

Læreår

Av Bjørn S. Utne

Tidlig på nyåret 1882 ble et nytt navn ført inn under rubrikken døpte i kirkeboken for St. Petri sogn i Stavanger. Det var en gutt ved navn Peder. Foreldrene var jektefører Thomas Pedersen Erøen og Anna Margrethe Andreasdatter Bjelland med adresse Nedre Holmegate i Stavanger. Blant fadderne til lille Peder finner vi onkelen Gunder, som var yngste bror av Thomas, og jektefører Knut Andersen, født i Jelsa og bosatt på Buøy.¹ Fra før av hadde Thomas og Margrethe datteren Sally som var født i 1879, og sønnen Knud Henrik Olaf, som var to år gammel da Peder ble født.²

Omtrent samtidig som Peder kom til verden, kjøpte faren en tre mål stor eiendom ved sjøen i Bangarvågen på nordsiden av Buøy.³ Thomas bygde seg våningshus, sjøhus og uthus, og familien slo seg til her ute. Ved siden av jektefart drev Thomas en liten landhandel fra kjelleren i huset ved Bangarvågen.⁴ Selv om Thomas Pedersen var innflytter, var han ikke ukjent med miljøet på Buøy. Hans to eldre brødre Knud og Henrik bodde like i nærheten med sine familier. De drev med fraktfart og sildesalting. Knud kalles i folketellingen av 1875 strandsitter, jekteeier og sildesalter.⁵ En strandsitter var en slags husmann, og betegnelsen ble i kyst-Norge brukt om personer med eget hus på leid grunn. Det

spesielle ved strandsitterne var at de ikke livnærte seg av å dyrke jorda, men ved fiske, sjøfart og ulike håndverk. Henrik, som var ti år eldre enn Thomas, ble i den samme tellingen omtalt som både jektefører og jekteeier, strandsitter og huseier.⁶

Før Thomas Pedersen slo seg til på Buøy, hadde han i en periode bodd og arbeidet der. I 1875 oppholdt han seg hos broren Henrik. På det tidspunktet var han ugift matros. Gunder, den yngste av de fire brødrene, var også knyttet til miljøet og familien på Buøy. I 1875 bodde han hos broren Knud. Han var også ugift matros. Ved årsskiftet 1875/76 seilte Gunder på Sør-Amerika.⁷

Ingen av de fire brødrene var født på Buøy. De kom fra den lille strandsitterplassen Smedvik som tilhørte gården Erøy i Jelsa herred og prestegjeld. Brødrenes vei fra Erøy til Buøy var del av et større mønster, og karakteristisk for befolkningsutviklingen i Rogaland frem mot 1880-årene. Sterk befolkningsvekst, skjerpet sosial lagdeling og økende mobilitet preget 1800-tallet. I perioden frem til 1840 ble folkeveksten i hovedsak fanget opp i bygda og det nærmeste distriktet. Deretter ble de lokale slusene sprengt, og folkestrømmen gikk mot visse deler av fylket på bekostning av andre. Enkeltflyttinger knyttet seg sammen til en stor enveisstrøm, fra de indre fjordbygder og

28. Jan. 1882 | Peder.³ | Jektefører Thomas Pedersen Erøen | Anna Margrethe Andreasdatter Bjelland | Nedre Holmegate | 1882 | 1882.

Utdrag av kirkebok for St. Petri menighet i Stavanger. Innførsel nr. 28, Peder Pedersen, født den 25. januar og døpt 5. februar 1882. Etter søknad til Justisdepartementet endret han i 1934 navn til Peder Smedvig.

Tilhører: Statsarkivet i Stavanger



Peder Smedvigs foreldre, jektefører Thomas Pedersen og Anna Margrethe Pedersen. Begge var født i Jelsa prestegjeld i Ryfylke. I begynnelsen av 1870-årene brøt de opp og flyttet til stavangerområdet. De giftet seg i 1877 og slo seg ned på Buøy i 1882.

Tilhører: Nora Smedvig

ut mot kysten. Flere og flere hadde det samme mål og vendte aldri tilbake til opphavsstedet. Stavangerområdet opplevde en eksplosjonsartet økning i folketallet. Fra et innbyggertall på 6.600 i 1845 steg antall innbyggere i selve byen til 16.600 i 1865 for å nå hele 22.000 i 1875. Blant innbyggerne i Stavanger i 1865 var 43 prosent innflyttere. De aller fleste kom fra bygdene i Rogaland. I omlandskommunen Hetland var 42 prosent av innbyggerne tilflyttere i 1865.⁸

Stedet hvor brødrene fra Smedvik slo seg ned var en del av Hetland herred frem til byutvidelsen i 1878. Buøysamfunnet ble påvirket av Stavangers vekst. Fra omlag 135 innbyggere i 1835 steg tallet til nær 400 i 1885. De fleste av øysamfunnets innbyggere fant sin levevei innen fiske og sjøfart.⁹

Et lite samfunn med slekt og venner på alle kanter tok mot Peder Pedersen og familien hans da de flyttet fra Stavanger til Buøy i 1882. Et par år senere var dette familiesystemet sprenget og situasjonen totalt forandret for folket fra Smedvik. I folketellingen fra årsskiftet 1885/86 finner vi verken Knud, Thomas eller Henrik på Buøy. Henriks familie ser ut til å ha blitt spredt for alle vinder. Vi finner heller ikke Knuds eldste sønn, den tyveårige Ole, og Thomas' sønn Knud Henrik i kildene. I den samme tellingen er den treårige Peder sammen

med moren og søsteren Sally og en bror Knud som var kommet til i 1884, oppført med etternavnet Kristoffersen.¹⁰

Hva var det som hadde hendt? I sin bok om slekten Smedvig hevder Magnus Våge at de tre brødrene Knud, Henrik og Thomas og Knuds sønn Ole alle omkom på sjøen i 1886. Om Thomas heter det at han blåste over bord utenfor Sørlandskysten, og om de tre andre at de omkom ved ett og samme skipsforlis. Thomas' dødsår må imidlertid skyves tilbake i tid til 1885 eller 1884. Vi vet med sikkerhet at Peders mor Anna Margrethe Pedersen giftet seg på ny i januar 1886 med jektefører Hadle Kristoffersen Finvig. Før giftermålet hadde de i en periode bodd under samme tak, slik folketellingen fra årsskiftet 1885/86 gir uttrykk for.¹¹

Tapet av faren, to onkler og en fetter var ikke den eneste tragedie som rammet Peder i disse årene. Like før jul i 1883 døde eldste broren Knud Henrik Olaf, og fem år senere mistet den seks år gamle Peder sin yngste bror Knud, som da var fire år gammel.¹²

I ekteskapet med Hadle Finvig fikk Anna Margrethe døtrene Hilda og Bergit og sønnen Albert Andreas.¹³ Anna Margrethe fortsatte å drive kolonialhandel, og det blir fortalt at Peder tidlig begynte å hjelpe moren i butikken. Han var en samvittighetsfull ærendsgutt som trasket rundt på Buøy med en kjerre og leverte varer på døren til folk som hadde bestilt.¹⁴

I 1894, da Peder var tolv år gammel, døde moren. Stefaren, Hadle Finvig, ble fra da av den unge guttens faste holdepunkt i tilværelsen, og Peder og søsknene ble boende sammen med Hadle i barndomshjemmet i Bangarvågen til de nådde voksenalder.¹⁵

Peder Pedersen, som tok etternavnet Smedvig i 1934, vokste opp i et miljø tett knyttet til sjøfart og fiske.¹⁶ Lars Risvold, som var lærer på Buøy fra slutten av 1880-årene og frem til 1907, skildrer miljøet på følgende måte; «De var fiskere og sjømenn, storparten av de første som bosatte seg på Buøy. Mange hadde sin egen jakt eller galeas, som de seilte med. De

for til Kinn eller Nordland og saltet sild, eller i fraktfart til Russland. De førte sild ut og korn hjem. Noen seilte med rogn fra Bergen til Frankrike. Så stakk de over til England og tok kull med hjem. Ofte kjøpte de kullaster for egen regning. Var det lite kull i byen gjorde de det godt, men var det nok, ble nok fraktene mindre. Utenom de som hadde fartøy selv, var det skippere som førte for de store rederiene i Stavanger. De for på langfart og var borte i lang tid. Noen for til Newfoundland etter fisk. Der kunne de gjerne ligge i ukevis og vente på last, mens fiskerne fisket og tørket fisken, som skulle til Spania, Italia eller Hellas. Var de heldige med været, greide de over til Spania på 12 – 14 dager. Om vinteren la skutene opp. I Nyhavn og Austbøvågen var det gode havner. Der lå stuvende fullt av fartøy.»¹⁷

Sjøen var rammen om fritid og arbeid. Det

fortelles at Peder i guttedagene deltok på silde-fisket og for som mannskap på reise langs kysten.¹⁸ Det blir ellers sagt at han sjelden gjorde unyttige ting på fritiden. Han fisket og rodde ofte til Håstein sør for Kvitsøy på alke-jakt. Men det fantes også ledige stunder. En kameratflokk fra Hundvåg og Buøy med Mikal Harestad, brødrene Martin og John Dahle, fetteren deres Martin Dahle og Peder kappseilte med store notbåter på 25 – 30 fot rundt byøyene. «De var vokst opp i seilbåt så de kunne det håndverket, ja, de kunne seile,» forteller Karl Dahle, sønn av Martin Dahle.¹⁹

I et slikt miljø falt det naturlig å søke sjøen som levevei. Sommeren 1895 avla Peder Smedvig folkeskoleeksamen med gode karakterer, og like etter konfirmasjonen våren 1896 mønstret han på «Nordcap» av Stavanger. Han var da 14 år, og dette markerte begynnelsen på 19 yrkesaktive år som sjømann.²⁰



Smedvik på Erøy i Jelsa. Naustet til høyre står på restene etter strandsitterplassen hvor far til Peder Smedvig, Thomas Pedersen, ble født i 1850.

Fotograf: Frida Dahlberg

Skipper og partsreder

I 1909 dannet Peder Smedvig et nytt partsrederi sammen med en rekke andre personer i skipsfartsmiljøet på Hundvåg. Da kjøpte han fartøyet «Regine Coeli» for 12.000 kroner av Hans Støbstad i Kristiansund sammen med Johan T. Østbø, Jacob Husebø og Peder Husebø. «Regine Coeli» var en skonnertbrigg på 91,5 nrt. som var bygget i Frankrike i 1897.

Da de nye eierne overtok i 1909, ga de skipet navnet «Hanna». Peder Smedvig eide halvparten av skipet. Han ble også fartøyets skipper, mens Johan T. Østbø ble disponent for partsrederiet.⁴⁶

Hvordan kunne Peder Smedvig klare disse investeringene? Hvilke midler rådet den unge skipperen fra Buøy over? Han kan ha finansiert sin del av «Hanna» med oppsparte midler og lån. I ligningsprotokollen for Stavanger for skatteåret 1909 står han oppført med en inntekt på 900 kroner og en formue på 2.000 kroner. Det var ikke uvanlig at skippere den gang hadde betydelige økonomiske reserver utenom det som kom tilsyne i ligningsprotokollen, men likevel vil det være rimelig å tro at han lånte penger til sin første skipspart. Vi vet at han i 1909 tok opp et vekselobligasjonslån på 7.800 kroner i Stavanger Sparekasse med sine samarbeidspartnere i rederiet som kausjonister.⁴⁷

Seilskipsepoken bar mot slutten. Selv om Peder Smedvig så mulighetene i dampskipsfart, hadde han ikke finansiell styrke til å begynne sin rederivirksomhet her. Seilskip var langt billigere enn dampskip. Dersom han i det hele tatt skulle ha mulighet til å engasjere seg aktivt som reder, måtte han begynne forsiktig. Peder Smedvig hadde halvparten av eierinteressen i «Hanna». Dette kom til å bli et kjennetegn ved hans måte å drive forretning på. Vi finner ham sjelden eller aldri blant de mindre investorer i de foretak han valgte å engasjere seg i. Han ønsket kontroll med sine investeringer og strakk seg ikke lengre enn at dette kravet kunne oppfylles. Derfor begynte han i det små, med en billig treskute, i en tid da damp hadde fortrenget seilskutene på de aller fleste fraktmarkeder.

Året 1909 representerte nok en milepæl i Peder Smedvigs livsløp og karriere. Han ble eier av sin første skipspart, samtidig som han la ut på sin første tur over de lange strekninger på de store hav. Like avgjørende var det at han dette året innledet et samarbeid med Johan T. Østbø. Det skulle bli bestemmende for hans videre utvikling både i yrke og privatliv.

forretningskollega av Peder Smedvig. I 1916 forlot han sjøen. Sammen med Smedvig startet han i 1918 Tastad Foder- og Sildoljefabrik A/S, og han ble bedriftens første disponent.¹⁰⁹

Sommeren 1910 overtok Peder Smedvig som skipper på skonnerten «Rosenheim» på 152 nrt. Den var bygget ved Skaalurens skipsverft i Rosendal for Johan T. Østbø og kostet 37.000 kroner. Det var dermed større og dyrere enn de fartøyene han tidligere hadde hatt. Skipet var det siste seilskipet som ble bygget for en stavangerreder.¹¹⁰

Under Peder Smedvigs kommando ble «Rosenheim» satt i fart mellom Europa, Newfoundland og Brasil. Mønsteret for skutene i denne kombinasjonsfarten var å føre salt fra Europa til Newfoundland. Fra Newfoundland fraktet man klippfisk til Brasil, og fra Brasil til Europa besto lasten som oftest av huder. Fra før av hadde Østbø og hans samarbeidspartnere skonnertbriggen «Ideal» i denne farten. Erfaringene og resultatene må ha vært gode siden investorene valgte å satse på et helt nytt seilskip i en tid da dampskipene hadde erobret det aller meste av fraktmarkedet. Med Peder Smedvig som skipper ble «Rosenheim» også satt inn i kullfarten på England og Skottland og i farten med rogn til Bretagne.¹¹¹

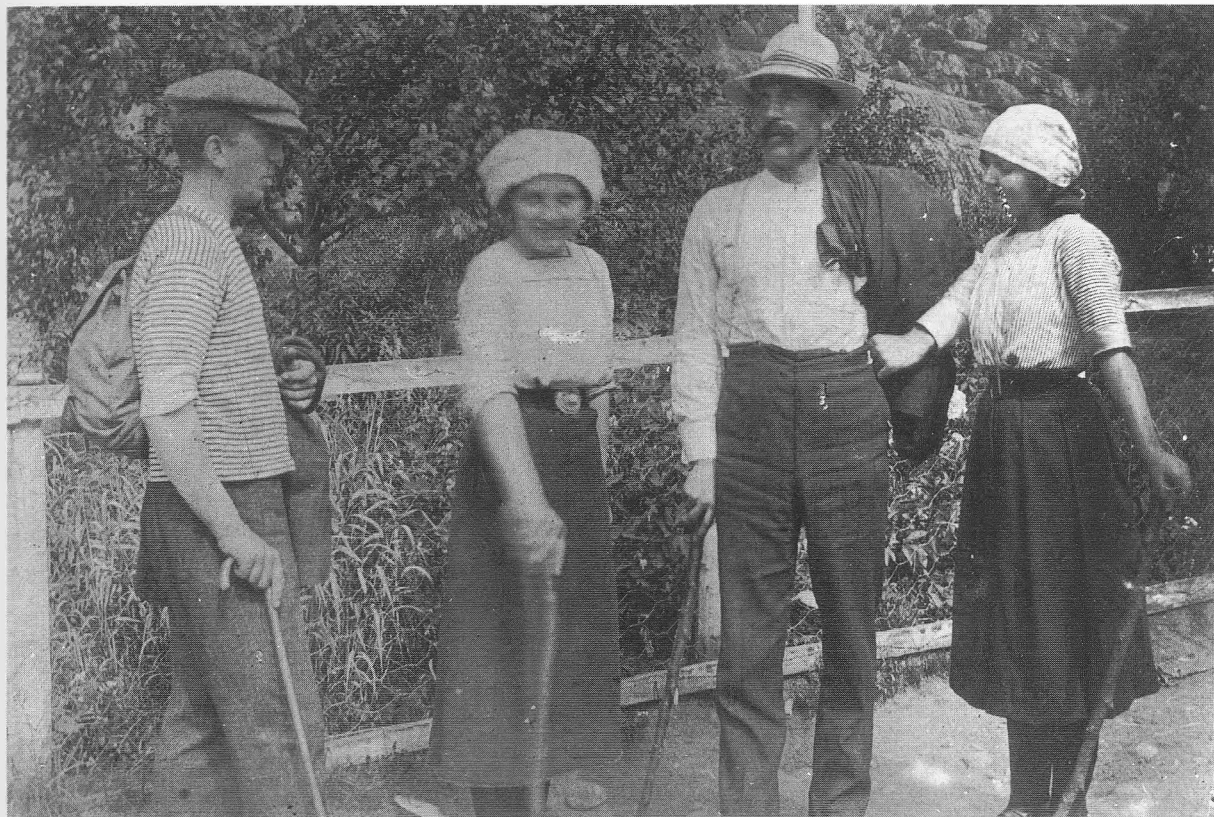
Høsten 1912 ankom «Rosenheim» hjembyen Stavanger, og Peder Smedvig mønstret av etter å ha stått ombord i over to år. Fartøyet ble i Østbøs eie frem til våren 1915 da det ble solgt til Danmark.¹¹²

En normal besetning på et skip av «Rosenheims» størrelse kunne variere fra 6 til 8 mann. Øverst på rangstigen sto skipperen. Han skulle kunne utføre alle jobber ombord i tillegg til å mestre navigasjonskunsten. Samtidig måtte han beherske vanskelige situasjoner for mannskap, last og frakt både til sjøs og i utenlandske havner. Dessuten måtte han kunne takle eventuelle problemer som kunne oppstå med mottakere i havnene, meglere og havarikommisjoner. Han var som regel den ansvarlige for kjøp og salg av last. Det er

det til østersjøområdet, med korn og trelast i retur. Allerede sommeren 1913 utvidet hundvågredene sin virksomhet til å omfatte et nytt fartsområde: De valgte å engasjere seg i transport av varer til og fra Island. Helt fra 1906 hadde ulike typer norske fartøyer deltatt i sildefisket der. I tilknytning til islandsfisket fant mindre dampskip lønnsom beskjeftigelse i transport av salt, kull, tønner og sild. Kullet, tønnene og saltet ble enten losset i islandske havner eller levert direkte til de mange snurpe-dampere og andre fartøy som deltok i fisket. Vi vet ikke med sikkerhet hvilken last D/S «Fenris» førte. Det var imidlertid to måter å starte sesongen på for de norske fartøyene i islandfarten. Det mest vanlige var å laste kull i engelske og skotske havner for derfra å gå enten direkte til fiskefeltene eller innom havner i Norge for å laste salt og tønner. Et alternativ var å gå direkte fra Norge med salt og tønner. Fra fiskefeltene besto lasten av saltet sild til markeder i østersjøområdet.¹¹⁵ D/S «Fenris» brøt delvis med dette

mønsteret. I årene 1913 og 1914 gikk skipet jevnlig i fart mellom skotske havner og Island og mellom Haugesund og Island, men fulgte ikke hovedstrømmen av fartøyer til Østersjøen. Det ble i stedet satt inn i transport av fiskeprodukter mellom Island og Spania. Skipet gjorde tilsammen fire turer mellom Reykjavik og Barcelona.¹¹⁶ Alt taler for at lasten besto av klippfisk. Barcelona var i disse årene en stor importør av islandsk klippfisk. I løpet av de første tiår av 1900-tallet ble saltfiskprodukter fra Norge og Newfoundland utkonkurrert av klippfisk fra Island på det spanske marked.¹¹⁷ Det falt naturlig for Peder Smedvig og hans samarbeidspartnere å konsentrere seg om klippfisktransport til Spania. Her kunne de utnytte den erfaring og kunnskap de hadde opparbeidet i newfoundlandshandelen.

I slutten av januar 1915 gikk Peder Smedvig i land for godt. Han var 33 år da han satte endelig sluttstrek for sin sjømannskarriere. Han slo seg ned i Haugesund og leide seg hybelleilighet i postekspeditør Ole Kornelius Wegners hus i Øvregaten 63.¹²⁰



I 1915 ble Peder Smedvig forlovet med Anna Østbø, datter av Elen og Johan T. Østbø. Fra venstre John Dahle, Anna Østbø, Peder Smedvig og Bertha Dahle. Bertha var søster av Anna, og John Dahle var en av Peder Smedvigs venner fra guttedagene.

Tilhører: Ellen Margrethe Hodne

Et generasjonsskifte

Anna Smedvig, Peders hustru, var gått bort allerede i 1946. Siden begge foreldrene var døde, måtte boet gjøres opp mellom søsknene Torolf Smedvig, Ellen Margrethe Hodne og Johan Smedvig. Skulle Torolf, som var eldst, overta ledelsen av både rederi og hermetikkfabrikker? Det var slik Peder Smedvig hadde tenkt seg det. Brødrene Torolf og Johan valgte imidlertid å løse saken på en annen måte. Etter at alle verdier i boet var blitt taksert og delt likt mellom de tre søsknene, byttet Torolf og Johan aksjer seg imellom. Johan Smedvig skulle stå mest mulig fritt til å lede og drive Central Canning, mens Torolf Smedvig skulle overta ledelsen av rederiet.

I løpet av 1950-årene var det små endringer i aksjekapitalens sammensetning i de selskaper Peder Smedvig kontrollerte. Hjertet i systemet var Smedvigs Tankrederi A/S, med en aksjekapital på 840.000 kroner fordelt på 840 aksjer. I 1952 var Peder Smedvig største aksjonær og satt med 33 prosent av aksjene. Johanne Simonsen i Haugesund, enken etter Kristian Simonsen, disponerte 23,5 prosent av

aksjekapitalen. Peder Smedvigs barn eide sammen 5,5 prosent. Smedvigs Rederi A/S satt med 19 prosent og D/S A/S Isbjørn med 12,5 prosent. De øvrige aksjene, til sammen 6 prosent, eide Peder Smedvigs svoger, Hjalmar Østbø (20 aksjer), kaptein Ivar Kvadsheim (10 aksjer) og maskinist Alfred Pedersen (22 aksjer) i Haugesund. Peder Smedvig hadde med andre ord full kontroll i Smedvigs Tankrederi A/S, og han kunne med god grunn si at det var hans rederi.

Aksjekapitalen i Smedvigs Rederi A/S var på samme tidspunkt 140.000 kroner fordelt på 140 aksjer, hvor Smedvig satt med 40 prosent. Johanne Simonsen eide 23,5 prosent av aksjene også i dette rederiet. D/S A/S Isbjørn eide 18 prosent, Hjalmar Østbø 14 prosent og kaptein Ivar Kvadsheim 3,5 prosent av aksjene.

Atskillig større spredning var det på aksjene i D/S A/S Isbjørn, hvor aksjekapitalen var 100.000 kroner fordelt på 100 aksjer. Familien Smedvig disponerte likevel 58 prosent. I Skipsaksjeselskapet Varg, med en aksjekapital på 600.000 kroner fordelt på 600 aksjer, kontrollerte Peder Smedvig ved utgangen av 1952 bare 49 prosent av aksjene.¹ Johan Marnburg eide 17 prosent og Ragnvald Bjelland 15 prosent.

Hjemkjøp av aksjer

Selv om Torolf Smedvig overtok de fleste av Johan Smedvigs aksjer i skipsaksjeselskapene, hadde han langt fra samme strategiske kontroll som faren i sin tid hadde hatt.² Torolf Smedvig hadde en fjerdedel av aksjene i Smedvigs Tankrederi A/S, tett fulgt av Johanne Simonsen, som fortsatt satt med 23,5 prosent. Torolf Smedvig var også største aksjonær i Smedvigs Rederi A/S med 27 prosent, mens Johanne Simonsen hadde 23,5 prosent.³ Det eneste selskapet hvor Torolf Smedvig etter arveoppgjøret satt med mer enn halvparten av aksjene, var D/S A/S Isbjørn. Her eide han 56 prosent av aksjene, fulgt av søsteren Ellen Margrethe Hodne med 13 prosent. I Skipsaksjeselskapet

Varg hadde flere medlemmer av familien Bjelland solgt sine aksjer til Smedvigs Tankrederi A/S og Smedvigs Rederi A/S i 1957. Etter booppgjøret var Smedvigs Tankrederi A/S største aksjonær i Skipsaksjeselskapet Varg med 43 prosent.⁴ Familien Smedvig hadde full kontroll med dette selskapet.

Styrken i det system for aksjekontroll som Peder Smedvig hadde utviklet, var at rederen

sto fullstendig fritt til å disponere slik han selv fant best i øyeblikket. Dukk det opp et godt tilbud på et skip en ettermiddag, kunne beslutning om kjøp treffes på timen. Det var ikke nødvendig å rådføre seg med styret eller en større aksjonærgruppe. Viktige investeringsbeslutninger ble siden formalisert gjennom styrevedtak. Etter booppgjøret var aksjene spredt på flere hender, selv om Torolf Smed-

vig fortsatt kunne regne med lojal støtte fra familien i viktige saker. Johan Smedvig og svogeren Rudolf Hodne var styremedlemmer i de enkelte rederiselskapene.

Torolf Smedvig så klart styrken i det system hans far hadde praktisert. Ville det være mulig for ham å styrke handlefriheten gjennom oppkjøp av aksjer? Kunne noen av aksjonærene utenfor den nærmeste familie

være interessert i å selge, dersom de ble tilbudt en god pris? I de første månedene som enere-der grunnet Torolf Smedvig mye på disse spørsmålene.

Den unge generasjon hadde aldri hatt samme nære kontakt med Peder Smedvigs samarbeidspartnere i Haugesund som faren hadde hatt. Johanne Simonsen var først og fremst en stor aksjonær som mottok det årlige

lovbestemte utbytte, 5 prosent før 1955 og 6 prosent etter. Hun mottok i 1956 i overkant av 14.000 kroner i aksjeutbytte fra Smedvigsselskapene. I og for seg var dette en pen inntekt. Verdien av aksjene var imidlertid adskillig større enn deres pålydende.⁵ Dersom hun hadde solgt aksjene til ligningskurs og satte pengene i banken, ville hun fått en høyere årlig inntekt. Aksjene i Smedvigs Tankrederi A/S, som i de fleste andre familieaksjeselskaper, kunne imidlertid ikke omsettes fritt. «Ved salg av aksjer,» het det i vedtekten, «må transporten godkjennes av styret.»

Var Johanne Simonsen villig til å selge sine aksjer, ville det bidra til å sikre Torolf Smedvig større strategisk kontroll. Ligningsverdien av aksjene i Smedvigs Tankrederi A/S var fastsatt til 4.000 kroner pr. aksje. Våren og sommeren 1960 ble det sendt ut tilbud til en rekke aksjonærer. Torolf Smedvig kjøpte i løpet av året seks aksjer i D/S A/S Isbjørn. Det mest interessante var imidlertid hjemkjøp av store aksjeposter i Smedvigs Tankrederi A/S. Maskinist Alfred Pedersen i Haugesund slo til da han ble tilbudt 6.075 kroner pr. aksje.⁶ I august 1960 kjøpte D/S A/S Isbjørn halvparten av Alfred Pedersens 22 aksjer i Smedvigs Tankrederi A/S og Smedvigs Rederi A/S den andre halvparten.⁷ Johanne Simonsen solgte sin aksjepost noen uker senere, og i dette tilfellet kjøpte D/S A/S Isbjørn 48 aksjer og Smedvigs Rederi A/S 150 aksjer. Hennes 5 aksjer i Varg ble kjøpt av Smedvigs Tankrederi. Av de 33 aksjene i Smedvigs Rederi ble 23 aksjer kjøpt av Smedvigs Tankrederi A/S og 10 av Torolf Smedvig personlig.⁸ Johanne Simonsen fikk 1.500 kroner pr. aksje i Skipsaksjeselskapet Varg, 8.000 kroner pr. aksje i Smedvigs Rederi A/S og 6.925 kroner pr. aksje i Smedvigs Tankrederi A/S.⁹ Johanne Simonsen forhandlet seg med andre ord frem til en noe høyere salgspris enn Alfred Pedersen.

Hjemkjøpene av aksjer førte til at de enkelte rederiselskapene på kort sikt ble tappet for midler som kunne vært brukt til innkjøp av nye skip. Sett i et lengre perspektiv var strategisk kontroll og full frihet til å treffe viktige

beslutninger atskillig viktigere for disponenten, Torolf Smedvig.

Bulkskip til norske redere

Da Torolf Smedvig overtok rederiet høsten 1959, hadde han allerede latt fristen for å gjøre bruk av opsjonskontrakten med Kristiansands Mek. Verksted om bygging av et tankskip på ca. 19.000 tdw gå ut. Skulle det først bygges tankskip, måtte det være atskillig større for å kunne konkurrere. Det var dårlige rater for både tankskip og tørrlasteskip, og Smedvig var derfor i tvil om hvilken skipstype rederiet skulle satse på.

Flere norske rederier kontraherte bulkskip. Denne betegnelsen ble brukt om spesialiserte tørrlasteskip som fraktet bulkvarer som korn, kull, jernmalm, bauxitt, fosfater, sukker, skrapjern eller tømmer. Selv om en vare egnet seg for lasting og lossing i bulkskip, var det ikke dermed gitt at den ble fraktet i bulk. Det var avhengig av at det foregikk omfattende internasjonal handel med varen.

Før 1955 besto verdens bulkflåte av mindre enn 2 millioner tdw, for det meste malmskip og mindre fartøyer som trafikkerte den amerikanske kyst. Bulktonnasjen vokste raskt i årene som fulgte. Ved utgangen av 1960 besto verdens bulkflåte av 417 skip på til sammen 8,7 millioner tdw. Liberia hadde 24 prosent av den internasjonale bulktonnasje. Den norske bulkflåten fulgte på andre plass med 15 prosent av tonnasjen.¹³ Norske redere hadde imidlertid mest bulktonnasje i bestilling, 84 skip på 1,6 millioner tdw eller 32 prosent.

Gjennombruddet for kontrahering av bulkskip blant norske redere kom i 1959. Det ble bestilt 27 bulkskip, og til sammen var 50 bulkskip i ordre for norsk regning. Størrelsen på bulkskipene falt i to grupper, enten 15.000 til 17.000 tdw eller 22.000 til 24.000 tdw. Verftene tilbød billige skip, fast pris og gunstige kredittordninger, og rederne lot seg friste. Skip bestilt for norsk regning i 1959 oppnådde 70 prosent kreditt over 5 til 7 år mot fast rente på 6 eller 6,5 prosent.¹⁴

Entreprenøren

Av Gunnar Nerheim

Fra midten av 1960-årene og frem til han døde i 1977 kan vi hos Torolf Smedvig finne en rekke trekk som er karakteristiske for nyskaperen. Rederiet, som stort sett hadde fulgt den slagne landevei, satset på prosjekter som mange av Torolf Smedvigs kolleger oppfattet som vel dristige.

Med en entreprenør forstår de fleste en person eller et firma som påtar seg å administrere og utføre et større bygge- eller anleggsarbeid. Ifølge økonomen Joseph Schumpeter, som utformet omfattende teorier omkring økonomisk entreprenørskap, er det først og fremst nyskaperen i det økonomiske liv som fortjener denne betegnelsen.¹ Entreprenørene bryter gjerne med etablerte sannheter og går nye veier eller kombinerer kjente faktorer på en ny måte.

Schumpeters entreprenør er en rasjonell person som tenker grundig gjennom det han gjør. Økonomisk suksess er et viktig kriterium også for ham. Men til forskjell fra andre er entreprenøren villig til å treffe vidtgående beslutninger med stor risiko på grunnlag av ufullstendig informasjon og en slags teft eller tro på at det som gjøres er rett. Entreprenøren foretar rasjonelle kalkyler, men har i tillegg sterk selvtillit og kreativ intuisjon. Gleden over å lykkes, å gå i første rekke og være med å skape noe nytt enten for seg selv eller samfunnet, synes å være et karakteristisk trekk ved entreprenøren.

Kapital vil være av liten verdi dersom den ikke anvendes til produktive formål, det samme gjelder arbeidskraft. Banker, villig til å gi kreditt til usikre prosjekter, og entreprenører, som tenker ut nye produktive måter å

anvende den, er blant de viktigste drivkreftene for å skape økonomisk vekst i samfunnet, ifølge Schumpeter. Entreprenører har bedre enn de fleste forstått at det eneste sikre er mulighetenes evige forandring.

Ved inngangen til 1960-årene syntes tendensen i internasjonal shipping å gå i retning av lavere frakter og økte driftsutgifter. For sjette år på rad var «depresjon» det eneste ord



Fra midten av 1960-årene markerte skipsreder Torolf Smedvig seg som nyskapende entreprenør. Her foran inngangen til rederiets lokaler i Verksgt. 13, Stavanger.



Torolf Smedvig var en ildsjel i opprettelsen av Stavanger Golfklubb og anstrengelsene for å skaffe Stavanger 18-hulls golfbane. Rederiet og en rekke andre firmaer i byen og distriktet bidro med økonomisk støtte til utbyggingen, men mye ble også utført på dugnad. Skipsrederen behersket også kunsten å rygge en traktor med tilhenger.

Tilhører: Nora Smedvig

som kort kunne karakterisere stillingen på fraktmarkedet, uttalte skipsreder Nils Astrup, president i Norges Rederforbund, under foreningens årsmøte høsten 1962.² Ville norske rederier kunne henge med i konkurransen? Mange redere begynte å søke etter interessante investeringsmuligheter i andre næringer. Hvilke prosjekter den enkelte valgte å satse på kunne være avhengig av kunnskap, tidligere erfaring og hvilke muligheter som dukket opp i øyeblikket.

I 1964 overtok Torolf Smedvig sildoljefabrikken Fjeldberg Bruk på Hundvåg. Kort tid etter kjøpte han Egerø Sildoljefabrikk i Egersund og satset på å tjene penger på produksjon av sildolje og sildemel. I dette tilfellet ga Torolf Smedvig seg i kast med en type virksomhet som han og hans familie hadde vært fortrolige med gjennom tiår. Kjøpet av Fjeld-

berg Bruk førte imidlertid til at rederiet svært tidlig kom i kontakt med de utlendinger som kom til å stå i spissen for oljeleting på norsk sokkel. Torolf Smedvig ble raskt overbevist om at oljeleting og oljerelatert virksomhet ville åpne opp nye og uante muligheter.

I 1965 og årene som fulgte, investerte rederiet i en rekke prosjekter med tilknytning til oljeleting. Mange mente dette var vel risikabelt. Oljeleting i Nordsjøen ville bli en episode, og penger investert i oljebaser og oljeleting ville gå tapt. Torolf Smedvig beholdt sin overbevisning. Ikke bare hans rederi, men også Stavanger by ville komme til å høste rik grøde av den nye virksomheten. Gjennom en årrekke arbeidet han systematisk for å trekke mest mulig av oljevirkosomheten til byen og distriktet.

Torolf Smedvig var internasjonalt orientert og lokalpatriot på en og samme tid. Han så det som sin oppgave å tjene penger, men ikke alle former for forretning var like gode. Det er vanskelig å se for seg Torolf Smedvig i rollen som børs- eller eiendomsspekulant. Hans oppgave i livet var å bygge, å bidra til at det ble skapt verdier som kom både firmaet og byen til gode. Rederiet engasjerte seg i ulike prosjekter. Noen lyktes og andre mislyktes.