

Statsminister Per Bortens tale ved
sjøsettingsmiddag ved Stord verft
19. februar 1966.

Det har en meget inspirerende opplevelse
å få være til stede her i dag og se rederiet
Hilmar Rekstens nye store skip gå av stabelen
ved Stord verft. En begivenhet som denne forteller
meget om det rederi som sjøsetter en ny båt. Jeg vet
at Hilmar Rekstens rederi er blant dem som har vært
flinkest til å følge med i utviklingen særlig når
det gjelder den rivende utvikling i båtenes størrelse.

Men begivenheten forteller også meget om
det verft eller den verftsgruppe som bygger båten.
En begivenhet som denne gir også grunnlag for betrakt-

-2-

kring
ninger om/skipsfartens stilling og videre utvikling,
den posisjon og konkurranseevne som norsk skips-
bygging har erobret under til dels vanskelige forhold.

Jeg vet det er en forslitt frase å vise til
at utviklingen går hurtig i vår tid. Likevel kan
en neppe unngå å bruke frasen i forbindelse med
det som skjer på det området som her i dag berøres.
Det gjelder både økingen i størrelsen av skipsenhetene
og den strukturendring som pågår i flåten. Den farten
som preger denne utviklingen og som har preget den
kan jeg neppe tenke meg at selv de mest fremsynte
redere og skipsbyggere forutså - la oss si for 10 - 15
år siden.

Fra 1950 til i dag har så vidt jeg har kunnet iaktta, ~~har vi~~ opplevet at tankbåter for frakting av råolje er øket i størrelse fra ca. 18.000 tonn til det ti-dobbelte, og det er vel ingenting som tyder på at man i dag står ved slutten. Det sies i hvert fall slik atv de som har forutsetninger for å spå om fremtiden på dette området. Sjøsettingen av denne 88.000 tonneren er et markant ledd i denne endring som pågår også i vår handelsflåte. Oppgaver jeg har fått viser at gjennomsnittsstørrelsen av seilende tankskip i dag er ca. 27.000 tonn dw. Gjennomsnittsstørrelsen av skip i utestående kontrakter derimot er ca. 83.000 tonn. Det forteller

noe om den omstilling som her skjer.

Slike store båter er så vidt jeg forstår både billigere å bygge og billigere å drive, regnet pr. tonn. Mens vi på andre områder må være glade om vi kan rasjonalisere og effektivisere slik at prisene holdes noenlunde stabile, konstaterer jeg at de nye store skip kan frakte f.eks. råolje betydelig billigere enn før - all inflasjon ellers til tross.

Den imponerende innsats som vår rederstand har gjort for å følge med i og holde seg i teten av denne utvikling, har gjort at norske redere er i stand til å tåle et lavere fraktmarked - noe som har vært en nødvendighet i det siste ti-året for å hevde

seg i konkurransen. Denne bedrede inntjeningssevne i handelsflåten gir seg også utslag i skipsfartens valutainnseiling. 1965 var et nytt toppår for nettovalutainnseiling som ifølge de ferskeste tall viser et samlet beløp på 4.640 mill.kr. eller 430 mill.kr. mer enn i 1964. Skipsfarten gir også et stort og gledelig bidrag til dekning av det underskudd vi for øvrig har på vår vare- og tjenestebalanse med utlandet. Kunne denne bedring i inntjeningssevne fortsette, vil dette bidrag kunne økes og våre problemer i utenriksøkonomien komme noe nærmere en løsning.

Som så mange andre virksomheter i en tid med sterk ekspansjon, så har også handelsflåten sine problemer når det gjelder å skaffe tilstrekkelig

og kvalifisert arbeidskraft. Det er ingen hemmelighet at vi i Regjeringen ^{o andre} har diskutert spørsmålet om en viss utsettelse eller fritakelse for ^{allem} ~~verneplikten~~ når det gjelder sjøfolk som seiler i utenriksfart. Spørsmålet har vært diskutert og ^{det} er ikke grunn til å legge skjul på at det reiser en del prinsipielle spørsmål av stor rekkevidde, bl.a. avgrensingen hvilke grupper som skal omfattes av en eventuell utsettelse eller fritaking for verneplikten, de problemer som følger med at kanskje ikke alle dem som arbeider på et båt blir stilt likt på dette området, også de konsekvenser som følger i form av at andre yrker vil reise liknende krav dersom det når blir en slik løsning for ~~handelsflåten~~ de som seiler i utenriksfart.

Regjeringen vil i nær framtid ta standpunkt ^{endelig}
endelig til spørsmålet og fremme enten proposisjon
eller melding til Stortinget ~~om spørsmålet.~~ ^{om saken}

Som jeg sa er en sjøsetting som denne også
en begivenhet for Stord verft og Aker-gruppen.
Dette er et turbinskip og så vidt jeg har forstått det
første som verftet har bygget. Og det er et meget
stort skip. Det er gledelig at vi har verft som kan
delta i konkurransen også om bygging av slike skip.
Stord verft har også klart å henge godt på når det
gjelder de stadig større skip som kreves. Man kan
spørre om Akersgruppens ledelse tenker seg å satse
videre for å følge med i denne utviklingen i skips-
enhetene. Og eventuelt hvor langt, men det er et
tema jeg ikke skal gå nærmere inn på her.

Men så meget må det gå an å si og konstatere at vi
her har de tekniske og menneskelige forutsetninger.
Vår begrensning er vel på dette området som på så
mange andre først og fremst kapitalfaktoren.

Sjøsettingen av dette skip representerer som
sagt en landevinning i norsk verft-industri i det
hele og viser at den er konkurransedyktig selv under
så hårde konkurranseforhold om bestillingene som vi
har i dag. Jeg er fullt klar over at det ikke har
vært noen målsetting det at norske redere skal
bygge stadig mere og mere av sin skipstonnasje ~~ja~~
her hjemme, men jeg synes likevel det er grunn til
å peke at norske skipsverft har 16 prosent av den
kontraktmasse som var bestilt pr. 1. januar i år. Og

når man så tar i betraktning at våre verksteder har øket sin eksport av skip ganske betydelig i den senere tid, forteller det at verkstedindustrien viser gå-på-ånd og konkurranseevne. Gå-på-ånden synes å være til stede både hos de få store verftsgrupper som kan bygge store skip og hos de mindre som er i ferd med en gledelig spesialisering ikke minst for eksport. Et ~~spesifikt~~ spørsmål som opptar Regjeringen ~~sterkt~~ ~~er~~ er den statlig støtte som er antydning for britisk skipsfart. Vi ser med uro på enhver utvikling ~~utvikling~~ i den retning .

Når det gjelder hele denne næring, så er den ikke avgrenset til bare skipsbygging og befrakting. Men den har sidevirkninger av meget stor

betydning for vårt næringsliv. Jeg vil nevne våre dyktige skipsmeklere, skipskonstruktører, assuranse-institutt o.s.v. Da vi i Nordisk Råd skulle finne fram til egnede samarbeidsprosjekter så var dette å få et fellesnordisk sjørettsinstitutt en av de ting som kom i forgrunnen, og det var ikke diskusjon om at det naturlig måtte legges til Norge. Det forteller litt om næringens posisjon i en større sammenheng.

Når det så gjelder den ~~gjelder~~ verftsgruppen som har bygget dette skipet, vil ^{jeg} ~~vi~~ gjerne peke på et trekk i utviklingen som jeg legger stor vekt på.

Akersgruppen har nemlig ikke bare engasjert seg i virksomheter i våre tre største byer, men også på flere steder ellers rundt i landet vårt. Og med bedrifter som teller i distriktene. Jeg nevner Tangen verft i Kragerø, støperiet i Mandal, Stord og den nye bedrift som er besluttet lagt til Førde. Jeg kunne også nevne basen for oljeboring utenfor Stavanger og andre ting. I og med at Regjeringen er sterkt opptatt av mulighetene for å skape mer næringsbedrift rundt i landet, vil jeg gjerne få gi min honnør til Akersgruppen for at den er så på det rene med dagens problemer, og så bevisst går inn for å vurdere og nytte ut de muligheter og/for-^{også}

å etablere deler som kan oppnås ved ~~etablering~~ ~~av~~ nye virksomheter i områder som er mindre utbygg.

Særlig synes jeg det er gledelig å fremheve Stord som er hva jeg vil kalle ^{noe av en} ~~en~~ optimal type på et lite lokalsamfunn. Her er de innretninger som skal til forat et lokalsamfunn skal fungere ^{og} og her er det plass nok. Her har de som er sysselsatt både i Stord verft og i andre innretninger mulighet til å utnytte den uvurdelig fordel landet vårt kan by på, nemlig at hver enkelt så langt mulig kan få bygge seg sitt eget hus og ha sin egen hage - i det hele tatt få leve og bo så fullverdig som vi skulle ønske at enda flere kunne ha anledning til.

Når et skip som dette forlater beddingen og senere begir seg ut i verden er det et stykke Norge som sendes ut. Jeg er synes det er grunn til å gratulere vår handelsflåte og vårt land med at vi snart vil få en ny flaggbærer som denne. Dette blir igjen et stykke Norge som våre landsmenn rundt i verden vil se på med stolthet og med glede.

Selv en landkrabbe kan ikke unngå å bli kjent med begrepet skipskost. Og det har jo hett seg og heter gjerne at kosten ombord i våre skip den skal være god. Det vi har nytt under denne sjøsettingsmiddagen - det kan vel også sies å være skipskost i en viss overført betydning, og at den har vært utsøkt på alle måter det er jeg overbevisst om at det ikke er mer

e

enn en mening om.

Med dette vil jeg ønske rederi, verft, norsk skipsfart og oss alle til lykke med det nye stykke Norge som er her skapt.