Det var en overgang som skjedde utover 1960-tallet og nybyggingsaktiviteten forble høyere enn reparasjonsvirksomheten i perioden fra 1970. FMV moderniserte driften i denne perioden for være konkurransedyktige i en periode der det ble mer nødvendig med en mer effektiv og moderne produksjon. Ved siden av økt nybygging ble plattformbygging en viktig produksjonsenhet som bidro til de gode resultatene som ble oppnådd i perioden. Framnæs viste offensiv slagkraft ved å satse på å vinne nye markedsandeler innen offshore. Likevel forble skipsbygging den største produksjonsenheten. På overflaten kan de økonomiske resultatene gi grunn til optimisme. Derimot var det problemer i bransjen som ga bekymringer i perioden. Overkapasitet og lavkonjunktur var problemer som preget skipsbyggingsindustrien. FMV kom seg igjennom denne vanskelige perioden med gode resultater og høy sysselsetting takket være flere store og viktige kontrakter før lavkonjunktoren slo for fullt inn. Overkapasiteten var et problem som allerede hadde vært gjeldene i flere år. I slutten av perioden prøvde FMV å vinne kontrakter i u-land i for å få nye kunder, men vanskeligheter og uforutsigbarhet med disse aktørene førte kun frem til en kontrakt. Likevel ble flere skip ble muliggjort gjennom ordninger som staten etablerte for å gjøre norske verft konkurransedyktige.

Kapitel 6: 1978-1983: Reduksjon av skipsbygging og omfattende offshore-satsning

FMV hadde i løpet av 1970 årene etablert seg innen plattformmarkedet og kommet igjennom oljekrisen og ettervirkningene av den. Sett ut ifra resultat var perioden 1973-1977 de beste årene for FMV, om en tar utgangspunkt i periodene oppgaven behandler. Likevel oppsto det utfordringer i årene fremover. Som nevnt i kapitlet *Norsk verftsindustri* var skipsindustrien preget av overkapasitet. Dette påvirket FMVs forhold til markedet, ettersom nye løsninger måtte til for å nå frem i et stramt marked. FMVs strategi ved å ha flere produksjonsenheter innen forskjellige markeder ble svekket da nybygging og reparasjon av skip ble rammet av overkapasiteten. Reduksjon innen nybygging var et resultat det såkalte Ulveseth-utvalgets innstilling som satte nye politiske rammevilkår. Disse forholdene førte til at FMV måtte satse mer innen offshore for å kompensere tapet av inntekter og sysselsetting innen skipsbygging. Denne endringen førte til en strategi som på mange måter var påtvunget og offshore var produksjonsområdet en måtte rette seg mot. En kan hevde at FMV hadde gjort seg for avhengig av skipsbygging og måtte vekk fra denne posisjon. Satsningen mot offshore kan hevdes å være mer en markedstilpassing mer enn å satse på å vinne nye markeder. Politisk ble heller ikke forholdene enklere. Den omfattende subsidepolitikken som hadde vært ført i store deler av 1970-årene hadde vært svært kostbart og ble stadig redusert. Staten la mer til rette for et mer liberalt marked fra og med innsettelsen av den borgerlige regjeringen i 1981. Staten ble ikke lenger en sikkerhet og verftene var overlatt til seg i selv i større grad. Dermed ble markedsstrategien viktigere enn tidligere.

Produksjon

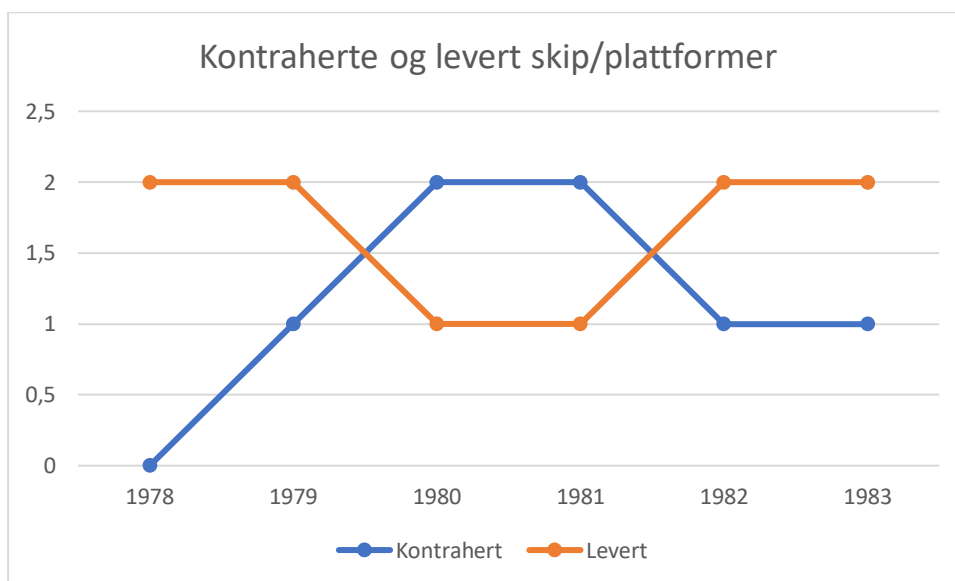
Ved de nye forutsetningene endret også produksjonsmønsteret seg igjennom perioden.

Tabellen for produksjonstimer viser tydelige endringer for produksjonsenhetene skip og offshore. Offshore blir den største produksjonsenheten for FMV i løpet av denne perioden.

Tabell for produksjonstimer			
År	Nybygging av skip	Offshore	Reparasjoner og ombygging
1978	81,2%	0%	18,3%

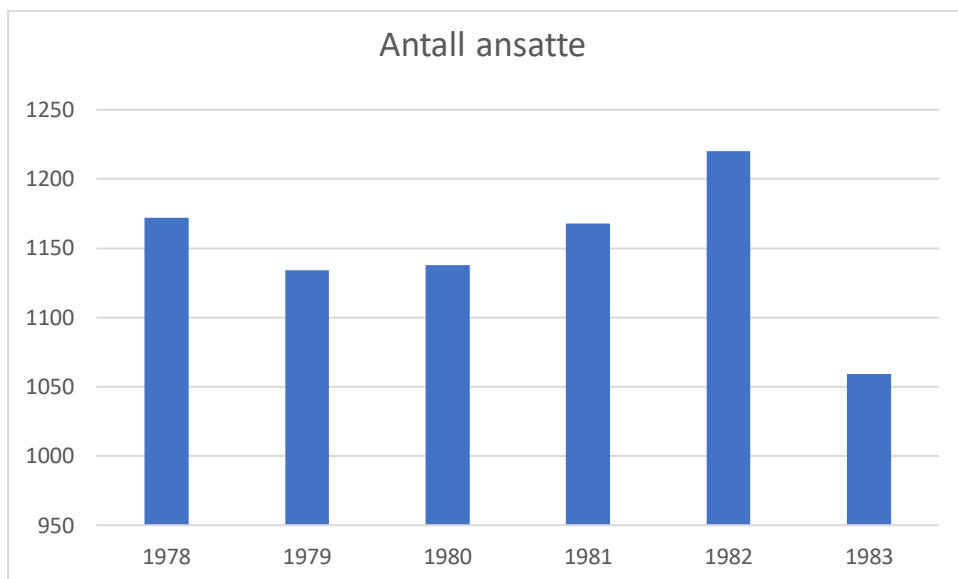
1979	69,9%	14,9%	15,2%
1980	53,9%	10,4%	30,3%
1981	34,5 %	52,2%	13,3%
1982	19,9%	69,2%	10,9%
1983	13,9%	42%	44,1%

I årsberetningene fra 1978-1980 blir året 1975 brukt som et referanseår for produksjon. 1975 var et år med høy sysselsetting og høy produksjon. I dette året ble det levert 3 skip og 1 plattform. I beretningen fra 1978 blir det vist til at produksjonstimmene i 1975 var 27% høyere enn i 1978. For 1979 var dette 29% og i 1980 var det 30%. I årsberetningene etter 1980 blir ikke referanseåret 1975 nevnt, men tallene før 1981 viser hvilken retning driften gikk. Dette kan også illustreres med grafen under.



Grafen viser at i perioden 1970-1977 hadde verftet i gjennomsnitt 2,6 kontraheringer og 2 leverte skip/plattformer pr år. Til sammenlikning hadde perioden 1978-1983 1,6 kontraheringer og 1,1 leverte skip/plattformer pr år. 33% prosent av nybyggingsprosjektene var oljeplattformer. Disse ble henholdsvis bygd mellom 1980-1983 som var årene der plattformbygging var den største arbeidsmengden. Dette var til sammenlikning 19% i perioden i 1970-1977. Ut ifra tallene gis det et inntrykk av at arbeidsmengden ble mindre enn i perioden før. Hvordan var det med reparasjonsarbeid? Fra og med 1978 til 1983 gikk tonnasje fra 430 966 b.r.t til 154347 b.r.t 1983. Selv om ombyggingen økte fra tidligere år

indikerer dette at produksjonen var forholdsvis lav i forhold til tidligere. Arbeidstokken endret seg også i disse årene.



Diagrammet illustrer antall ansatte ved årets utgang i denne perioden. Det er fordi årsberetningene viser til antall ansatte fra 1979 og ikke kun arbeidere i produksjonen. Diagrammet viser at arbeidsstyrken er høyest i 1982 da det ble levert to nybygginger. Året 1983 skiller seg ut i denne sammenheng. 1983 ble 488 arbeidere og 2 funksjonærer permittert som et resultat av få ordre.²⁰⁴

Forbedringsprosjekter

Ved endrede forutsetninger for FMV og tøffere konkurranse var det viktig å gjennomføre tiltak for å gjøre produksjonen mer rasjonell og effektiv. For å gjøre dette ble det opprettet 13 prosjekter for å effektivisere driften. Dette kom frem under et allmannamøte i oktober 1977. Planene hadde blitt diskutert og etablert i bedriftsutvalget. Gjennomføringen av prosjektene ble vedtatt av bedriftsutvalget og styret. Planene ble presentert av administrerende direktør Kristoffer Wegger, teknisk direktør Ole Brunæs og soussjef Hoven. Disse prosjektene skulle gjøre FMV mer konkurransedyktige. Etersom styret så at det sannsynligvis ville bli gjennomført en reduksjon innen skipsbygging på grunn overkapasitet i markedet, ble det nødvendig å se på alternative løsninger og effektivisere driften. Det ble også sett på som nødvendig å være sparsomme i tider med hardere konkurranse. I hovedsak var tiltakene rettet

²⁰⁴ ARS-A-1318. Årsberetning og regnskap for Framnæs mek. Verksted: 1978-1983

mot offshore prosjekter ved blant annet å øke forbedringspotensialet ved salg av offshore produkter og for å utrede arbeidsbetingelsene for produksjon innen oljenæringen.²⁰⁵ De 13 forbedringsprosjektene var:

- **Overgang til offshore produksjon og forbedring av internasjonal markedsføring**
- **Reparasjonsvirksomhet:** Drive markedsføring rettet mot reisereparasjon og reparasjoner på verkstedet.
- **Tidsprosjekt:** Ment for å øke effektiviteten.
- **Produktoppfølging**
- **Teknisk produktinformasjon:** Standardisering, arbeidsforberedelse og informasjonsgang mellom tegnekontor og produksjonsavdelingene.
- **Materialprosjekt:** Mer rasjonell bruk av forbruksvarer.
- **Lønninger, tidsutnyttelse**
- **Avdelingsgjennomgang:** Ser hva som kan rasjonaliseres, eller undersøke virkningene av nedleggelse av avdelinger.
- **Ansettelsesrutiner:** Har blant annet som formål at ledig kapasitet i en avdeling kan utnyttes i en annen.
- **Faste kostnader:** Reduksjon av faste kostnader. Gjennomgang av avdelinger utenom produksjon.
- **Nedskjæring og sterkere prioritering av investeringer:** Redusere investeringsnivået fra tidligere år. Hvis investering må skje, bør de helst var høyt prioritert.
- **Kapitalprosjekt:** Alle betalingsforbindelser og lån skal gjennomgås for å forbedre likviditeten.

Disse prosjektene kom før Ulveseths andre delinnstilling . Ulveseth utvalgets andre delinnstilling hevdet at omstillingen ikke vil være for krevende hvis verft klarte å rette seg

²⁰⁵ ARS-A-1318 Framnæs Nytt, Nr 29, oktober 1977: 8-9 1977

mot offshore. FMVs styre hadde allerede sett utviklingen komme og de 13 prosjekter ble opprettet for å møte disse utfordringene. I 1979 hadde prosjektene gitt ifølge teknisk direktør Brunæs generelt positive resultater. For å videreutvikle disse forbedringstiltakene ble det opprettet 7 prosjekter som skulle videreutvikle FMVs drift.

1. Utvikling av effektiviserings, opplærings og motivasjonsprogrammer.
2. Overgang til offshore produksjon
3. Tidsregistrering
4. Teknisk produktinformasjon, miljø og samarbeid
5. Avdelingsgjennomgang
6. EDB-rutiner
7. Investeringer i faste anlegg.

Flere av prosjektene som ble nevnt ble sett på som nødvendig og ville være en langsiktig løsning ut ifra markedsituasjonen som var hardere enn på lenge.²⁰⁶ Enkelte av disse prosjektene ble avsluttet 1979. Blant disse var tidsregistreringsprosjektet som kom frem til nye forslag for bedre tidsdata innen planlegging og oppfølging. Andre resultater var blant annet mer effektive datarutiner. Disse forslagene ville bli brukt i prosjekter fremover for å gi bedre resultat²⁰⁷. Et annet prosjekt som ble ferdig var teknisk produksjonsinformasjon, miljø og samarbeid. Dette prosjektet hadde vært gående siden oppstart i 1976. Resultatet var diskusjoner om mer effektivt opplegg for funksjonærer. Dette resulterte i et forslag om å etablere nye arbeidsfordelinger som både ville være enklere og mer effektivt. På driftssiden ble det jobbet med å effektivisere kommunikasjonen mellom driftskontoret og tegnekontorer. I skipsbyggeriet ble det opprettet planleggingsmøter hver dag for å oppnå bedre planmessige styring og for å oppnå bedre kommunikasjon mellom avdelingene. En ønsket å satse videre på offshore prosjektene. Det samme var med utviklingen av effektivitetsprogram for effektivisering, opplæring og motivasjon som var et paraplyprosjekt for de tidligere prosjektene.²⁰⁸ Det var planer om en eventuell utvidelse av området. FMV eide deler av

²⁰⁶ ARS-A-1318 Framnæs Nytt, Nr 43, oktober 1977: 4-5

²⁰⁷ ARS-A-1318 Framnæs Nytt, Nr 55, Februar 1980: 3,

²⁰⁸ ARS-A-1318 Framnæs Nytt, Nr 54, Januar 1980: 2

Langestrand området og ville utvide området for eventuell ekspansjon av industriområdet, men det ble møtt av protester av de 158 beboerne i området. Protestene gikk ut på bekymringer for forurensing og støy i nærheten av boligområder. Planene var ikke konkrete og handlet i stor grad om å se på muligheten for å utvide bedriftsområdet om bedriftens behov tilsa det i fremtiden.²⁰⁹ I hovedsak var prosjektene et klart signal fra styret om at de så det nødvendig å satse på en mer rasjonell drift og omstilling da omstendighetene i markedet krevde det.

Offshore

FMVs satsing innen plattformbygging bidro til sysselsetting og store inntekter i årene frem til 1976. Ved reduksjon av nybygde skip ble offshorerelatert produksjon viktigere for verftet. Dette endret verftets fokus ved å ha flere oljeaktiviteter enn bare plattformbygging. I perioden mellom 1978-1983 forble plattformbygging viktig for FMV. Det ble bygget 2 halvt nedsenkbare oljeplattformer i dette tidsrommet. Dette ble gjort etter et par år uten plattformbygging. Med erfaringer fra bygging av oljeplattformer kom tidligere tilegnede kompetanse innen ombygginger til sin rett da de fleste oppdrag innen offshore var ombygginger av plattformer. Eksempler på dette var ombygging fra hotelplattform til boreplattform. I tillegg ble det utført monteringsarbeid på flere plattformer og diverse leveranser til offshoreindustrien²¹⁰ FMV drev aktiv markedsføring gjennom møtevirksomhet med ulike oljeselskaper og engineeringsselskaper for å oppnå kontrakter om forskjellige oppdrag i Nordsjøen.²¹¹ Disse selskapene ønsket dokumentasjon for å gjennomgå FMVs ekspertise innen området. Spesielt innen sveising der det var strenge krav. Derfor ble det også hevdet at plattformbygging var mer omfattende enn nybygging av skip.²¹² Grunnet dette satset Framnæs på å utvide sin kompetanse innen sveising. Det ble etterlyst flere sveisere og verftet ga tilbud for opplæring rettet mot ungdom som ville gi dem mulighet til jobb. FMV prøvde å rekruttere sveisere ved å hevde at denne kompetansen var etterspurt i mange byggebransjer.²¹³ Det kunne være et poeng at det ga sikkerhet i en periode der

²⁰⁹ Sandefjords blad: 1,10,1980: 1 og 3

²¹⁰ ARS-A-1318. *Årsberetning og regnskap for Framnæs mek. Verksted: 1978-1982*

²¹¹ ARS-A-1318 *Framnæs Nytt*, nr 35-April 1978: 3

²¹² ARS-A-1318 *Framnæs Nytt*, nr 38-August 1978: 5

²¹³ Sandefjords blad: 19.06.1980: 9

verftsindustrien gikk en usikker tid i møte. Etter en periode på tre år uten nybyggingskontrakter innen plattformbygging fikk FMV to store på kontraheringer på begynnelsen av 1980-tallet. Disse ble de siste nybyggingskontraktene for FMV innen plattformbygging. Riggene som ble levert til Bergenske dampskipselskap var av typen *Peacesetter* som var av amerikansk design. Denne typen rigg var beregnet til å tåle de tøffe forholdene i Nordsjøen. Disse var ikke ulike de egenutviklede modellene *Polar 4* og *Polar 5*, men til forskjell hadde *Peacesetter* allerede blitt en realitet og blitt bygd i 8 eksemplarer før kontraheringen ved Framnæs. I tiden etterpå ble det satset på å vinne nye kontrakter.²¹⁴ I 1983 tapte de en lukrativ kontrakt i konkurranse med flere norske verft og utenlandske verft. FMV sammen med Trosvikgruppen og Aker ble utkonkurrert på pris av et japansk verft i konkurransen om bygging av plattform i Nord Norge.²¹⁵ Plattformen skulle bygges på vegne av Norsk Hydro og leies ut fra Wilhelmsen rederi. Norsk Hydro understrekte at det japanske tilbudet var halvparten av det de norske verftene kunne tilby. Det var regnet at differansen var på hele 350 millioner kroner.²¹⁶

Nybygging av skip og reparasjoner

Om en ser på produksjonstabellen i starten av kapitlet viser den tydelig at timesforbruket innen skipsbygging gikk ned i denne perioden. Perioden startet godt med hele 81,2% av den totale virksomheten, men en må da ta til etterretning at plattformvirksomheten var på 0%. Det høye prosentantallet skyldtes i hovedsak de 3 kontraherte skipene i 1977, som skapte full sysselsetting frem 1979. I 1978 ble det heller ikke kontrahert for nye skip da det ikke ble sett på som nødvendig da sysselsettingen var sikkert frem 1979. Produksjonsandelen for nybygde skip gikk gradvis nedover og i 1982 var den kun på 19,9%. Før 1981 fikk verkstedet en rekke kontrakter for såkalte kjøleskip.²¹⁷ 3 av disse ble kontrahert fra rederiet Ingrens Larsen A/S i 1977. Ingrens Larsen var så fornøyd med resultatet at rederiet bestilte et ekstra kjøleskip som ble kontrahert i 1979. I tillegg bestilte også Thor Dahl et kjøleskip fra FMV. Dette var det eneste tilfellet der Thor Dahl kontraherte i perioden 1970-1986. Ifølge administrerende direktør i Ingrens Larsen A/S Jon Christian Brynhildsen var det hensiktsmessig å bygge slike skip da markedet for kjøleskip var lite og beskyttet og var i de fleste tilfellene brukt av redere.

²¹⁴ Sandefjords blad: 10.09.1980: 1 og 18

²¹⁵ Aftenposten, 31. 05. 1983: 37

²¹⁶ Sandefjords blad: 3.06.1983: 1 og 18

²¹⁷ ARS-A-1318. *Årsberetning og regnskap for Framnæs mek. Verksted: 1978-1980*

En annen faktor ved kjøleskip var at skipet ofte ble solgt for mer enn byggekostnadene. Samtidig var det mindre gevinst på frakt, enn hva det ville vært på et skip på det generelle skipsfartsmarkedet. Den høye annenhåndsverdien gjorde risikoen mindre ved å bygge disse skipene. Dette kan ses på som en strategi fra rederen som kom FMV til gode.²¹⁸ Disse kontraktene var vesentlig for å holde sysselsettingen oppe ved FMV på slutten av 1970-tallet i en periode der frykten for reduksjon og manglende offshoreoppdrag preget bilde for verftet. Selv om skipene ga en grunnbeskjeftigelse i noen år fremover, var ikke kontraktene i seg selv lønnsomme. Selve kontraktene var tapskontrakter.²¹⁹

Etter en periode med bygging av kjøleskip ble det aktuelt med bygging av andre typer skip. Etter årene med en rekke kjøleskip ble det kontrahert såkalte forsyningskip.²²⁰ Forsyningskip er skip som er beregnet for å transportere forsyninger til petroleumsplasser.²²¹ FMV ønsket i utgangspunktet å bygge flere skip av samme type for å oppnå kontinuitet i nybyggingen. Det var en frykt for at mangel på kontinuitet kunne føre til tap²²² FMV fikk en kontinuitet da alle skipene som ble bygd og kontrahert mellom 1977 og 1980 var samme type skip. Denne rekken av skip ble stoppet ved kontraheringen av forsyningskipene i tidsrommet 1981-1982 da markedet for disse skipene bedret seg på begynnelsen av 1980-tallet.²²³ I årene etter fikk verftet i oppdrag å bygge dykkerskip. Disse skipene var til bruk for dykking i Nordsjøen da skipene hadde med dykkerklokker om bord på skipene.²²⁴ Både dykkerskipene og forsyningskipene var rettet mot offshore. Dette viser at omstillingen mot offshore ikke kun var rettet mot plattformer og offshore leveranser, men også skip innen offshore industrien. Den etablerte skipseksperisen og den nye offshore ekspertisen kom til sin rett ved disse kontraktene.

I årsberetning fra 1980 blir det nevnt at nybyggingsaktiviteten ville reguleres ut ifra hvordan markedet responderte i forholdet mellom skip og oljeplattformer²²⁵. Dette viste at verkstedet

²¹⁸ Aftenposten, 01.26.1982: 35

²¹⁹ ARS-A-1318 *Framnæs nytt nr 43 januar 1979*: 3

²²⁰ ARS-A-1318. *Årsberetning og regnskap for Framnæs mek. Verksted:1981-1982*

²²¹ Store Norske leksikon, *Forsyningskip*. <https://snl.no/forsyningskip> (Lest/Sitert: 12.05.2020)

²²² ARS-A-1318, DA 354/002

²²³ Sandefjords blad: 29.08.1981: 1

²²⁴ Store Norske leksikon, *Nordsjødykkere*. <https://snl.no/nordsj%C3%B8dykkerne> (Lest/Sitert: 12.05.2020)

²²⁵ ARS-A-1318. *Årsberetning og regnskap for Framnæs mek. Verksted:1980 1980*

prøvde å gjøre seg selv så fleksible som mulig, men også at markedet var stramt. Reparasjons og ombyggingsvirksomheten viser til nedgang.²²⁶ Styret var klar over overkapasiteten innen denne virksomheten og så at kundene reduserte og omla virksomheten²²⁷ FMV ønsket å endre reparasjonsvirksomheten mer mot offshore, men her fryktet de konkurranse fra skipsverft som lå mer strategisk til oljefeltene.²²⁸

Marked og politikk

Ulveseth utvalgets innstilling som innebar å redusere kapasiteten for nybygde skip medførte en uheldig forutsetning for FMV. Styret mente at dette ikke bare var uheldig for FMV, men for hele den norske verftsindustrien.²²⁹ For å få opp etterspørselen måtte antall nybygde skip reduseres. Selv om FMV hadde gått inn i offshore viser produksjonstabellen at skipsbygging forble produksjonens enheten med høyest timesforbruk. Å opprettholde samme sysselsettingsnivå ville være vanskelig ved reduksjon innen skipsbygging. Administrerende direktør Kristoffer Wegger sa under allmennmøte oktober 1977 at situasjonen er vanskelig ettersom verdens skipsbyggingskapasitet er større enn behovet for nye fartøyer. Wegger sa at utviklingen vil gå mot mer selektiv støtte, eller ingen støtte. Wegger sa at effektive bedrifter har større sjanse til å overleve enn bedrifter som ikke er effektive uansett hva myndighetene legger opp til. Ved av FMV ikke var et rent nybyggingsverksted, lå det muligheter ved å styrke sine markedsandeler innen reparasjon og offshore.²³⁰ Ulveseth-utvalget hadde hevdet at offshore kunne erstatte skipsbyggingen dersom verftene var innstilt på å rette fokuset mot offshore. FMV hadde fra før etablert seg innen offshore, men måtte belage seg på å omstille driften ytterligere i denne retningen. FMV var ikke de eneste. Ifølge With Andersen var det slik at krisen i skipsbyggingsindustrien var en internasjonal krise og mange verft tenkte det samme som FMV og mange norske verft omstilte seg mot offshore.²³¹

Det krevende markedet i perioden og de nye politiske forutsettingene førte til tiltak fra styret for å forbedre driften. FMV hadde ved etableringen av de 13 forskjellige prosjektene allerede

²²⁶ ARS-A-1318. *Årsberetning og regnskap for Framnæs mek. Verksted:1978-1982*

²²⁷ ARS-A-1318. *Årsberetning og regnskap for Framnæs mek. Verksted:1979-1980*

²²⁸ DA 354/002

²²⁹ ARS-A-1318 *Framnæs nytt, nr 43 januar 1979:2*

²³⁰ ARS-A-1318 *Framnæs Nytt, Nr 29, oktober 1977: 8-9 1977*

²³¹ Andersen, 1989: 118-120

fra 1977 igangsatt tiltak for å møte de forskjellige utfordringene. Oppgaven har tidligere nevnt noen av disse prosjektene innen offshore. Overgangen til offshore produksjon medførte også behovet for forbedring av internasjonal markedsføring. Det ble satset på markedsføring rettet mot kombinasjon offshore og skipsreparasjoner²³². Ut ifra viktigheten av omstillingen mot offshore var det nødvendig å styrke markedsføringen innen oljesektoren. Spørsmålet var om offshore ga nok inntekter til å holde verkstedet gående. Årsberetningene i denne perioden nevner ofte viktigheten av kontrakter som opprettholder sysselsettingen ved FMV.²³³ Dette kan tolkes som at styret valgte å vektlegge arbeidsintensiv drift. Da en fra et arbeidsintensivt perspektiv fokuserer på sysselsetting i større grad enn lønnsomhet. Jaget etter oppdrag er tydelig fremstilt i årsberetningene. Dette var gjeldene innen både nybygging av skip, oljeaktivitet og reparasjon/ombygging. Hvis styret valgte en arbeidsintensiv strategi, hvorfor valgte de det? Administrerende direktør Kristoffer Wegger hevdet at skipsbygging i seg selv er arbeidsintensiv og dermed krevde stor sysselsetting²³⁴ En annen årsak kunne være at styreformann Per Odberg som var ordfører og høyrepolitiker i Sandefjord mellom 1976-1987 vektla sysselsetting. Høyrepolitikkerne i Sandefjord ønsket å opprettholde høy sysselsetting i viktig bedrift i lokalsamfunnet fremfor å forholde seg til partiets næringslivspolitiske prinsipper. For kommunen var Framnæs en viktig skattekilde. I 1982 kom 10% av skatteinntektene fra FMV²³⁵ Det kan være årsaken til at sysselsetting var viktigere enn lønnsomheten grunnet betydningen FMV hadde for Sandefjord kommune. I et intervju med Sandefjords Blad i desember 1977 sa Per Odberg følgende:

*«Framnæs har måttet godtatt kontrakter som har medført direkte tap, men det vesentligste for så vel bedriften som for Sandefjord kommune er at arbeidsplassene kan opprettholdes»*²³⁶

Utsagnet viser til en interessekonflikt mellom Odbergs rolle som styreformann og ordfører for Sandefjord kommune. Utsagnet viser at for Odberg er sysselsettingen i kommunen han er ordfører i, av større betydning enn å føre en rasjonell bedriftsstyring i FMV hvor han er styreformann. Som byens største arbeidsplass og største skattekilde var det en fordel for kommuneøkonomien å ha flest mulige skattebetalere. Strategien ved å høy sysselsetting

²³² ARS-A-1318 Framnæs Nytt, Nr 29 Januar 1977: 8

²³³ Samme sted

²³⁴ ARS-A-1318 Framnæs Nytt, nr 29-oktober 1977: 5

²³⁵ Magdahl: 1993: 442

²³⁶ Sandefjords blad: 28.12. 1977: 2

virket også å være en viktig tilnærming for ledelsen da også Wegger vektla høy sysselsetting. Skipsbyggingen hadde i 1970-årene bidratt til høy sysselsetting i FMV, noe som var etter styrets og ledelsens ønske. Ved reduksjon av nybygde skip og omstilling til offshore ble det vanskelig å holde på denne strategien.. Til tross for lav inntjening ved å ha høy sysselsetting ønsket hverken styre eller ledelsen å permittere eller si opp arbeidere noe som ville vært en konsekvens av en mer omfattende omstilling rettet mot offshore. For FMV hadde ikke offshorenæringen vært like arbeidsintensiv som skipsbygging. Dette kan ses i produksjonstabellen da skipsbygging hadde det høyest tidsantall. Dette på tross av at de fleste kontraheringene var plattformer på midten av 1970-tallet. Den norske industris fremtid lå i en kapitalintensiv industri som måtte tåle et høyt kostnadsnivå med høyt kvalifisert arbeidskraft.²³⁷ Kapitalintensive næringer ville redusere arbeidsstyrken²³⁸ Ifølge Harald Espeli var den teknologiske og økonomiske utviklingen lite gunstig for arbeidsintensive næringer som verftsindustrien var.²³⁹

Frykten for reduksjon og omstilling var uten tvil reel da dette i verste fall ville føre til nedleggelse av byens klart største arbeidsplass.²⁴⁰ Det var ikke kun FMV som kjente på konsekvensene av utviklingen i bransjen. I 1980 ble det iverksatt et initiativ for å styrke konkurransevnen for verftene rundt Osloområdet og flere verft ønsket å diskutere løsninger for næringen. Blant disse var Kaldnes Mek Verk, Kristiansand Mek verk, Fredrikstad mek verk, Sarpsborg mek verk og Trosvikgruppen. Dette ble senere kjent som Aune-utvalget som hadde som mål å kartlegge samarbeidsmulighetene mellom verftene.²⁴¹ Konsulentfirmaet Habberstad, som senere ga ut en rapport om FMV, utarbeidet en analyse på vegne industriforbundet for å undersøke muligheten for samarbeid mellom verftene Kristiansand mek, Trosvikgruppen, og Langesund verft og FMV. Det ble referert i Sandefjords blad at denne analysen ga indikasjoner på at et samarbeid ikke ville gi store gevinster. Kun ved enkelte oppdrag kunne samarbeid være gunstig mellom partene.²⁴² FMV hadde tidligere samarbeidet med blant annet Trosvikgruppen gjennom plattformene fra 1973 da arbeidsmengden var fordelt mellom partene. Situasjonen anno 1980 var annerledes.

²³⁷ Espeli, 1992: 102

²³⁸ Samme sted: 32

²³⁹ Samme sted: 113

²⁴⁰ Aftenposten, 17.01.1978: 41

²⁴¹ Aftenposten, 19,01,80: 20

²⁴² Sandefjords blad: 27.06.1980

Plattformene som ble bygd på begynnelsen av 1980-tallet ble bygd på Framnæs uten noen form for samarbeid med andre aktører. På begynnelsen av 1970-tallet ble flere nybyggingskontrakter kontrahert som i de fleste tilfeller gjorde det nødvendig med samarbeid på grunn av belastning på verftene. Dette var ikke tilfellet på begynnelsen av 1980-tallet da hvert enkelt verft hadde kapasitet til å gjennomføre hele oppdraget.

På det økonomiske plan hadde de tre kjøleskipene som ble kontrahert i 1977 økonomiske konsekvenser for verftet. Faktisk måtte verkstedet bruke reservene for å gjennomføre kontraktene, noe som svekket økonomien betraktelig.²⁴³ Blant de 13 prosjektene som ble gjennomført var det prosjekter rettet mot å forbedre den økonomiske situasjonen. Et av disse tiltakene var nedskjæring i investeringer. Investeringer som skulle iverksettes skulle ha være høyest påkrevet og helst være rettet mot offshore. Et annet punkt var reduiseringer av lønninger. Styret hevdet at FMV var det best betalte verkstedet i verden, og det var derfor nødvendig med reduksjon av lønningene for å være konkurransedyktig. En måte å gjøre det på var å effektivisere arbeidstiden. Målet var å effektivisere driften med 6% hvert år. Et annet mål var også å redusere materialkostnadene. Ifølge prognosen ville det alene forbedre resultatet til FMV med 1,6 millioner kroner i 1978. Styret så at markedet og økonomien ville bli vanskelig i årene fremover. Dette var utgangspunktet hvorfor disse prosjektene ble igangsatt. Verksted estimerte underskudd i årene 1978-1980. FMV hadde fått et inntektsført sysselsettingslån fra staten på 57 millioner kroner, men mente selv at det ikke var nok for å være konkurransedyktige eller holde driften gående.²⁴⁴ Lånet ble innført i forbindelse med bygging av de 3 kjøleskipene fra Irgens Larsen. Ettersom disse skipene ville medføre tap, var det et håp om at lånet kunne føre til at kapitalgrunlaget forble godt nok til at nye kontrakter ville være mulig å gjennomføre²⁴⁵. Det estimerte underskuddet for 1978-1980 ble ikke en realitet, men fra 1977 til 1978 gikk resultat ned med hele 97,8%. Likevel klarte FMV å opprettholde et magert overskudd i perioden 1978-1980. Dette kan ha vært et resultat av de prosjektene som ble rettet mot sparing og strengere praksis for opptak av lån, men også i stor grad sysselsettingslånet som ble innført som inntekt i årsberetningene.

²⁴³ ARS-A-1318 *Framnæs nytt*, nr 43 januar 1979: 3

²⁴⁴ ARS-A-1318 *Framnæs Nytt*, Nr 29 januar 1977: 7-9

²⁴⁵ ARS-A-318, DA 354/002

Støtte fra myndighetene forble viktig for FMV. I 1978 ble det blant annet gitt «villighetstiltalelse» fra industriforbundet som var en garanti for prisstøtte for drift i tiden fremover.²⁴⁶ Låneinstituttet forble det største støtteelementet for nybygde skip, ombygginger og reparasjoner. Av 6 skip ble 4 kontrahert og bygd med støtte fra midlene fra låneinstituttet i denne perioden. I tillegg ble også midlene fra instituttet brukt til diverse skipsreparasjoner og ombygginger. Låneinstituttet muliggjorde også kontraktene med plattformbyggingene i perioden. Disse lånene ble mulig gjennom Den norske Creditbank (DNC). DNC bidro til lånet til bygging av plattformen PF-107 som var bestilt fra det canadiske offshoreselskapet Bob Valley offshore og plattformen PF-106 fra Det bergenske dampskipsselskap.²⁴⁷ Disse kontraktene medførte pr dags dato det største lånet som ble gitt fra DNC.²⁴⁸ Riggkontrakten med Bob Valley ble gjort gunstigere da de som utenlandsk kunde fikk en lånerente på 8%. Denne renten ville vært på 12% om det var et lån til en norsk kunde.²⁴⁹ Lånene var i så stor skala at 12 forskjellige banker bidro til lånet. Totalrammen for lånene var på hele 1,071 milliarder kroner. Like etter kontraheringen av den første plattformen fikk FMV et nytt oppdrag av samme borrerigg fra en utenlandsk aktør. Det ble derfor vanskelig å iverksette lånene fordi statsgarantiene skulle dekke byggingen av begge plattformene. Ifølge Kontorsjefen for Den norske Creditbank Per Ugland sa han i et intervju i Sandefjords blad at det var vanskelig å iverksette lånet, fordi lånet opprinnelig var tiltenkt en borrerigg. Ifølge Ugland var bankene villig til å gi finansieringen ettersom FMV var et verft som leverte sine skip og rigger til avtalt tid. Banken så også på FMV som et ledende verft innen offshore. Ifølge DNC var det disse faktorene som skapte tillitt og gjorde det mulig å gjennomføre et lån i så stor skala.²⁵⁰ Skipsfinansieringen var et verktøy i kampen om å vinne kontrakter. Bob Valley kontrakten viste at norske myndigheter kunne forskjellsbehandle utenlandske aktører for å gjøre kontraktene gunstigere. På en annen side hadde utenlandske verft store fordeler kontra norske som måtte forholde seg til at Norge var et høykostnadsland. Man trengte ikke å dra lengere enn til Sverige der man ga tilbud som lå 50% under de norske i 1978.²⁵¹ Norske myndigheter håpet at offshore ville være en næring som ville balansere og utligne forholdene

²⁴⁶ Sandefjords blad: 22.12.1979: 1

²⁴⁷ ARS-A-1318. *Årsberetning og regnskap for Framnæs mek. Verksted:1978-1983*

²⁴⁸ Aftenposten, 25.01.1982: 26

²⁴⁹ Aftenposten, 12.09.1981: 5

²⁵⁰ Sandefjords blad: 22.01.1982: 1

²⁵¹ Sandefjords blad, 20.01.1978: 7

for verftene. Under et møte mellom representantene fra Vestfoldverftene og stortingsrepresentanter fra Høyre ble det uttrykt fra verftsdirektørene at det ikke ville være hensiktsmessig å involvere seg for mye innen offshore da det ikke var plass til alle innenfor dette markedet.²⁵²

I hovedsak var det manglende subsidier som ville skape problemer. Direktør Wegger utalte i Sandefjords blad i 1982 at det var bekymringsverdig at ikke bare skipskontrakter, men også riggkontrakter gikk til svenske aktører som vesentlig ble subsidiert i større grad enn norske aktører. Direktøren ved Trosvik mekaniske verksted Ole Horg Jacobsen hevdet at utenlandske aktører viste en viss skeptisk til norske skipsbyggerier ettersom norske rederier heller valgte å utføre kontrakter i Sverige enn i Norge.²⁵³ Selv om subsidiepolitikken ble redusert allerede i 1978 var det ikke før bytte til borgerlige regjeringenes at den statelige støtten ble redusert da politikerne satset på et friere marked som i utgangspunktet ville øke konkurransen innenfor næringen. Spesielt kunne utenlandske selskaper få større spillerom enn tidligere på 1970-tallet da det ble påført høy skattelegging og royalties for disse selskapene, samtidig som næringen ble nasjonalisert. Under bedriftsforsamlingen i 1981 sa direktør Wegger at skipsbyggeriene ikke ønsket å bruke subsidier for å være konkurransedyktige, men fordi andre land fikk mer støtte gjennom myndighetene var verftene i den situasjon at subsidier hadde stor betydning om verftene skulle være konkurransedyktige. Wegger hevdet at de nye subsidiene som ble lagt til grunn fra de norske myndighetene ikke kunne måles opp imot støtten som ble gitt i utlandet²⁵⁴ Ved kontrakten av byggenummer 198 i 1982 ble dette synet fremstilt i klartekst. Kontrakten ble skrevet under en måned før den nye finansieringsordningen som ifølge FMV ikke ville gjort byggingen av skipet mulig.²⁵⁵ Etter et par gode år på begynnelsen av 1980-tallet, begynte ordretilgangen å stagnere for alvor fra 1983. I 1983 ble det etablert en garantiordning hvor staten ville stå for 18% av kontraktsverdien, mens en viss andel ville bli gitt fra privatbanker og garantiinstitusjoner. Direktør Wegger mente garantien i seg selv ikke ville bidra til at norske verft ville være konkurransedyktige i forhold til utenlandske konkurrenter.²⁵⁶ Høyre hevdet at støtten til skipsbyggingsindustrien lå vesentlig høyere enn hva andre industrigrener fikk. Et argument

²⁵² Sandefjords blad: 3.11.1982: 3

²⁵³ Sandefjords blad: 3.11.1982: 3

²⁵⁴ Sandefjords blad: 15.04.1982: 4

²⁵⁵ Sandefjords blad: 29.03.1982: 1 og 22

²⁵⁶ Sandefjords blad: 26.03.1983: 2

for ikke å øke subsidiene var at andre land ville svare med nye beskyttelsestiltak som igjen ville gjøre ytterligere skade på verftsindustrien. Partiet hevdet at problemene i næringen i hovedsak skyltes overkapasitet, og at man håpet at etterspørselen for spesialskip og leveranser innen offshore ville bidra til oppdrag til norske skipsverft. ²⁵⁷ De to siste skipene som ble kontrahert ved FMV var av type spesialskip innenfor offshore, men disse kontraktene ga ikke grunnlaget for videre optimisme for verftet. Klubbformannen i Framnæsklubben Bjørn Røed sto bak Framnæsledelsen uttalelse og mente FMV var konkurransedyktige innenfor rammene som ble gitt. Røed var samstemt med Wegger om at subsidiene måtte forbedres. Røed mente også at OECD burde se på muligheten for å avskaffe subsidier innenfor næringen over tid. ²⁵⁸

De nye ordningene var ikke gunstig for FMV. Det ble tungt for norske skipsverft å bli eksponert uten effektiv form for beskyttelse, spesielt med tanke på at Norge var et høykostnadsland som gjennom 1970-årene hadde holdt en proteksjonistisk linje. Et friere marked ga insentiver for selskapenes ønske om å forbedre utviklingen og da spesielt innen teknologi. FMV hadde i løpet av starten av 1970-årene investert i teknologi i en periode der den norske verftsindustrien var skjermet. Etter Ulveseth innstillingen om reduksjon ble investeringene ikke prioritert som tidligere. Det hadde derimot blitt igangsatt flere utviklingsprosjekter innad i bedriften som var beregnet for omstilling og effektivisering av arbeidet. Disse prosjektene var tilrettelagt for at driften skulle effektiviseres uten at store investeringer skulle være nødvendig. Ved at resultatene og markedet visste tegn til bedring ble det muligheter for videre investeringer. I 1982 økte investeringene spesielt innen EDB for å effektivisere produksjonen. ²⁵⁹

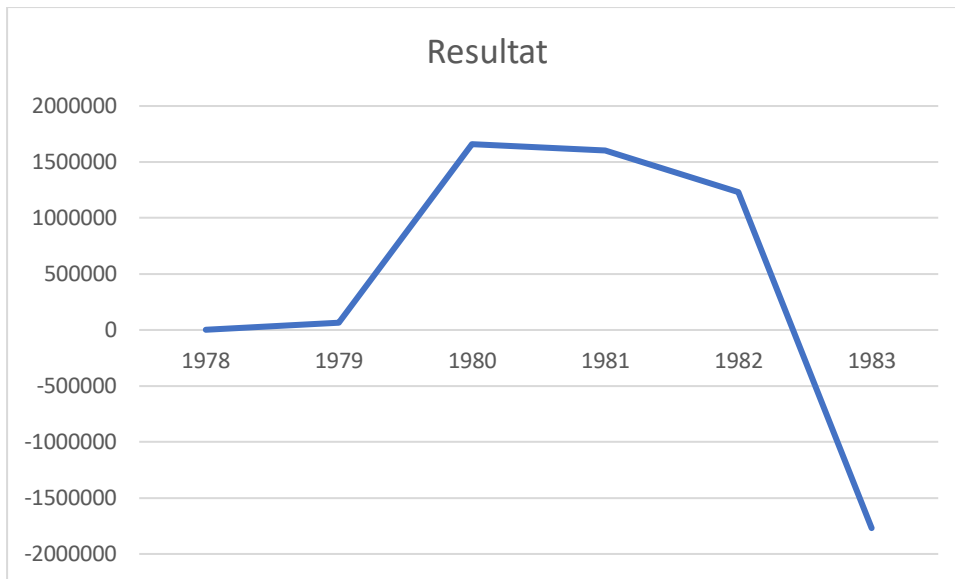
Resultat

Etter flere år med et gjennomsnittlig overskudd på over 3 millioner, begynte resultatene å synke etter 1977. Reduksjon av skipsbygging og overgang til offshore ga utslag i resultatene i årene 1978-1983. Tabellen under viser utviklingen av nettoresultatet i perioden.

²⁵⁷ Sandefjords blad: 7.09.1983: 2

²⁵⁸ Sandefjords blad: 8.09.1983: 2

²⁵⁹ Sandefjords blad: 31.12.1982: 1 og 20



Som tidligere nevnt gikk resultatet fra 1977 til 1978 ned med hele 97,8% prosent. På begynnelsen av 1980-årene ble overskuddet høyere, men ikke i samme grad som i perioden 1973-1977. Den største økningen var fra 1979 til 1980. Dette skyldes i hovedsak blant annet økte inntekter, på tross av reduserte nybyggingsinntekter. Samtidig var det en økning på 103 millioner i beholdningsendringer. Resultatene for årene 1979-1980 gir et bedre bilde enn det som var realiteten. Etersom sysselsettingslånet sto oppført som inntekt i disse årene ga det utslag på resultatene. I realiteten ville resultatene i disse årene bli et underskudd på henholdsvis 16 millioner og 36 millioner. Årene fra 1980-1982 ga mer inntekt da verftet i disse årene oppnådde kontrakter om nybygging av 2 skip og 2 plattformer. Selv om verftet noen år hadde økte inntekter ble dette utjevnet med større utgifter. I 1983 førte dette til underskudd. Store inntektstap innen beholdningsendringer gjorde utslaget. For å forbedre resultatet ble det nødvendig å redusere kostnadene på enkelte utgifter. Spesielt lønnsutgifter ble sterkt redusert. Denne reduksjonen var i hovedsak grunnet at 488 arbeidere og funksjonærer ble permittert.²⁶⁰

Sammendrag

Perioden 1978-1983 var en periode preget av bransjeforhold som gjorde det vanskelig å opprettholde etterspørselsnivået som var nødvendig for at verftene skulle ha optimal sysselsetting. Ulveseths utvalgets andre delinnstillingen viste at nybyggingsaktiviteten måtte

²⁶⁰ ARS-A-1318. Årsberetning og regnskap for Framnæs mek. Verksted:1978-1983

betraktelig ned for at etterspørselen skulle opp igjen. Dette betydde at skipsbygging som hadde vært den største produksjonsenheten måtte reduseres og dermed måtte verftet se mot andre produksjonsenheter for å kompensere dette tapet. FMV hadde allerede etablert seg innen offshore, som var et marked Ulveseth- utvalget anbefalte at andre verft skulle rette seg mot. Selv om FMV hadde etablert seg innen offshore var det likevel problemer med å komme inn i dette markedet. For det første sysselsatte ikke offshore i samme grad som skipsbygging. I tillegg ville flere rette seg mot offshore på grunn av reduksjon og dermed økte konkurransen. FMV måtte tilpasse seg markedet med disse forutsettingene og tiltak som skulle effektivisere og omstille bedriften ble igangsatt. Dette skulle iverksettes med minst mulige omkostninger. Disse tiltakene ble gjort for å tilpasse seg daværende forhold mer enn å vinne nye markeder. Offshore ble gradvis den største produksjonsenheten for verftet, men byggeaktiviteten var lavere enn den var på midten av 1970-tallet. I den grad det forekom skipsbygging ble dette over tid rettet mot offshoresektoren. Mindre gunstige subsidievilkår bidro heller ikke til bedre situasjonen. Denne perioden viser tydelig nedgang resultatmessig og markerer på mange måter retningen verftet tok.

Kapitel 7: 1984-1987: De siste årene

Nedgangen i etterspørsel av skip førte til endret strategi fra styret. Oljerelaterte produksjonselementer og forskjellige prosjekter både strukturelt innad i bedriften og innen markedsføring ble igangsatt. Tallene i tabellen nedenfor for timesforbruk viser også til denne utviklingen. Det var ikke en ønsket strategi å redusere nybygging av skip, men en tvungen strategi styrt av politiske og markedsmessige forhold. Årene 1983-1987 ble de siste årene ved FMV. Perioden kjennetegnes ved at styret gjennomførte drastiske tiltak for å opprettholde driften. Først og fremst var dette gjeldene for bedriftens struktur som ikke lenger var bærekraftig i periodens politiske og økonomiske klima.

Produksjon

De siste årenes drift var preget av nedgang i all produksjon. Selve prosentandelen endret seg i løpet av årene og gir indikasjon på at verftets viktigste produksjonsenhet forble offshore.

År	Nybygging av skip	Offshore	Reparasjon og ombygging
1984	34,4%	46,1%	13,0%
1985	38,3%	52,9%	5,5%
1986	3,2%	68,7%	16,0%
1987	0%	0%	0%

Antall kontraheringer var i gjennomsnitt 0,25 pr år i denne perioden og 0,5 leverte nybygde fartøy/plattformer. Kun et skip ble kontrahert og bygd. Det ble heller ingen kontraheringer om bygging av plattformer. Til sammenlikning hadde perioden 1970-1977 i gjennomsnitt på 2,6 kontraheringer og 2 leverte nybygginger pr år. I perioden 1978-1983 var det 1,6 kontraheringer og 1,1 leverte pr år. Offshore aktivitetene i den siste perioden besto av ombygginger av plattformer og diverse mindre oppdrag. Reparasjonsandelen var av svært lite omfang. Selv om mengden tonnasje ikke blir nevnt i årsberetningene mellom 1985-1987, gir prosentnedgangen innen reparasjon og ombygging en indikasjon på hvor stor nedgangen var. Ettersom oppdragene var få ved verftet, viser den lave prosentandelen av reparasjon og ombygging at denne produksjonen var nærmest fraværende. I denne perioden er det kun årene 1984-1985 som viser antallet ansatte ved FMV. Dette viser en reduksjon fra 948 i 1984,

til 846 ansatte i 1985. Dette er verdt å nevne at 99 arbeidere ble permittert i 1984. Dette betyr at reduksjon i antall ansatte i all hovedsak var grunnet permitteringer.²⁶¹

Offshore

FMV fikk oppdrag innen offshore i denne vanskelige perioden. Derimot var det ingen nybyggingsoppdrag. De fleste oppdragene var innen ombygginger, reparasjonsarbeid og installasjoner. I løpet av denne perioden ble enkelte oppdrag også gjennomført ute i Nordsjøen. Styret hevdet at FMV hadde klart å få kontrakter innen offshoremarkedet på tross av den harde konkurransen. Offshoreoppdragene bidro til at funksjonærene beholdt jobbene sine i en periode med flere permitteringer. For FMV var det vanlig med ombyggingsarbeid da disse typer oppdrag var mer tilgjengelige i et stramt marked. Problemet med slike oppdrag var at de var av kort varighet og dermed ugunstige på lang sikt, i motsetning til for eksempel bygging av plattformer. Andre muligheter som ble sett på var markedet for spesialskip som rettet seg mot offshoreindustrien i Nordsjøen.²⁶²

I de siste årene ble offshore det største markedet for FMV. Dette er noe tallene i tabellen for produksjonstimer tydelig viser. Opp igjennom årene hadde FMV hatt en strategi ved å ha flere typer virksomheter. Hvis en virksomhet sviktet grunnet markedsnedgang, kunne en falle tilbake på en av de andre virksomhetene. Hvis offshore virksomheten ikke var tilstrekkelig, kunne en ha sikkerhet i nybygging av skip eller reparasjoner. Forskjellen nå fra tidligere var at reduksjon av bygging av skip skjedde raskt og var forårsaket av politiske føringer. Tidligere skjedde reduksjonen og endring over mange år, som ved nedgangen i hvalfangsten. Offshore ble på mange måter sett på som siste mulighet for at FMV skulle overleve. Dette var noe som ble nødvendig, ikke en vei verftet ønsket å gå.

Nybygging av skip og reparasjoner

I de første årene i perioden oppnådde FMV byggekontrakter som førte til arbeid innen nybygging frem til 1985. Disse skipene var dykkerskip som henholdsvis ble bygd og kontrahert i årene 1983-1985²⁶³ Disse skipene fortsatte utviklingen med fartøy rettet mot offshoremarkedet. Framnæs vant denne kontrakten i konkurranse med 15 andre verft fra inn og utland. Dette var igjen en tapskontrakt og hovedfokuset var nok en gang å holde

²⁶¹ ARS-A-1318. Årsberetning og regnskap for Framnæs mek. Verksted: 1984-1987

²⁶² ARS-A-1318. Årsberetning og regnskap for Framnæs mek. Verksted: 1983-1987.

²⁶³ ARS-A-1318. Årsberetning og regnskap for Framnæs mek. Verksted: 1983-1985

sysselsettingen opppe²⁶⁴ FMV kan ha vunnet konkurransen ved å økonomisk tilrettelegge i så stor grad at det ikke ble lønnsomt for verkstedet. Fra og med 1985 ble skipsbygging fraværende da en ordre på 2. katamaran dykkerskip ble kansellert. Dette førte til betydelige tap for FMV selv om verkstedet prøvde å få erstatning for disse skipene²⁶⁵ I hovedsak ble disse skipene bestilt på grunnlag av spekulasjon ettersom bestilleren ikke hadde kontrakt for oppdrag for fartøyene. ²⁶⁶Det siste skipet som ble levert fra FMV var et dykkerskip levert 28.januar 1986. Minsket nybygging førte ikke bare til ønsket satsing innen offshore, men også innen reparasjoner og ombygging selv om markedet fortsatte å være svakt innen dette området. Ifølge styret var årsaken til det svake markedet blant annet omlegging av vedlikeholdsrutiner og rasjonalisering av sjøtransporten. Situasjonen ble ikke bedre av at andre verft som tidligere kun drev med nybygging begynte med reparasjonsvirksomhet, noe som var en naturlig konsekvens av manglende ordre innen nybyggingssektoren ²⁶⁷

Poltikk og marked

Det politiske klimaet ble avgjørende for industrien generelt. I Framnæs Nytt sin oktoberutgave i 1983 skrev verkstedklubben et innlegg om markedsituasjonen. I innlegget kom det tydelig frem at regjeringens subsidepoltikk ikke ga gode nok vilkår for industrien, på tross av en økning på 211 millioner kroner i støtte. De utenlandske subsidie/finansordningene var gunstigere enn det som ble gitt til kunder som ønsket å kontrahere ved norske verft. Ifølge verkstedklubben gikk hele 93% av norske rederes bestillinger til utlandet, på tross av at det ikke var uvanlig at rederne hadde aksjer i norske verft. ²⁶⁸ Som tidligere nevnt følte flere utenfor ledelsen av politikerne hadde skyld i nedgangen og de skapte en felles front mot staten. Det var vanskelig å påvirke markedet, men staten var påvirkelig. ²⁶⁹

²⁶⁴ Aftenposten 2.12.1983: 26

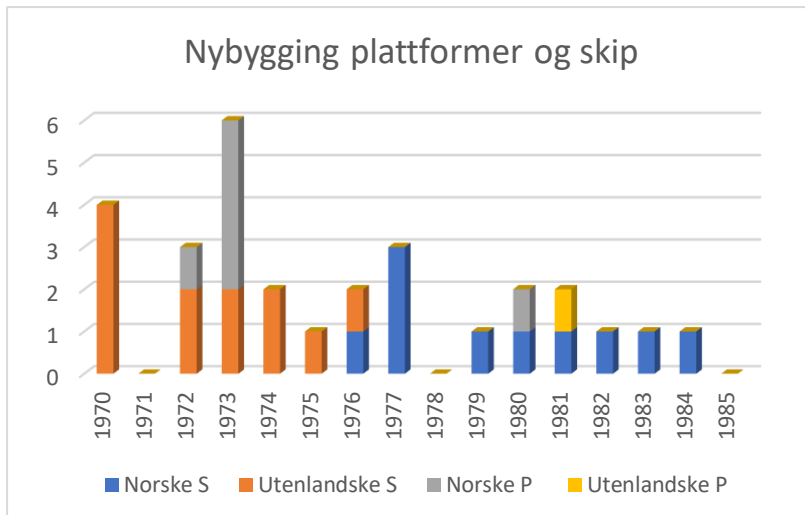
²⁶⁵ ARS-A-1318. *Årsberetning og regnskap for Framnæs mek. Verksted: 1985-1987*

²⁶⁶ Aftenposten, 31. 10.1985: 44

²⁶⁷ARS-A-1318. *Årsberetning og regnskap for Framnæs mek. Verksted: 1983-1987*

²⁶⁸ ARS-A-1318: *Framnæs nytt, Nr Oktober 91 1983: 5*

²⁶⁹ Olstad, 1997: 366



Grafen ovenfor viser til kontraheringer innen plattformer og skip fra norske og utenlandske aktører. Grafen viser et tapt marked da ingen utenlandske aktører bestilte skip ved verftet etter 1977. I perioden etter 1978 var det kun norske aktører som bestilte skip ved FMV, blant dem Thor Dahl A/S som var holdingselskapet til FMV. Før 1978 var 8 av 12 skip bestilt av utenlandske aktører. Norske redere bestilte ikke mange skip fra FMV på 1970-tallet, men var de eneste som bestilte på 1980-tallet. For FMVs del var det kanskje tapet av utenlandske kunder grunnet dårligere kredittordninger en av bidragsyterne til nedgangen i skipsbyggingen. Samtidig må en ta til etterretning den ønskede reduksjon i kapasiteten fra myndighetene også var utslagsgivende her.²⁷⁰

Selv om det i hovedsak var norske rederier eller selskaper som kontraherte ved FMV, ble det hevdet at norske rederier kontraherte for kontrakter verdt 2-3 milliarder i danske verft. Ved å kontrahere i Danmark sparte norske redere hele 700-750-millioner ettersom danske kreditmuligheter var gunstigere enn norske. Kristoffer Wegger sa i et intervju i Vestfold Arbeiderblad i 1983 at ordretilgangen hadde blitt halvert de siste et og halvt årene, mens andre europeiske verft ordretilgang lå over normalen.²⁷¹ Finansieringen av det eneste skipet som ble kontrahert denne perioden ble muliggjort gjennom en alternativ skipsfinansieringsordning gjennom finansieringsselskapet A/S Nevi.²⁷² Det viser at FMV måtte se etter finansiering utenfor statelige finansordninger som ikke lenger ifølge verftet

²⁷⁰ ARS-A-1318. Årsberetning og regnskap for Framnæs mek. Verksted: 1970-1987

²⁷¹ Magdahl, 1993: 436-440

²⁷² Sandefjords blad: 5.12.1984: 1 og 12

kunne gi verftet økonomisk finansiering til nybyggingskontrakter. Skipet var det andre dykkerskipet i rekken, etter at verftet hadde inngått en kontrakt med et dykkerskip året før. Kontraheringen av det første dykkerskipet ble undertegnet en måned før den nye finansieringsordningen ble iverksett. Styret i FMV valgte i 1986 å frasi seg gjeldsbrevansvaret fra A/S Låneinstituttet²⁷³ Framnæs mekaniske baserte ikke lenger sin virksomhet rundt nybygging, men heller mot ombygging og reparasjoner. Selv om Wegger hevdet at nybygging kunne skje om muligheten var til stede. Ved at aksjene i Låneinstituttet A/S ble tilbakeført bekrefter det at nybygging ble nedprioritert.

Offshore ble markedet politikerne så på som et alternativt produksjonsområde for verftsindustrien. Samtidig var det klart FMV mente at det ikke var plass til alle innenfor dette markedet. Likevel var det eksempler på norske verft som satset innen offshoreindustrien og klarte omstillingen med suksess. Konsernene Kværner og Aker hadde gjennom de siste 30 årene eid skipsverft både i Oslofjordsområdet og på Vestlandet. Konsernene hadde tidlig satset ved å utvikle kompetanse innen offshore og de forskjellige verftene hadde ulike oppdrag innen produksjon og som underleverandører. Spesielt plattformbygging ble mer vanlig ved verftene på Vestlandet²⁷⁴ Vestlandsverftene var strategisk plassert i forhold til Nordsjøen. Dette kunne være en fordel både ved nybygginger og reparasjoner grunnet den korte avstanden til den norske sokkelen. Den korte avstanden kunne blant annet være fordel med tanke på tid og ikke minst utgifter. Flere andre vestlandsverft hadde også vært omstillingsdyktige. I Møre og Romsdal hadde sysselsettingen økt på 1970-tallet i motsetning til de andre norske verft. I denne regionen hadde verftene tidlig samarbeidet om en felles satsning mot offshore. I tillegg hadde disse verftene fått kontroll eller etablert foretak for å få mer kontroll. Ifølge Arnt Skoge ble ikke subsidieringen redusert blant disse verftene. Dette kan være årsaken til at disse verftene omstilte seg til en mer kapitalintensiv drift²⁷⁵ Ifølge Hans Kristian Mjelva har forskning vist at den norske oljenæringen i løpet av 1980-årene hadde blitt en mer proteksjonistisk næring som var beregnet for norske aktører.²⁷⁶ Flere verft langs Oslofjorden opplevde ikke situasjonen slik Mjelva fremstilte den. Under Oslofjordskonferansen i 1984 kom det frem at verftene ønsket at utenlandske aktører først

²⁷³ ARS-A-1318. Årsberetning og regnskap for Framnæs mek. Verksted: 1986

²⁷⁴ Kværner, *Kværner det var en gang: Akers og Kværners felles historie* https://www.kvaerner.com/wp-content/uploads/2019/04/Kvaernerhistorie_norsk.pdf (Lest/sitert: 18.08.2020)

²⁷⁵ Skoge, 2005: 102

²⁷⁶ Mjelva, 2005: 111

kunne gis oppdrag når oppdragene til norske verft var sikret. Verftene konstaterte at den daværende konsesjonen ikke ga tilstrekkelig beskyttelse for en industri i vanskeligheter.²⁷⁷ Ifølge Mjelva var ikke dette situasjonen for konsernene Aker og Kverner som også etablert seg i samme marked som FMV. Konsernenes strategi og fortrinn var at de fleksibelt brukte verftenes ulike kompetanse i forskjellige markeder. Kværner og Aker omstilte seg med suksess mot offshore, noe som kan indikere at disse konsernene ikke i samme grad hadde problemer med å skaffe konsesjonene som flere av verftene rundt Oslofjorden. Det kan tolkes som at konsernenes valg av strategi hadde ført til at de hadde fått en betydelig andel oppdrag innenfor den norske offshoreindustrien. Det samme kan hevdes med verftene i Møre i Romsdal. Derimot var det vanskelig for andre verft å få kontrakter og da spesielt nybyggingskontrakter.

Selv om regnskapet til FMV ikke viser fordelingen av inntekter mellom de forskjellige produksjonseenhetene, er det ikke noe tvil om at offshore var en den største del av produksjonen på 1980-tallet. FMV som Kværner og Aker hadde endret fokuset mot offshore, men Kverner og Aker hadde som nevnt større fordeler. Framnæs hevdet at de hadde fått en andel i dette markedet og produksjonstabellen i starten av kapitlet viser dette. Disse oppdragene var stort sett ombyggingsoppdrag og leveranser som ga kort sysselsetting og dermed var det nødvendig å kontrahere oftere for å opprettholde sysselsettingen ved verftet. Kværner og Aker var det som With Andersen beskriver som store kombinerte bedrifter med ulik produksjonsmarkeder. Aker og Kværner var også villige til å legge ned produksjoner hvis de førte til tap og dårlig avkastning, men de var også innovative og villige til å satse på nye produksjonsområder. Denne strategien førte til at Aker mekaniske verksted som var opprinnelsen til konsernet Aker ble lagt ned i 1982²⁷⁸ Kverner viste til offensiv satsning ved oppkjøpet av Rosenberg verft i 1970 da verftet til konsernet i Moss ikke klarte å følge opp den ekspanderende virksomheten.²⁷⁹ Å etablere seg som et konsern ble anbefalt for FMV og dette ble iverksatt da FMV ble et av datterselskapene i konsernet Framnæs industriutvikling. Kværner og Aker hadde for lengst etablert seg som konserner og hadde strategiske drevet med oppkjøp av forskjellige verft som kunne bidra med flere produksjonseenheter. Dette var

²⁷⁷ Sandefjords blad: 6.10.1984: 1

²⁷⁸ Oslo byleksikon https://oslobyleksikon.no/index.php/Akers_mek._Verksted

²⁷⁹ Kværner, https://www.kvaerner.com/wp-content/uploads/2019/04/Kvaernerhistorie_norsk.pdf (Lest/sitert: 19.08.2020)

ikke en strategi som fulgte FMV på 1970-1980-tallet. Ved sent etablere seg som et konsern hadde ikke Framnæs de samme forutsetningene som Kværner eller Aker som begge hadde opparbeidet kompetanse og erfaring gjennom lang periode i Nordsjøen både før og etter oljefunnet.

Strukturendringer

Prosessen om omstrukturering skjedde gjennom en rekke forhandlinger og arbeiderkamper. Etter at den såkalte Habberstad rapporten ble publisert av Aftenposten i 1984 ble FMV situasjonen kjent for allmenheten. Rapporten ble utarbeidet av konsulent firmaet Habberstad. Rapporten var bestilt av industrifondet og var en del av et pilotprosjekt sammen med andre verft. Hensikten var å undersøke omstillingsmulighetene i skipsbyggingsindustrien.²⁸⁰ Denne type rapporter ble også gjennomført for flere verft rundt Oslofjorden. Dette var et resultat av Aune-utvalget som i 1980 som hadde formål å undersøke mulighetene for å gjøre verftene rundt Oslo mer konkurransedyktige.²⁸¹ Rapporten var nedslående for FMV. Styret i FMV fikk kritikk for hvordan driften av verkstedet ble håndtert. Punktene som ble nevnt i Aftenposten var følgende:

-Styret har vært for passivt. Eierne har ikke satt krav til styret og styret har ikke satt krav til eierne.

-Tre av fire styremedlemmer bør skiftes ut med mer variert bakgrunn en Sandefjordsmiljøet.

-Styret har sysselsetting som overordnet mål. Dette har ført i til at selskapet i dag ikke har de nødvendige midler til omstilling eller fortsatt virksomhet. Bedriften har i løpet av de tre siste åra mistet den økonomiske handlingsfriheten.

-Først i disse dager har styret diskutert: «Hva gjør vi hvis vi ikke omgående får store lønnsomme kontrakter»?

- Bedriften har ingen resultatorientert organisasjon. Alle arbeider med alt.

²⁸⁰ Magdahl, 1993: 451

²⁸¹ Aftenposten, 24,04,1980: 16

-Selskapets langtidsplan er som strategi eller som grunnlag for handlingsrom, ingenting verdt. Det er en «Break even» analyse med kommentar.

-Framnæs har ikke drevet systematisk produksjonsutvikling med sikte på å vinne nye markeder, men bare utviklet seg for å løse de oppdrag som byr seg.

-Markedsføring og salg ivaretas av bare to personer. Ikke rart at salget blir passivt. De brukte mesteparten av tida på å besvare henvendelser fra redere og meglere.

Arbeiderne fikk derimot gode skussmål og utvikling av EDB var et positivt punkt i rapporten. EDB var noe FMV hadde investert stort i både gjennom penger og rutiner i flere år spesielt i begynnelsen av 1970 årene. Styret mente at kritikken var uberettiget og fikk støtte av arbeiderrepresentantene som mente at de politiske forutsetningene hadde skyld i nedgangen. Styret mente at rapporten ikke hadde tatt til etterretning den utviklingen FMV hadde innen offshore som var en strategi som på mange måter ble fremtvunget etter Ulveseth-utvalget delinnstilling i 1978.²⁸² Styret sa også i en uttalelse at FMV hadde lett etter alternative markeder, men mente at det var vanskelig å finne markeder som kunne erstatte den rollen skipsbygging hadde med tanke på sysselsetting. Ved at skipsbygging var en industri med stor sysselsetting var det vanskelig å erstatte den. En eventuell overgang til ny industri ville sannsynligvis ført til tapte arbeidsplasser. Styret innrømmet at sysselsettingen var viktig å optimalisere og at styret derfor valgte å gjennomføre tapskontrakter og de mente dette var eneste alternativet utenom nedleggelse. Selv mente styret at disse tapskontraktene ble tjent inn ved senere arbeid. Noe som kan være berettiget da resultatene mellom 1980-1982 var over 10 millioner hvert år²⁸³ Som tidligere nevnt var kjøleskipene som ble kontrahert i 1977 tapskontrakter som tærte på reservene. Styreformann Odberg hadde tidligere ikke lagt skjul på at sysselsettingen var viktig for Sandefjord som kommune. Det kan tolkes som at styret hadde en så sosial tilnærming at de var villig å drifte med tap. Et annet moment var at størrelsen på verftet gjorde det vanskelig å omstille hvis sysselsettingen skulle opprettholdes. Framnæsklubben støttet styret og mente at krikken fra Habberstad var uberettiget. Klubben reagerte spesielt på at Habberstad blandet seg inn i politikken ved anbefale å ikke gi statelig støtte til omstilling til FMV.²⁸⁴ Likevel var ikke rapporten uten betydning, da den mente at

²⁸² Magdahl, 1993: 451-453

²⁸³ Sandefjords blad: 31.08.1984: 1 og 18

²⁸⁴ Sandefjords blad: 31.08.1984: 18

såkalt *divisjonalisering* kunne være en eventuell redning for FMV ²⁸⁵ Divisjonalisering er oppdeling av et konsern eller et foretak i mer selvstendige enheter/divisjoner. Disse kan for eksempel være juridisk frittstående datterselskaper som ikke nødvendigvis behøver å være 100% eid av moderselskapet²⁸⁶Framnæsklubben mente i 1984 at dette var et bevisst forsøk på å slanke bedriften som videre ville føre til nedleggelse. Klubben hevdet at kun enkelte mindre enheter ville fortsette. ²⁸⁷

Gjennom det såkalte Etholm-utvalget som ble etablert i mars 1986 var det et ønske om å samordne vestfoldverftene Framnæs mekaniske verksted, Kaldnes mekaniske verksted og Horten verft. Utvalget var ledet av direktøren i rederiet Kosmos Per Etholm. ²⁸⁸ Allerede i 1978 var det snakk om et tettere samarbeid. Ikke gjennom sammenslåing, men gjennom et samarbeid som ville gjøre ettervirkningen av skipsreduksjonen minst mulig. ²⁸⁹ Utvalgets strategi var at verftene skulle ha en felles ledelse og markedsføring. I tillegg skulle hvert verksted spesialisere seg innen forskjellige virksomheter. FMV på sin side skulle spesialisere seg innen nybygging og reparasjon av skip og rigger. Andre forslag var å var å etablere en felles pool for arbeidskraft og etablere rørlegger, snekkerverksted, elektro og maskinvirksomhet i egne enheter. Denne type modellen kan samsvares med With Andersens modell om verft som spesialisere seg innen ulike virksomheter slik at de ikke utkonkurrerte hverandre. Administrerende direktør Kristoffer Wegger og styreformann Per Odberg var FMVs representanter i dette utvalget. Wegger og Odberg var enige i spesialiseringen og så for seg en eventuell sammenslåing med Kalndes over tid, men utover det var de imot forslagene som ble lagt frem. Dermed ble forslaget lagt til side.

Derimot hadde Wegger utarbeidet en annen strategi for FMV som var å splitte opp de forskjellige enhetene. Dette innebar å selge ut deler av aksjene for så å drive forskjellige virksomheter med ulike firmaer. En av planene innbefattet at en ekstern investor skulle inngå samarbeid med FMV og de ansatte og etablere et nytt selskap. Investoren og FMV skulle eie 45% hver, de resterende 10% skulle de ansatte eie.²⁹⁰Planen var blant annet at FMV skulle bli

²⁸⁵ Magdahl 1993: 453

²⁸⁶ Lederkilden, *Divisjonalisering*, <https://www.lederkilden.no/ordliste/divisjonalisering> (Lest/Sitert. 08.15.2020)

²⁸⁷ Sandefjords blad: 31.08.1984: 18

²⁸⁸ Magdahl: 1993: 453

²⁸⁹ Sandefjords blad: 10.03.1978: 1

²⁹⁰ Magdahl: 1993: 455-456

en lagringsplass for overflødig arbeidskraft for de andre selskapene, noe som ble hevdet å være en billigere løsning enn oppsigelser.²⁹¹ Planen ble ikke diskutert med Framnesklubben, men styret vedtok å presentere planen i pressen. Da arbeiderne ble kjent med planene ble det møtt med store protester. Funksjonerer mente at et slikt system ikke ville skape sikkerhet. Ved at noen selskap kunne bli mer lønnsomme enn andre og mindre lønnsomme selskaper kunne bli overlatt til seg selv. Arbeiderne var sterkt imot å etablere et nytt selskap i samarbeid med en ekstern investor. Ifølge arbeiderne ville de i det nye selskapet måtte søke jobb på lik linje med alle andre. De mente også at eldre arbeidere med lang ansiennitet ville stille svakt i ansettelsesprosessen. Likevel var klubbens hovedmål at FMV ikke skulle splittes opp i flere små selskaper. Klubben på Framnæs var for omstrukturering, men ikke oppsplitting. De ansatte på Framnæs kom med et forslag hvor de aksepterte større selvstendighet for de ulike virksomhetene, men virksomhetene skulle eies av et selskap. Forslaget ble fremmet for styre, men ble avvist da kun representanten fra arbeiderne stemte for. Representantene fra funksjonærene avsto fra å stemme. Senere ble forslaget behandlet i bedriftsforsamlingen. Ved ankomst til møte ble representantene i forsamlingen møtt med demonstrasjoner ved porten. Den 25.juni 1986 innstilte styret forslaget om omstrukturering innenfor et konsern²⁹². Presset medførte at styret til slutt gikk inn for at FMV skulle deles inn i et konsern med 6 datterselskaper under navnet *Framnæs industriutvikling A/S*²⁹³

Konsernet besto av 6 datterselskaper innen forskjellige virksomheter. Framnæs industriutvikling ble konsernadministrasjonen og i tillegg jobbet de innen industri og eiendomsutvikling gjennom datterselskapene. Framnæs Mekaniske Verksted ble et eget selskap som hadde ombygging, reparasjons og vedlikehold som drift. Selskapet Framnæs Contracting A/S drev med oppdrag innen ombygging, reparasjon og vedlikehold utenfor verkstedet. Framtec var et engeeringselskapet som allerede var etablert 1984. Andre selskaper var Framnæs interiør A/S som jobbet med møbler og innredning og Framnæs Elektro A/S som drev med elektrisk installasjon. Det siste selskapet var Sacon A/S som jobbet innen kvalitetssikring. Framnæs industriutvikling eide 50% av aksjene, mens resterende var eid av Aune Engeneering A/S.²⁹⁴ I et intervju med Aftenposten hevdet

²⁹¹ Framnæs verkstedklubb: Beretninger og innkomne forslag for 1985: 13

²⁹² Magdahl, 1993: 455-458

²⁹³ Framnæs verkstedklubb: Beretninger og innkomne forslag for 1985: 13

²⁹⁴ ARS-A-1318. Årsberetning og regnskap for Framnæs mek. Verksted: 1986 1986

administrerende direktør Kristoffer Wegger at FMV nå kunne fokusere på reparasjon av rigger og skip, men at selskapsstrukturen var tilrettelagt om det eventuelt ville komme nybygginger på markedet. Wegger hevdet at omstruktureringen skjedde ettersom det i den lå en mulighet til å tilegne seg frisk kapital, ny ekspertise og nye markedsandeler.²⁹⁵ Vedtaket betydde at Weggers plan aldri ble vedtatt. Styrets vedtak var de ansattes forslag til videre drift. Etter vedtaket trakk Wegger seg overraskende etter 17 år som administrerende direktør. Noen måneder etter trakk også styreformann Odberg seg, etter at han hadde vært styreformann i de siste 14 år.²⁹⁶ Odberg og Wegger hadde fungert i sine stillinger parallelt i en årrekke. En har fått inntrykk av at de to har vært enige i viktig saker. Blant annet var begge enige at det var viktig å opprettholde høyest mulig sysselsetting for FMV og under forhandlingene i Etholm-utvalget var begge enige om å trekke seg fra samarbeidet.

Nedleggelse

Den eneste muligheten for datterselskapet FMV skulle opprettholde driften var gjennom omfattende kontrakter eller lånemuligheter, som allerede var fullt utnyttet. I tillegg var det vanskeligheter med å få frisk kapital fra rederiet Thor Dahl A/S som eide 66% av aksjene i selskapet²⁹⁷ Spørsmålet var om det fortsatt var mulighet for videre drift? Det ble blant annet hevdet fra redaktøren i «Vestfold Ukesrevy» at det fantes reelle kjøpere, men at ledelsen ikke lot styret behandle dette. Det ble også hevdet at selskapet Delta invest A/S ønsket å gi arbeid til de eldste arbeiderne som ville slite ved å komme inn i nytt arbeid etter en eventuell nedleggelse. Selskapets ide var å etablere Framnæs som et «Maritimt senter».²⁹⁸ Det ble også satt i gang et forsøk fra 5 funksjonærer til å samle inn penger i et fond for å overta FMV fra konsernet. Dette ble møtt med støtte fra lokalpolitikere og en lokal bank som var villig til å gi garanti og lån for videre drift.²⁹⁹ Bedriftsforsamlingen i FIU nedstemte forslaget og bestemte 30.januar 1987 at driften skulle nedlegges. Styret hadde tidligere fremmet forslag om nedleggelse i løpet av 1986, men bedriftsforsamlingen utsatte forslaget i første omgang³⁰⁰ Administrerende direktør Ole Brunæs hevdet at nedleggelsen var nødvendig for at de andre

²⁹⁵ Aftenposten, 13. 06.1986: 34

²⁹⁶ Magdahl, 1993: 453-458

²⁹⁷ Magdahl, 1993: 453

²⁹⁸ Magdahl, 1993: 464-465

²⁹⁹ Aftenposten, 16.01.1987: 36

³⁰⁰ Aftenposten, 24.12.1986: 22

datterselskapene i Framnæs industriutvikling skulle drives. Hvis FMV skulle drives videre ville det tappe de gjenværende selskaper.³⁰¹

Insentivene for videre drift viser at det var tro på bedriften utenfor styret og ledelsen. Felles for disse forslagene var at de ønsket å overta bedriften, men basert på oppgavens kilder gir det ingen indikasjon på at disse aktørene ønsket å gå inn med frisk kapital i konsernet. Styrets manglende interesse for disse forslagene kan tolkes som om de selv ville holde fast ved sin plan om nedleggelse. Nedleggelsen av FMV var ikke enestående i norsk sammenheng. Mellom 1978 og 1987 ble en rekke verft eller verkstedbedrifter lagt ned i Norge.³⁰² FMV ble en av flere verft som ble lagt ned i en periode der de politiske og økonomiske forutsetningene gjorde det vanskeligere å være konkurransedyktige.

Thor Dahl A/S sto for nedleggelsen av FMV i en periode der rederiet også opplevde vanskelige tider. Forholdet mellom rederiet og verftet var ikke bare at de var holdning og datterselskap, men det var ikke uvanlig at enkelte av styremedlemmer satt i begge selskapene. Som eier av verkstedet hadde rederiet gunstige muligheter til å kontrahere ved verftet, da det kunne være sin egen kunde. Dette var vanlig praksis på 1950-1960-tallet da flere skip ble kontrahert fra Thor Dahl.³⁰³ Som etablert reparasjonsverksted var det vanlig at Thor Dahl skipene lå til reparasjon eller til ombygging ved FMV. Dette ble mindre vanlig utover 1970-tallet. Dette kan det være flere grunner til. I årsberetningene blir det nevnt at under suksessårene 1973-1977 ble det mindre reparasjonsarbeid da verftet ikke hadde kapasitet til reparasjoner da mesteparten av sysselsettingen gikk til nybygging.³⁰⁴ En annen grunn var at Thor Dahl flåten endret sitt fokus. Den stadige ekspansjonen innen oljesekstornen førte til at store tankskip ble mer lukrativt. Tankskipene Thor Dahl kontraherte var godt over 200 000 D.t.w og årsaken til at skipene ble bygd i Japan.³⁰⁵ I et intervju med Rune Samuelsen som var formann i Framnæsklubben på begynnelsen av 1980-tallet ble det sagt at et skip av slik størrelse ville opptatt hele fjorden. Det var derfor en geografisk begrensning for å bygge slike skip og dermed også reparasjoner.³⁰⁶ I løpet av første halvdel 1970-tallet var ikke dette noe som påvirket FMV da verftet hadde flere oppdrag og god fortjeneste. Samarbeid mellom

³⁰¹ Sandefjords blad: 20.12.1986:9

³⁰² Magdahl, 1993: 460

³⁰³ ARS-A-1318. *Årsberetning og regnskap for Framnæs mek. Verksted: 1950-1969*

³⁰⁴ ARS-A-1318. *Årsberetning og regnskap for Framnæs mek. Verksted: 1960-1980*

³⁰⁵ Thor Dahl, *Thor Glimt*, nr 25.11.1971: 3

³⁰⁶ Interjuv med Rune Samuelsen: 1.06.2020

rederiet og verftet ble stadig mindre gjennom årene. Som tidligere nevnt ble tankmarkedet påvirket av oljekrisen og dermed også Thor Dahl. Flåten til Thor Dahl var i 1974 på en samlet tonnasje på 1.336.527 d.w.t.³⁰⁷, mens i 1982 var den på 1.062.208.³⁰⁸ I hovedsak ble de fleste tankskipene beholdt, mens tørrlast og linjeskip ble solgt. 1986 ble det siste skipene solgt, og Thor Dahl A/S ble et rederi uten skip og var ikke i en finansiell situasjon til å hjelpe FMV.

Det ble hevdet at rederiet var viktigere å beholde en FMV. Markedet for skip, rigger og offshore visste ikke noe bedring fra og med 1986. Dette førte til at styret i både FMV og Framnæs industriutvikling innstilte driften for FMV i første halvdel av 1987. Prognosene for de neste årene ble beregnet til store tap som ville medføre at Framnæs industriutvikling måtte subsidiere for å opprettholde FMV.³⁰⁹ Thor Christensen som var direktøren i Thor Dahl sa at nedleggelsen av Framnæs mekaniske verksted måtte skje grunnet skipsfartskrisen som krevde omstilling. Som eier hadde Christensen i 1986 solgt sine siste skip for at rederiet skulle bli gjeldfrie. Christensen mente at rederiet som eier av FMV over tid hadde vært for defensiv ved å vente for lenge med omstilling. Christensen hevdet videre at verkstedet beholdt funksjonærer og arbeidere i tider der de ble overflødige.³¹⁰ Rapporten *Skipsbygging-En saga blott? Omstillinger i verftsindustrien* hevdet at norske verft ville ha en større mulighet for omstilling ved å permittere under perioder der verftene hadde større produksjonskapasitet enn det kundene la beslag på. I FMV sitt tilfelle ble det permittert da verftet økonomiske resultat presset ledelsen til å perimere. Framnæsklubben kritiserte fra sin side at administrasjonen ble beskyttet fra permitteringer. Administrasjonen var fullt bemannet i perioder da det var minimal beskjefteigelse blant arbeiderne.³¹¹

Ved nedleggelse ville Thor Dahl satse videre på industri, butikk og eiendom³¹² Styreformann i Framnæs industriutvikling Svein Eskedal sa i Sandefjords Blad 2.februar 1987 at de så på mulighetene for at nye virksomheter kunne etablere seg på skipsverftet på Framnæs. Eskedal hevdet videre at det ikke nødvendigvis dreide om industrivirksomheter.³¹³ Som tidligere

³⁰⁷ Thor Dahl, *Thor Glimt*. Nr 34 oktober 1974

³⁰⁸ Thor Dahl, *Thor Glimt*, Nr 50 november 1982

³⁰⁹ ARS-A-1318. *Årsberetning og regnskap for Framnæs mek. Verksted: 1986.*

³¹⁰ Magdahl, 1993: 464

³¹¹ Samme sted: 462

³¹² Magdahl, 1993: 464

³¹³ Sandefjords blad: 03.02.1987: 4

nevnt i kapitel 2 hevdet With Andersen at flere norske verft slet med plassmangel og dyre leieutgifter. Plassmangel var et problem da verftet ikke kunne kun bygge skip over en viss størrelse. Dyre leieutgifter var ikke tilfellet for FMV da Thor Dahl var eier av området. Etter nedleggelsen ble det sagt fra Thor Christensen at eiendom var en retning Thor Dahl skulle rette seg mot. Etter nedleggelsen av FMV lå det interesser i bygge opp området som en «Miniutgave av Aker Brygge».³¹⁴ Thor Dahl eide området, dermed var eiendomsutviklingen en mulig satsning. Dette var en av teoriene Rune Samuelsen kom frem med under talen i klubbens siste årsmøte.³¹⁵ Thor Dahl tapte penger innen rederivirksomheten og alternative næringer ble sannsynligvis vurdert. Eiendom kan ha vært en logisk løsning da det var den enkleste måten å omstille selskapet. Ved at FMV stadig fikk dårligere resultater og ideen om eiendom ble mer fremtredende kan det gi indikasjon på at nedleggelse av FMV ville hjelpe Thor Dahls videre gjennom eiendomsutvikling. Samuelsen hevdet også at optimismen ledelsen og styret ga ved omstruktureringen av selskapet var et spill for galleriet og at de ville gjennomføre avviklingen så fort som mulig.³¹⁶

Kunne satsningen av eiendom også være en konsekvens av selve byutviklingen? FMV hadde over tid vært Sandefjords største arbeidsplass, men 80-årene generelt viste til en utvikling der færre jobbet innen industri. Derimot økte andelen jobber innen blant annet offentlig tjenesteyting, varehandel, bygg og anlegg. Fra 1970 til 1980 økte veksten innen sysselsetting med 45%, mens fra 1980-1990 økte den bare med 3%. Utover 1990-tallet jobbet flere av innbyggerne i Sandefjord andre steder da arbeidslivet i selve byen ikke ga nok arbeidsplasser. Denne utviklingen er nok sannsynligvis ikke utslagsgivende for selve nedleggelsen, men kan nok påvirket satsningen mot eiendom da Sandefjord ble et område for familier og middelaldrene.³¹⁷ Utenom eiendom, skulle industri satses på videre. FMV ble lagt ned, mens konsert Framnæs industriutvikling besto. Likevel ble ikke etableringen av konsernet redningen mange håpet på. Datterselskapene opplevde forskjellige skjebner, men i de fleste tilfeller ble de solgt. Noen arbeidere fra FMV ble med videre i noen av disse selskapene.³¹⁸

³¹⁴ Sandefjords blad: 23.02.1987: 1 og 4

³¹⁵ Magdahl, 1993: 462

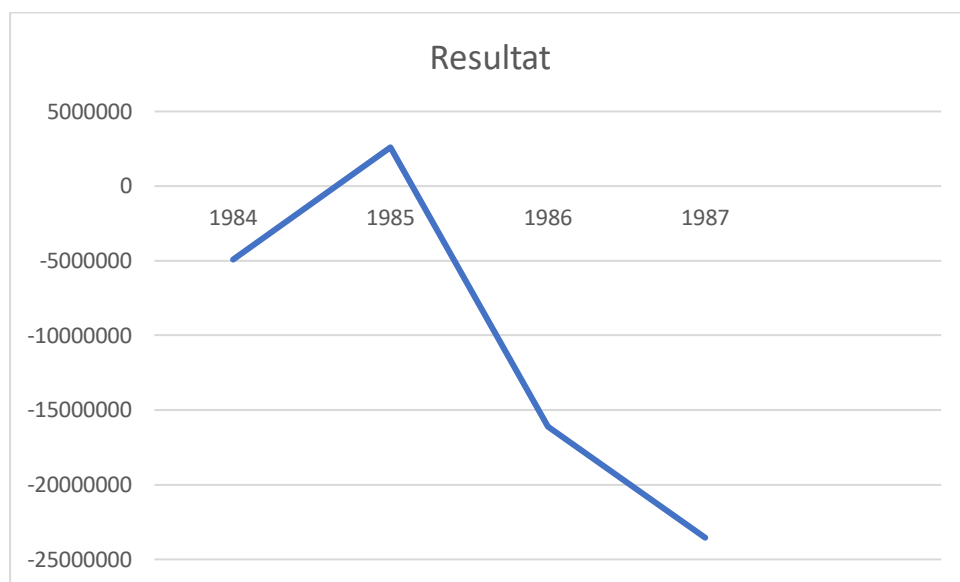
³¹⁶ Samme sted

³¹⁷ Olstad, 1997: 385-387

³¹⁸ Samme sted: 474

Resultat

De siste årene ved FMV ble preget av store underskudd. På tross av forsøk på sparing ved permitteringer ble manglende ordre ikke nok for å holde selskapet gående. Selv ved divisjonalisering av selskapet ble dessverre ikke verftet styrket nok til å kunne overleve. Nettoresultatene er vist under.



1985 var det eneste året med overskudd. Det er nok et resultat av de to skipene som ble bygd i denne perioden. Verkstedet hadde delvis tilgang til ombyggingsarbeider, som i seg selv ikke var nok til å opprettholde sysselsetting og lønnsomhet i lange perioder. Fallet fra 1985 til 1986 var på hele 83% ³¹⁹

Sammendrag

1984-1987 omhandler FMV siste år. Perioden var preget av dårlige resultater og et desperat forsøk på å opprettholde driften. Dårlig etterspørsel innen de fleste markeder FMV opererte i gjorde ikke driften enklere. Myndighetenes subsidiepolitikk var heller ikke på samme nivå som tidligere og utenlandske aktører hadde gunstigere vilkår enn norske verft. Innen offshoremarkedet forble konkurransen hard og de som vant frem var ofte større konserner og verft nærmere sokkelen. Habberstad rapporten som kom i 1984 kom med sterk kritikk av bedriften. Kritikken ble i første gang avvist, men flere av punktene i rapporten ble likevel tatt

³¹⁹ ARS-A-1318. Årsberetning og regnskap for Framnæs mek. Verksted: 1984-1987

til etterretning. Vanskelige forhold førte til tiltak i håp om å overleve. Blant annet ble det prøvd igangsette et samarbeid mellom de tre store vestfoldverftene Framnæs, Kaldnes og Horten verft. Dette samarbeidet ble lagt til side fra Framnæs. Planen fra ledelsen var heller å splitte opp FMV inn i forskjellige selskaper. Dette ble møtt med motstand fra arbeidere som ønsket omstrukturering. Presset førte frem til at FMV ble omstrukturert til et konsern, der FMV var et datterselskapene. På tross av permitteringer og strukturendringer ble det bestemt fra bedriftsforsamlingen i 30. januar 1987 at datterselskapet Framnæs mekaniske verksted skulle nedlegges. Rederiet Thor Dahl som eide FMV hadde i hovedansvaret for nedleggelsen. Som med FMV var ikke situasjonen for Thor Dahl gunstig. Thor Dahls nedleggelse av FMV kunne ha flere årsaker, men eiendommen til Framnes var et interessant område da Thor Dahl blant annet ville satse på eiendomsutvikling. Konsernet Framnæs industriutvikling besto, men i de fleste tilfellene ble disse datterselskapene i konsernet solgt.

Kapitel 8: Nøkkeltall

Denne delen av oppgaven skal belyse sentrale nøkkeltall i regnskapet til FMV. Ved bruk av disse nøkkeltallene vil oppgaven se på den økonomiske situasjonen verftet var i perioden oppgaven omhandler. I denne delen er det hensiktsmessig å se nøkkeltallene under hele perioden fra 1970-1987 grunnet endrede fremstillinger i regnskapet. I dette kapitlet vil oppgaven se nærmere på selskapets soliditet, rentabilitet og likviditet.

Rentabilitet

Rentabilitet viser til lønnsomheten i et selskap. Oppgaven bruker egenkapitalrentabilitet og totalkapitalrentabilitet som mål på lønnsomheten hos FMV i perioden 1970-1987. Formelen for disse nøkkeltallene er vist under:

Egenkapitalrentabilitet=

$$\frac{\text{Resultat før skattekostnad}}{(\text{Egenkapital IB} + \text{Egenkapital UB})/2} \times 100$$

Totalkapitalrentabilitet=

$$\frac{\text{Resultat før skattekostnad} + \text{Lånekostnader}}{(\text{Totalkapital IB} + \text{Totalkapital UB})/2} \times 100$$

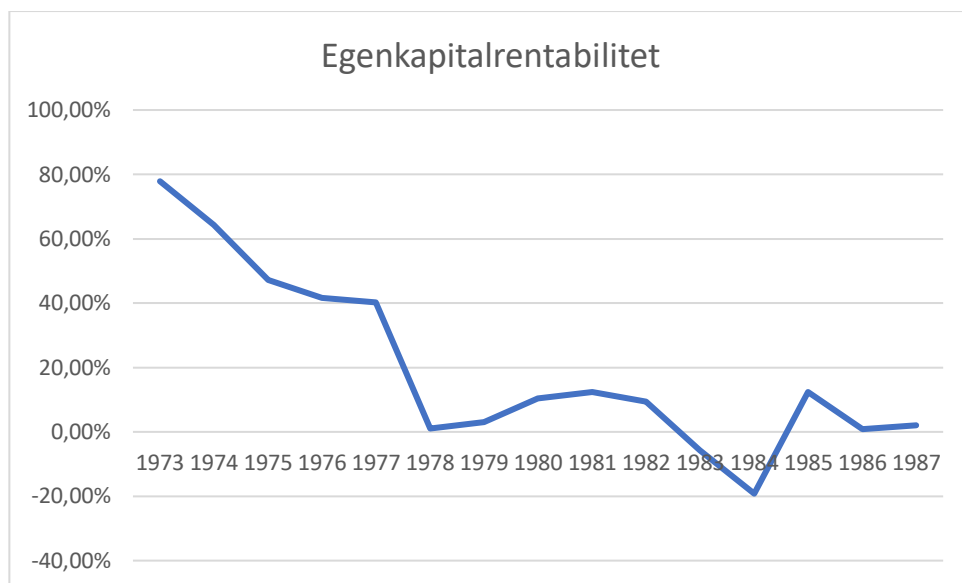
320

Egenkapitalrentabiliteten viser avkastningen til egenkapitalen i selskapet.

Totalkapitalrentabiliteten viser avkastningen til både låntakere og eierne i selskapet.

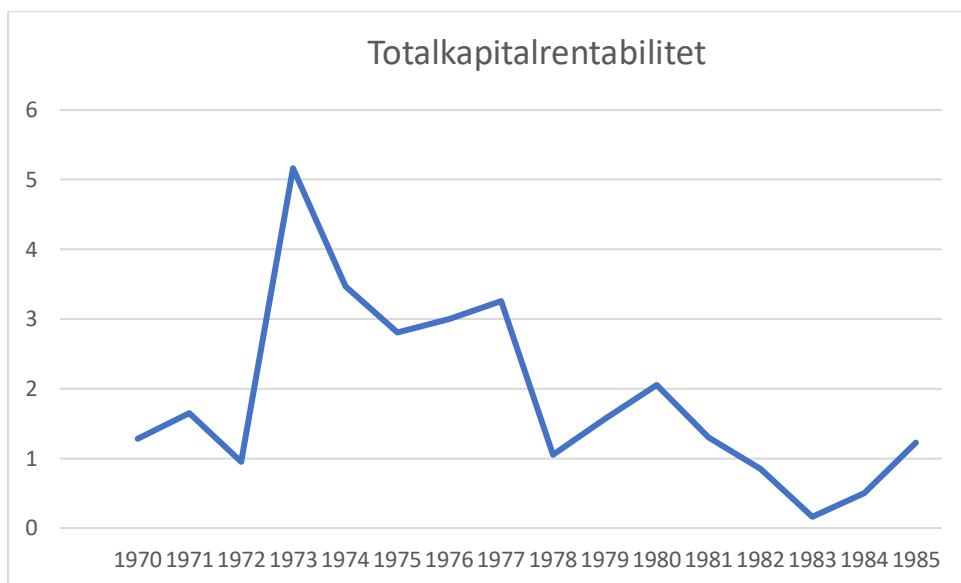
Avkastningen på totalkapitalen er fordelt på långiverne (finanskostnader) og eieren (ordinært resultat) Egenkapitalrentabiliteten er høyere, fordi eierne i selskapet tar en høyere risiko.

³²⁰ Finansstans, *Grunnleggende regnskapsanalyse*. <https://finanssans.no/grunnleggende-regnskapsanalyse?fbclid=IwAR3PTa41VXgSKu2Jy6g2QQCme1c0QW6HQGSvgHBdMB4nW7yJpyuYhdIx4hY> (Lest/Sitert 11.03.2020)



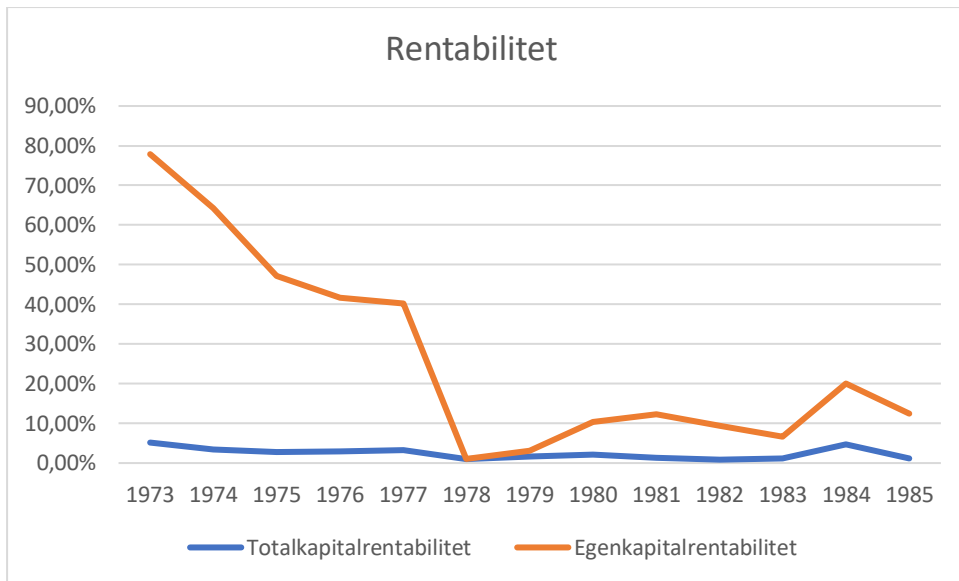
Tabellen viser at avkastningen var relativt høy i perioden 1973-1977 på tross lavkonjunktur. Nedgangen fra 1978 var fra et regnskapsperspektiv på hele 95% før skatt. Nedgangen skyltes generelt lavere aktivitet, spesielt innen skipsreparasjoner og industri. 1978 er et år som har blitt omtalt tidligere. Mye av grunnen til nedgang i 1978 var de omfattende kontraheringene og bygging av tre kjøleskip i 1977 som alle var tapskontrakter. I årsberetningen fra 1977 sies det at det ikke var nødvendig med videre kontrahering i 1978, ettersom disse skipene skapte sysselsetting frem til 1979.³²¹ Ulveseth utvalgets innstilling om reduksjon av nybyggingskapasiteten innen skip kan ses ut ifra denne grafen. Aktiviteten på verftet ble sterkt redusert som igjen gå lavere avkastning til eierne. Som tidligere nevnt ble det opptatt et sysselsettingslån som ble inntektsført i regnskapet i årene 1979-1980. Dermed kan en hevde at resultatene blir fremstilt bedre enn det i realiteten var. Uten sysselsettingslånet vil egenkapitalrentabiliteten vært -59,48% i 1979 og -129,16% i 1980. Fra og med 1978 til 1985 holder grafen seg lavt i forhold til tidligere år. Avkastning ble delvis bedre i 1984. Den gjennomsnittlige egenkapitalen var lavere enn tidligere, men resultat før skatt var vesentlig høyere enn året før. 1980-tallet var generelt preget av mindre skip og mer offshore aktivitet. Avkastningen var lav i disse årene som ble de siste for verftet.

³²¹ ARS-A-1318. Årsberetning og regneskap for Framnæs mek. Verksted, 1977



Grafen for totalkapitalrentabiliteten viser til lignende tendenser som egenkapitalrentabiliteten. Grafen viser til lønnsomhet i store deler av perioden. I motsetning til EKR grafen som starter i 1973, starter denne grafen i 1970. Den viser hvilken innvirkning plattformbygging hadde for FMV. Spesielt fra 1973 da flere nybyggingskontrakter innen plattformbygging ble kontrahert som bidro til sikker sysselsetting frem til 1976.

Som ved EKR viser også TKR til nedgang i 1978 da lønnsomheten naturligvis går ned ved redusert virksomhet innen nybygging av skip. Dette viser til en nedgang på 2% (TKR) fra året før. Sett ut ifra totalkapitalen i 1978 ser man en kraftig reduksjon av likvide omløpsmidler og varebeholdninger, som var grunnen til denne nedgangen. Som ved egenkapitalrentabiliteten gir sysselsettinglånet et unyansert bilde av utviklingen. Med henholdsvis -3,6% i 1979 og -6,2 i 1980. Grafen viser til at TKR i perioden 1978-1983 var på samme nivå som ved starten av 70-tallet før de store riggkontraktene med Trosivikgruppen i 1973. Som ved EKR viser også TKR til en midlertidig oppgang i 1984. Høyere TKR fra 1984 skyldes først og fremst bedre resultat og vesentlig høyere låneutgifter med høyere aktivitet fra tidligere år. Derimot var totalkapitalen lavere enn tidligere.



Likviditet

Likviditet viser til bedriftens evne til å kjøpe varer og betale regningene. Det som tilsier om likviditeten, er god er bedriftens evne til å finansiere den kortsiktige gjelden. Likviditet regnes ut ifra kontanter og beholdninger som lett kan omsettes. I denne sammenheng skal vi se nærmere på to grader av likviditet:

Likviditetsgrad1

Omløpsmidler
Kortsiktig gjeld

Likviditetsgrad2

Omløpsmidler-Varebeholdninger
Kortsiktig gjeld

Likviditetsgrad1 ser nærmere på evnen selskapet har til å betale kortsiktig gjeld med omløpsmidlene. Omløpsmidlene i FMVs regnskap er varebeholdninger, kortsiktige fordringer

og betalingsmidler. En generell regel sier at Likviditetsgrad1 bør være over 2. Det vil si at verdien av omløpsmidlene skal være det dobbelte av verdien av den kortsiktige gjelden.³²²



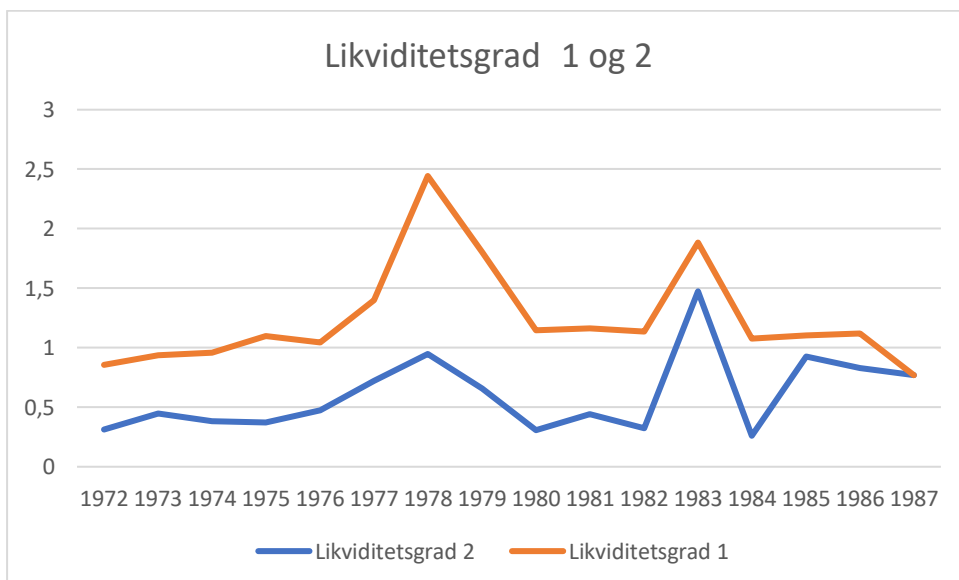
I motsetning til rentabiliteten som er lav i nøkkelåret 1978, er likviditeten dette året det beste i perioden 1972-1987. Mye av grunnen til dette var lavere gjeld enn året før. Gjelden gikk ned med 71% fra foregående år. Store deler av gjelden ble tilbakebetalt gjennom forskudd for arbeid. Omløpsmidlene hadde en drastisk reduksjon med 49% fra foregående år. Et annet år som skiller seg ut, er 1983. Som ved 1978 er lavere gjeld utslagsgivende for likviditeten. Den lave gjelden er grunnet nedbetalt byggelån og mindre forskudd på arbeider.

Likviditetsgrad 2 tar for seg for likviditeten uten varelageret. Denne graden er viktig ettersom varelageret er det som er minst likvid av omløpsmidlene. Varelageret er det som tar lengst tid å omsette til kontanter. Derfor gir likviditetsgrad 2 et godt bilde for hvor likvide FMV har vært. En god likviditet vil være over 1.

³²² Finansstans, *Grunnleggende regnskapsanalyse*. <https://finanssans.no/grunnleggende-regnskapsanalyse?fbclid=IwAR3PTa41VXgSKu2Jy6q2QQCme1c0QW6HQGSvgHBdMB4nW7yJpyuYhdlx4hY> (Lest/Sitert: 11.03.2020)



Likviditetsgrad 2 viser til like tendenser som ved likviditetsgrad 1. Som ved 1978 og 1983 er varelageret mindre enn forgående år. I motsetning L1 er toppen høyere i 1983 enn i 1978. Verdien av varelageret går ned hele 94% fra foregående år noe som gir utslag på likviditeten. I motsetning til L1 viser L2 høyere oppgang i årene 1985-1986. Varelageret gir et stort utslag her da det er sterkt redusert fra 1985. Dermed har varelageret mindre betydning de siste årene, noe grafen viser ved at L2 står nærmere L1.



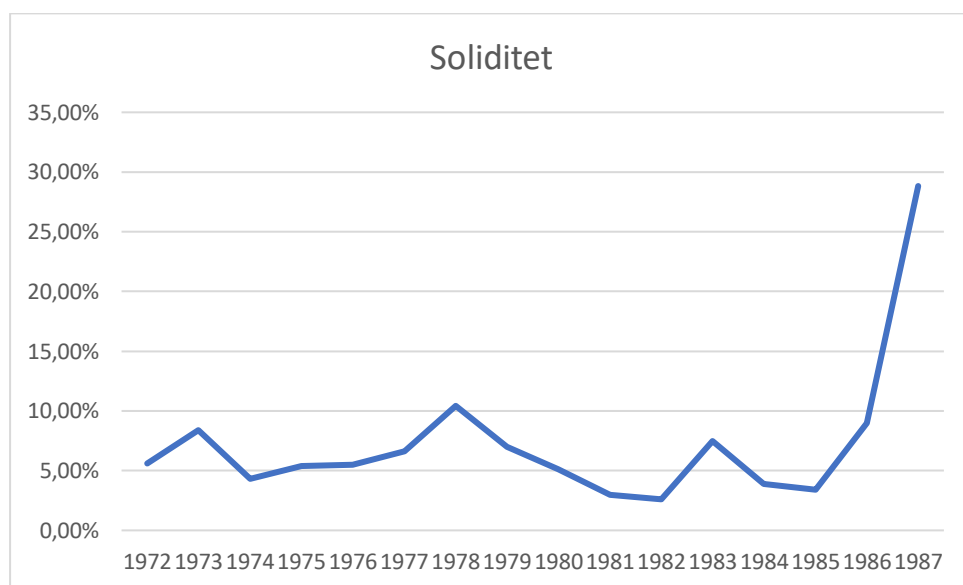
Soliditet

Soliditet viser hvor mye av selskapets eiendeler som er finansiert av egenkapital. Det viser selskapets evne til å tåle tap. Dette nøkkeltallet viser også til selskapets evne til å betale på lang sikt. Høyere egenkapitalen fører til bedre soliditet. Jo bedre soliditeten er, desto lavere er den økonomiske risikoen.

Soliditet

Egenkapital

Sum gjeld+Egenkapital³²³



Som ved tidligere grafer viser også denne grafen utslag i årene 1973,1978 og 1983. Da disse årene viser bedre soliditet. 1973 viser ikke til store utslag, men viser til økt egenkapital fra året før. Nedgangen i 1974 skyldes en økning av lånekostnadene på 90% fra året før. Oppgangen i 1978 skyldes først og fremst nedgang i lånekostnadene på 41,6% .1983 var et år med høy egenkapital, mens lånene var mindre enn årene før. Årene 1986 og 1987 hadde høy soliditet noe som skyldes lave lånekostnader. Egenkapitalen gikk opp i prosent i disse årene, men det skyldes at lånene gikk ned hele 87,5%. De lave lånekostnadene skyldes at FMV trakk seg ut av Låneinstituttet A/S.

³²³ Samme sted

Kapitel 9: Sammendrag og konklusjon

Sammendrag

Opp igjennom årene hadde FMV vært mest kjent som verft for den store hvalfangerflåten som var godt etablert i Sandefjord. Det hadde vært et stort og til dels skjermet marked i forhold til det markedet andre norske verft opererte i. En kan hevde at FMV hadde et monopol som skipsverft for hvalfangerflåten. Ting endret seg gradvis i etterkrigsårene, da nybygging ble en viktigere del av produksjonen. Verftet ble modernisert som resten av industrien i etterkrigsårene, men ikke i samme tempo som andre norske verft. Dette var fordi hvalflåten bidro til tilstrekkelig lønnsom drift frem til 1960-tallet. Dermed anså ikke verftet det nødvendig å forlate denne posisjonen. Jo mer redusert hvalflåten ble, jo viktigere ble nybyggingen og den teknologien som skipsmarkedet førte med seg. Utover 1960-tallet ble det det mer vanlig med nybygging da hvalfangerflåten ble ytterligere redusert, men reparasjonsforble en stor del av verkstedets produksjon. FMV gjorde seg over tid uavhengig av hvalflåten, noe som var et mål allerede på 1930-tallet. Den gangen handlet det om at markedet for hvalfangsten svingte, men i seinere tid var det grunnet redusert hvalfangervirksomhet. Uavhengigheten skjedde over 40 år, noe som gjorde omstillingen enklere. Strategien med å gjøre seg uavhengig av hvalfangsten var viktig for å etablere seg som verft i årene fremover.

Fra og med 1970-tallet var produksjonen i timesforbruk høyere innen nybygging enn innen reparasjonsvirksomhet. I perioden 1970-1987 var det kun årene 1983 og 1986 hvor timeforbruket var høyere innen reparasjon. Økning av nybyggingsskip på slutten av 1960-tallet og begynnelsen av 1970-tallet skjedde i tråd med resten av den voksende norske skipsbyggingsindustrien. For FMV ble reparasjons og vedlikehold en del av verftets drift som enn kunne falle tilbake på hvis nybyggingsaktiviteten sviktet. FMV hadde en strategi som var å ha «Flere strenger å spille på». Det vil si at hvis et marked opplevde nedgang, kunne man falle tilbake til en av de andre produksjonsenhetene. En kan vel tenke at det var årsaken til at reparasjon og vedlikehold gjennom mange år ble beholdt som en slags produksjonsbuffer. FMV benyttet av seg av den høye etterspørselen etter skip da det norske markedet ble mer åpent for omverdenen frem til oljekrisen. Dette ble utvidet da FMV viste interesse rundt den ekspanderende oljeindustrien etter oljefunnet i Nordsjøen i 1969. Frem mot oljekrisen var dette et økende behov i oljemarkedet som FMV utnyttet sammen med andre norske verft.

FMV satset innenfor dette området og vant flere kontrakter om bygging av oljeplattformer. I de fleste tilfeller ble de bygd i samarbeid med andre verft for at belastning ikke skulle være for stort for verftet. Dette viser at verftet hadde sikret god sysselsetting og oppdrag i perioden. Ved å styre produksjon mot offshore hadde verftet allerede etablert seg i en industri som rettet seg mot fremtidens behov. Flere av kontraktene førte til at verftet hadde sysselsetting i flere år, på tross av lavkonjunktur. Selv om verftet hadde satset innen offshore forble skipsbygging den største produksjonsenheten målt i tid på 1970-tallet. Verftet klarte å opprettholde grunnbeskjeftigelse frem til 1977. Derimot var det klart at lavkonjunktur og overkapasitet ville skape problemer i tiden fremover.

Ulveseth-utvalgets innstilling om reduksjon av nybygde skip bidro til hardere konkurranse. På en annen side bidro myndighetene med støtteordninger til å gjøre verft mer konkurransedyktige. Gjennom 1960 og spesielt 1970 årene fikk norske verft en hjelpene hånd gjennom forskjellige støtteordninger som staten hadde etablert for å hjelpe industrien. For FMV var spesielt låneinstituttet viktig. En annen ordning var Garantiinstituttet for Eksport (GIEK) som også bidro til enkelte kontrakter. Denne ordningen gjorde det mulig for verftet å inngå kontraheringer med utviklingsland. I et tilfelle hadde FMV muligheten til å inngå en slik kontrakt, men valgte det vekk til fordel for bygging av 3 kjøleskip fra et norsk rederi. FMV ga uttrykk for at usikkerheten var for stor rundt denne aktøren. Kontraktene ville skape sysselsetting, men var i utgangspunktet tapskontrakter. Dette kan vise en defensiv strategi da verftet valgte sikrere kontrakter fra et kjent marked, som videre ville trygge arbeidsplasser. Det som kjennetegnet kontraktene var at de ikke var lønnsomme, og førte til verftet måtte tære på egne økonomiske ressurser. Det ble ikke lagt skjul på at styret hadde sysselsetting som overordnet mål. FMV valgte større satsning på effektivisering innad i bedriften da markedet ble strammere. Samtidig var det klart at offshore skulle satses på, ettersom reduksjonen av skip gjorde offshore mer aktuelt.

FMV hadde allerede etablert seg innen denne produksjonen og fikk flere oppdrag innenfor dette området. På begynnelsen av 1980-tallet fikk verftet to store nybyggingsoppdrag innenfor offshore da to plattformer ble kontrahert og bygd. I ettertid ble det mest vanlig med ombyggingsoppdrag innenfor offshore. Offshore ble produksjonsenheten med høyest tidsandel og FMV hevdet at de fikk en markedsandel. Derimot var ombyggingsoppdragene korte, noe som ikke ga den langsiktige sysselsettingen som plattformbygging ga. Til og med selve skipsbyggingen var styrt mot offshore, da flere av skipene var rettet mot spesialiserte

oppgaver i denne industrien. Mange aktører gikk over til offshore da skipsbyggingen ble redusert, dermed hardnet konkurransen innen dette området også. Spesielt fordi større konserner som Aker og Kværner og verft på Vestlandet sikret seg store markedsandeler. Markedet ble hardere og FMV satt i gang flere prosjekter rettet mot omstilling og effektivisering for møte disse utfordringene. Det ble gitt uttrykk for at det skulle spares penger ettersom fremtiden var usikker. De investeringene som måtte gjennomføres skulle rettes mot offshore

1980-tallet ga også nye politiske forutsetninger da den borgerlige regjeringen tok over etter en arbeiderparti regjering. Den nye regjeringen ønsket et friere marked med mindre statelig innblanding. Dermed ble de omfattende støtteelementene som industrien hadde fått på 1970-tallet redusert. Samtidig forble subsidiene i utlandet opprettholdt. For FMV ble det mindre av alt. Det var ikke tvil om at FMV følte det vanskelig å beslutte tiltak som kunne hjelpe verftet. Da Habberstadrapporten kom i 1984 ble det visst til at verftet hadde feilet i stor grad ved å være passive og at endringer måtte til om verftet skulle ha en mulighet for å overleve. Selv om FMV hevdet at kritikken var uberettiget ble den likevel avgjørende for fremtiden til verftet. Rapporten ble ikke helt ignorert da divisjonalisering ble et siste forsøk på å opprettholde driften. Som en av seks enheter i konsernet Framnæs Industriutvikling A/S klarte ikke verftet å være lønnsomt og 31.januar 1987 ble det bestemt fra bedriftsforsamlingen at Framnæs mekaniske verksted skulle legges ned. Rederiet Thor Dahl som var holdningselskapet til FMV var i stor grad ansvarlig for nedleggelsen. Rederiet hevdet at de hadde vært for snille med permitteringer og ikke tatt tøffe nok beslutninger for at verftet skulle overleve. Rederiet fremla nye områder som skulle satses på, deriblant eiendom og andre næringsvirksomheter. Det ble lagt frem teorier om at plasseringen til FMV kunne bli brukt til videre salg av eiendom. Bakgrunnen for dette kan være at resultatene for rederidriften og verftdriften begge falt dramatisk, mens det lå mulighet i eiendom som raskere kunne fremskaffe kapital for rederiet. Da disse området var der FMV lå var dette et nærliggende valg som rederiet så på som rasjonelt ut ifra forholdene. Det som er interessant er at flere styremedlemmer hadde plass i både Thor Dahl og FMV sine styrer. Dermed kan en hevde at denne beslutningen var den samme i styret i begge selskapene. Det ble hevdet at rederiet var viktigere å redde enn verftet. Det var muligens slik at rederiet var lettere å opprettholde ettersom det var lettere å omstille. Denne strategien var langt i fra styrets tidligere målsetting med høyest mulig sysselsetting

Konklusjon

Opgaven har gått gjennom det historiske løpet fra 1970-1987 sett ut ifra drift, marked og politikk. Ved å se på disse faktorene får enn innblikk i FMVs forskjellige forutsetninger i periodene. Analysen av driften blir sett på som en intern faktor, mens markedet og politikken blir behandlet som en ekstern faktor. Eksterne faktorer påvirker de interne faktorene ettersom de i stor grad setter rammene for hva som er mulig å gjøre. Derfor har jeg skrevet et kapittel rettet mot rammene FMV måtte forholde seg til. Kapitelene med verftets ulike perioder er rettet mot hvordan FMV forholdt seg til de eksterne faktorene og hva som ble gjort for å møte dette. Ved å se igjennom interne og eksterne faktorer i de forskjellige periodene har jeg undersøkt problemstillingen og hypotesen som ble fremstilt i innledningen av oppgaven:

Problemstilling: Hvorfor ble Framnæs mekaniske verksted lagt ned?

Hypotese: Nedleggelsen av Framnæs mekaniske verksted i 1987 var et resultat av defensiv strategi, manglende evne til omstilling og endrede politiske forutsetninger.

For å besvare denne hypotesen og oppgavens problemstilling har oppgaven tatt utgangspunkt i to spørsmål. Det første spørsmålet lyder som følger: Hvor stor betydning hadde de eksterne faktorene for nedleggelsen av verftet?

En bedrift må i hovedsak forholde seg til de ytre omstendighetene da de setter rammene for hva som kan produseres og ikke. Politikk og marked vil ofte endre seg over tid og det er derfor svært viktig for en bedrift å forholde seg til disse endringene. Dette var også tilfellet for FMV. Verftet hadde klart å forholde seg til markedet i lange perioder. FMV utnyttet markedet og de politiske forutsettingene gjennom blant å satse offshoreproduksjonen på begynnelsen av 1970-tallet, noe som bidro til gode resultater. Det politiske klimaet på 60 og 70-tallet prøvde å tilrettelegge for verftsindustrien. Subsidiepolitikken som Arbeiderpartiet etablerte på 50 og 60-tallet ble opprettet for sikre sysselsetting ved å gjøre verftene konkurransedyktige. FMV fikk gunstigere vilkår gjennom blant annet rimeligere lån for rederier ved kontraheringer. Staten ga også støtte gjennom diverse lån for å bidra til teknologisk utvikling og økt konkurransedyktighet. Flere av disse tiltakene ble forsterket på midten av 70-tallet grunnet lavkonjunktoren i kjølvannet av oljekrisen. Dette viste at politikken som ekstern faktor prøvde å rette opp for negative ytre faktorer som virket på markedet da det gjennomgikk en lavkonjunktur. Disse statelige støtteordningene hadde blant annet som formål om å holde sysselsettingen oppe, noe som var i samsvar med FMVs styres

ønske. Ved at subsidiere og støtteordninger hadde for stort fokus på høyest mulig sysselsetting ble disse ordningene en indirekte årsak til at FMV ikke i tilstrekkelig grad tok omstilling på alvor. Tiltak for endring ble derfor ikke iverksatt raskt nok.

Før lavkonjunkturen opplevde industrien kraftig vekst, spesielt ved funnet av olje i Nordsjøen. FMV utnyttet høykonjunkturen og fikk gode resultater ettersom verftet oppnådde en rekke kontraheringer før lavkonjunkturen slo inn for fullt. Markedet slet ikke bare med lavkonjunktur etter oljekrisen, men også i tiden etter. Overkapasitet hadde allerede vært et problem siden 1960-tallet. Fra og med 1977 var det politisk enighet om at nybyggingskapasiteten måtte ned for at etterspørselen skulle ta seg opp igjen. Et så stort tiltak hadde store konsekvenser for verftet da skipsbygging fortsatt var den største produksjonsenheten ved FMV. Ulveseth-utvalget hevdet at omstilling til offshore ville gjøre overgangen lettere. Offshore markedet hadde også blitt påvirket av overkapasiteten da flere verft gikk fra hovedsakelig skipsbygging til offshore. Dermed økte konkurransen innenfor dette området på slutten av 1970-tallet. FMV klarte å vinne andel i dette markedet selv om det ikke var på samme nivå som på begynnelsen på 1970-tallet da etterspørselen var stor. Overkapasitet og Ulveseth-utvalgets innstilling om reduksjon fikk derfor konsekvenser for verftet. Da det var situasjonen for mange andre verft som også ønsket å rette produksjonen mot offshore. Dermed ble denne overkapasiteten en av de ytre faktorene som også bidro til at driften ble vanskelig.

Markedet for både offshore og skipsbygging ble også påvirket av politiske beslutninger. 1980-årene markerte endringer i hvordan myndighetene tilrettela for industrien. Subsidepolitikken ble trappet ned for at markedet skulle utvikle seg uten av staten skulle involvere seg for mye i næringslivet. Det ble sett på som positivt fra FMV ved at konkurransen ble styrt ut ifra markedetsforutsetningene. Det var bare et problem: Verft over hele verden, spesielt i Europa og Japan hadde siden etterkrigsårene blitt subsidiert fra myndighetene gjennom diverse støtteordninger. Det hadde blitt en subsidiekrig der forskjellige land kjempet for å gi redere de beste vilkår for kontraheringer. Norske myndigheter hadde gjennomført kostbare tiltak gjennom 1970-årene, men ved slutten av 1970-tallet begynte staten å stramme inn støtten. Det ble ofte gitt uttrykk for at de nye ordninger ikke kunne måle seg med det myndighetene i andre land gå sine verft i støtte. Det var ikke til å underslå at Norge var et høykostnadsland og at skips og plattformbygging i

Norge ble mindre lønnsomt, da norsk lønninger var blant de høyeste i verden. Dermed ble den norske lønns og prisnivå også en ytre faktor som vanskeliggjorde forholdene.

Det andre spørsmålet som skulle bidra til å svare på problemstillingen og hypotesen var følgende: Hvor stor betydning hadde de interne faktorene for nedleggelsen av verftet?

De ytre faktorene kan nærmest være upåvirkelige, men faktorene innad i bedriften er noe man kan endre. FMV var et verft med lange tradisjoner tilbake til hvalfangsten, som ga gode tider for verftet. For FMV var det ikke like nødvendig å drive store omstillingsprosesser i denne perioden. Etter å ha gjennomgått styrets strategi i alle årene oppgaven omhandler, må en tillate seg å undre på hvorfor styret til de grader var opptatt av å sikre sysselsetting på verftet fremfor lønnsomhet. Var sammensetting av styret avgjørende? Habberstad-rapporten pekte på at alle styrets medlemmer var fra Sandefjord området. En kan forstå at det ikke var lett for representantene i styret å fronte upopulære avgjørelser som kunne medføre lavere sysselsetting. De bodde kanskje i området hvor disse upopulære avgjørelsene påvirket samfunnet negativt. Det kan og nevnes at styreformann gjennom mange år var ordfører i byen og lavere sysselsetting ville ført til lavere skatteinntekter og dårligere kommuneøkonomi. I kraft av å ha denne posisjonen kan det tenkes at det var lettere for Odberg å fokusere på høyest mulig sysselsetting fremfor en omstilling rettet mot kapitalintensiv drift. Dette til tross for at han var en høyre-politiker som representerte et parti som mente at markedet skulle utvikle seg mest mulig på egne premisser. Styrets mål sies å ha en svært defensiv strategi i en så viktig sak som å sikre lønnsomhet i bedriften. Denne strategien er tydelig gjennom hele perioden oppgaven undersøker. Dette kan ha bidratt til at fokuset på størst mulig sysselsetting var en vesentlig faktor som bidro til nedleggelse av FMV.

Et annet problem var omstillingsmulighetene. Dette ble kritisert blant annet i Habberstad rapporten som anbefalte at FMV ikke skulle få støtte til omstilling på grunn av verftets bevisste strategier som ført til tap. Et av svarene FMV ga var at den økonomiske situasjonen verftet hadde kommet i, gjorde at de kun hadde valget mellom tapskontrakter eller nedleggelse. Et alternativ var å omstille driften til en annen industri med lavere arbeidskapasitet som i utgangspunktet var uaktuelt da sysselsettingen skulle opprettholdes på et høyt nivå. Framnæs var en arbeidsplass med mange ansatte. Å snu et stort skip tar lengere tid å snu enn et lite skip. Ved å ha en høy arbeidsstyrke gjorde det omstillingen vanskelig og spesielt da bedriften skulle operere i et marked preget av sterk konkurranse. Et verft med en

mindre arbeidsstyrke ville ha et gunstigere utgangspunkt for å omstille seg til en ny virksomhet.

Majoritetseierne i FMV var Thor Dahl A/S. Holdingselskapet hadde ikke muligheten til å sprøyte inn frisk kapital for hjelpe verftet med omstilling, da det ikke sto noe bedre økonomisk til med rederiet. Thor Dahl A/S anså det trolig lettere å omstille rederiet, enn det var å redde FMV. Dermed ble eiendom og omlegging av industrien, med færre sysselsatte en satsning styret i FMV og Thor Dahl A/S gikk inn for. Dette er også en vesentlig intern faktor som bidro til nedleggelse.

Oppgaven har sett nærmere på resultatene for hvert år. Disse resultatene er hentet fra årsberetningene. I det fleste årsberetningene kommer det ikke klart frem hva verftet tjener på de forskjellige produksjonsenhetene. Inntektene for disse produksjonsenhetene blir ikke alltid differensiert. Det er derfor vanskelig si hva verftet tjener på det forskjellige produksjonsenhetene. Med dette utgangspunktet må det ha vært vanskelig å ha tydelig strategi for fremtiden. En må ta forbehold om at verftet selv ikke hadde andre rapporter hvor dette fremkommer. En siste indre faktor er verftets eier Thor Christensen som kun var i slutten av 20-årene da han ble kastet inn i rollen som eier. Ifølge kilder var han lite interessert i drift av verftet før han tok over³²⁴. Det at verftet var i en vanskelig tid og en uerfaren eier bidro trolig ikke til gode og funksjonelle strategier.

³²⁴ Magdahl, 1993: 463

Kapitel 10: Litteraturliste

Sekundærlitteratur

- Andersen, Håkon With . *Norsk skipsbyggingsindustri gjennom 100 år* i Even Lange (red.) *Teknologi i virksomhet: Verksted industri etter 1840*. Oslo, 1989
- Berg, Knut *Sandefjords historie-Sett gjennom Sandefjords spalter 1861-1983, Bind II 1940-1983*, Sandefjord 1984:
- Bogen, Hans. S. I, *A/s Framnæs Mek. Verksted : 1898 – 1948*. Oslo 1948
- Bjørklund, Jarle Georg & Jensen, Inger , *Norsk sjøfart i det 20 århundret*, i Brit Berggren, Arne Emil Christensen, Bård Kollveit (red). *Norsk sjøfart bind 2*. Oslo 1989
- EFTA-Sekretariatet, *Det europeiske frihandelsforbundet*. Geneve 1987
- Espeli, Harald. *Industripolitikk på avveie: Motkonjunkturpolitikk og Norges industriforbunds rolle 1975-1980*, Oslo 1992.
- Skoge, Arnt Ove. *Hvor fartøy bygges kan...Skipsindustriell utvikling i Møre og Romsdal i lys av statelige rammevilkår 1975-2000*. Masteravhandling, Universitet i Bergen, 2010
- Europabevegelsen i Norge. *På sporet av EFTA? EF, EFTA og Norge*. Oslo 1990
- Hanisch, Tore Jørgen. *Norsk økonomisk politikk i det 20. århundre: Verdivalg i en åpen økonomi*, Kristiansand, 1999
- Hodne, Fritz & Grytten, Ola Honningdal. *Norsk økonomi 1900-1990*, Oslo 1992
- Kjelstadi, Knut. *Fortida er ikke hva den en gang var*, Oslo 1999
- Lange, Even & Hanish, Tore Jørgen *Veien til velstand: Industriens utvikling gjennom 50 år*, Oslo 1986
- LO & Arbeiderpartiet, *Videreutvikling av bedriftsdemokrati: Utredning og innstilling fra en felles komite mellom landsorganisasjonen i Norge og Det Norske arbeiderpart*, 1980
- Magdahl, Jørn, *Framnæsarbeidernes historie: 1901-1987*, Sandefjord 1993
- Mjelva, Hans K. *Tre storverft i norsk industris finaste stund: Ein komperativ studie av Stord Verft, Rosenberg mek. Verksted og Fredrikstad mek. Verk 1960-1980*. Bergen 2005
- Olstad, Finn, *Sandefjords historie : B. 1 : Strandsitter og verdensborger*, Sandefjord 1995
- Reiersen, Jan Einar. *Kontinentalsokkelen utafor Norge i nord* i Jakob Møller (red) Tromsø 1979
- Tidskrift for samfunnsforskning, Årgang 31., nr 2. *Avhengighet, kultur og internasjonale rammer: Usikkerhet og risiko i norsk oljepolitikk 1965-87* Oslo, 1990
- Sejerstad, Francis, *Demokratisk kapitalisme*, Oslo, 1993
- Wicken, Olav. *Norsk verkstedsindustris markedorientering* i Even Lange (red.) *Teknologi i virksomhet: Verksted industri etter 1840*. Oslo, 1989

Primærkilder/Arkivkilder

ARS-A-1318, DA 354/002

ARS-A-1318, *Framnæs nytt 1974-1983*

ARS-A-1318, Framnæs verkstedklubb, *Framnæs verkstedklubb: Beretninger og innkomne forslag for 1985*

ARS-A-1318 *Framnæs mekaniske verksted. Årsberetning og regnskap for Framnæs mek. Verksted: 1952-1987*

Internettkilder

Altinn, *Praktisk styrearbeid*, <https://www.altinn.no/starte-og-drive/drive-bedrift/praktisk-styrearbeid/>

De Nasjonale forskningsetiske komiteene, <https://www.etikkom.no/forskningsetiske-retningslinjer/Samfunnsvitenskap-jus-og-humaniora/innledning-formal/>

Fortellinger om Kyst-Norge, *Lars Christensen og A/S Thor Dahl* <https://www.kyst-norge.no/?k=2909&id=16004&aid=8399&daid=2613>

Finansstans, *Grunnleggende regnskapsanalyse* <https://finanssans.no/grunnleggende-regnskapsanalyse?fbclid=IwAR3PTa41VXqSKu2Jy6q2QQCme1c0QW6HQGSvgHBdMB4nW7yJpyuYhdlx4hY>

Kværner, *Kværner det var en gang: Akers og Kværners felles historie* https://www.kvaerner.com/wp-content/uploads/2019/04/Kvaernerhistorie_norsk.pdf

Lederkilden, *Divisjonisering* <https://www.lederkilden.no/ordliste/divisjonisering>

Norgeshistorie. *Handelsflåten og Notrarship* <https://www.norgeshistorie.no/andre-verdenskrig/artikler/1762-handelsflaten-og-nortraship.html>,

Skipsrevyen. *Verftsindustrien* <https://www.skipsrevyen.no/article/tema-verftsindustrien/>

Statistisk sentralbyrå, *Kunnskapsintensive næringer i Norge*. <https://www.ssb.no/teknologi-og-innovasjon/artikler-og-publikasjoner/attachment/254476?ts=152a0f87700>

Store norske leksikon, *Administrasjon*, <https://snl.no/administrasjon>

Store Norske Leksikon, *AS Thor Dahl*, 2014 https://snl.no/AS_Thor_Dahl

Store norske leksikon, *Bedriftsforsamling*, <https://snl.no/bedriftsforsamling>

Store Norske leksikon, *Bekvemmelighetsflagg* . <https://snl.no/bekvemmelighetsflagg>

Store norske leksikon, Bjartmar Gjørde https://nbl.snl.no/Bjartmar_Gjorde

Store Norske leksikon, EFTA 2019. <https://snl.no/EFTA>

Store norske leksikon, Fryseskip <https://snl.no/fryseskip>

Store norske leksikon, Funksjonær <https://snl.no/funksjon%C3%A6r>

Store Norske leksikon, Forsyningsskip. <https://snl.no/forsyningsskip>

Store Norske leksikon Den europeiske union. <https://snl.no/EU - Den europeiske union>

Store Norske leksikon, Hvalfangst, <https://snl.no/hvalfangst>

Store Norske leksikon, Industristaten <https://snl.no/Industristaten>

Store Norske leksikon. Kontrabande <https://snl.no/kontrabande>

Store norske leksikon, Navigasjonsakten. <https://snl.no/Navigasjonsakten>

Store Norske leksikon, Nordsjødykkere <https://snl.no/nordsj%C3%B8dykkerne>

Store Norske leksikon, Morselskap, 2014 <https://snl.no/morselskap>

Store Norske leksikon. Kontrabande <https://snl.no/kontrabande>

Store Norske Leksikon, Verft <https://snl.no/verft>

Store Norske Leksikon, OECD <https://snl.no/OECD>

Store Norske Leksikon, Odd Gleditsch jr 2020, https://snl.no/Odd_Gleditsch_-_jr.

Store Norske Leksikon. Oljekrisen 1973-1974 https://snl.no/oljekrisen_1973-74

Store norske leksikon. Ro/ro skip. <https://snl.no/ro/ro-skip>

Store norske leksikon, Striden om oljeboring i nord, https://snl.no/striden_om_oljeboring_i_nord

Oslo byleksikon https://oslobyleksikon.no/index.php/Akers_mek._Verksted

Verdens gang, Valgomat 2019, <https://www.vg.no/spesial/2019/valgomat/kandidater/2048853/>

Wikipedia, Finn Olstad https://no.wikipedia.org/wiki/Finn_Olstad

Rapporter

Neteland, Bengt. *Skipsfinansiering og norske rederiers multinasjonale virksomhet. SNF rapport NR67/00*, Bergen 2000

Industriøkonomisk institutt. *Skipsbygging-En saga av blott? Omstillinger i verftsindustrien. Sammendragsrapport nr. 59*. Bergen 1986

Diverse kilder

Industridepartementet, Stortingsproposisjon NR. 101 (1976-1977) om tiltak på skipsbyggingssektoren

Industridepartementet, Stortingsproposisjon NR. 61, 1962-1963

Uttalelse fra norsk rederforbund: 24.02.1972

Aviser

Aftenposten, 1970-1987

Sandefjords blad 1970-1987

Thor Dahl, *Thor Glimt* 1970-1982

Intervjuv

Rune Samuelson, 01.06.2020