

Redernes motstand mot aksjeloven av 1910

Harald Espeli

Norge fikk sin første aksjelov i 1910. Loven skulle regulere etablering og styring av aksjeselskap, som frem til da hadde blitt etablert og drevet med basis i avtalefriheten. Loven tok blant annet med sikte på å beskytte selskapets kreditorer og mindretallsaksjonærer og å fremme legitimiteten til organisasjonsformen med begrenset ansvar. Det innebar at aksjonærene ikke hadde noe ansvar utover aksjekapitalen. Aksjeselskapsloven omfattet imidlertid ikke skipsaksjeselskap – aksjeselskap som drev skipsfart – som først ble regulert gjennom skipsaksjeselskapsloven av 1916. Unntaket for skipsaksjeselskap kom inn i regjeringens aksjelovforslag i 1910 etter at redernes motstand mot tidligere aksjelovforslag fra regjeringen hadde bidratt vesentlig til at Stortinget hadde forkastet disse lovforslagene i 1903 og 1905. Aksjeselskapet med dets begrensede ansvar hadde erstattet partrederiet og dets proratariske ansvar som rederienes grunnleggende organisasjonsform før 1910.¹ Selv om de aller fleste skipsaksjeselskap bare eide ett skip, gjorde organisasjonsformen det mulig å etablere flerskipsrederier med den nødvendige soliditet og langsiktighet som var nødvendig for å konkurrere internasjonalt.²

Hovedforklaringen på overgangen fra partrederiet til aksjeselskap har oftest vært at det var løsningen for å skaffe nødvendig risikovennlig kapital for å kunne finansiere en stadig mer kapitalkrevende næring i tiårene frem til første verdenskrig som overgangen fra seil til damp og større dampskip krevde. I Bergen hvor tilgangen på kapital gjennom partrederiene lenge var tilstrekkelig, skjedde derfor overgangen til aksjeselskap senere enn i resten av landet – først for alvor fra omkring 1910.³ Denne grunnleggende endring av rederiets organisasjonsform er et viktig tema i norsk skipsfartshistorie, men det har i liten grad vært koblet til den rettslige og politiske dragkampen om aksjeloven. Redernes motstand og argumenter mot en felles aksjelov for all næringsvirksomhet er hovedtemaet for denne

¹ Partrederiet var et ansvarlig selskap, men parteierne hadde ikke ubegrenset ansvar, men proratisk ansvar, det vil si ansvar i forhold til sin relative eierandel.

² Thowsen 1982, s.14 og 30, Schreiner 1963, s.19-21. Schreiners tall er fra 1914 og bygger på ulike kilder, se ibid.441. Det er liten grunn til å tro at fordelingen av rederier mellom de fire organisasjonsformene enkeltmannsrederiet, partrederiet, enkeltskipsaksjeselskapet og flerskipsaksjeselskapet var vesentlig forskjellig i 1910.

³ Jf. Hodne 1981, s.146-148, Pettersen 1981, s.213-219, Hanisch og Ramskjær 1987, s.45-46.

artikkelen. Spørsmålet har vært gjenstand for liten interesse blant skipsfartshistorikerne og i andre deler av historiefaget, men fortjener større oppmerksomhet. Rederne er her forstått som rederienes daglige ledere som ofte ble benevnt som disponent eller bestyrende reder i et skipsaksjeselskap eller partrederi. Disponenten eller bestyrende reder hadde ofte en betydelig eierandel i rederiet/-ene de ledet. Saken kaster nytt lys over redernes syn på eierstyring og selskapsledelse (corporate governance) i aksjeselskap. Det skilte seg markant fra andre deler av næringslivet som benyttet organisasjonsformen og der aksjelovens mekanismer for blant annet å beskytte mindretallsaksjonærer og kreditorer var lite kontroversiell. Dernest gir saken et nytt eksempel på redernes og skipsfartsinteressenes politiske innflytelse før etableringen av Norges Rederiforbund i 1909.

Hva skyldtes motstanden blant rederne? Det fantes ingen prinsipiell motstand mot organisasjonsformen og dens begrensede ansvar blant rederne og deres (med-)investorer som iallfall fra omkring 1890 i økende grad valgte aksjeselskap. Kjernen i motstanden var at aksjeloven ikke måtte føre til klare begrensninger i avtalefriheten eller skape vesentlige rettslige begrensninger i rederens eller disponentens handlingsrom ved etablering og drift av skipsaksjeselskapet. Artikkelen ser nærmere på hvilke bestemmelser i aksjelovutkastet som redere først og fremst reagerte på og i hvilken grad regjeringen var villig til å komme rederne og skipsfartsinteresser i møte innenfor aksjelovens ramme. Motstanden mot aksjelovforslagene varierte blant rederne, men det var bare en reder som offentlig aktivt eller positivt støttet de justerte aksjelovforlagene i 1903 og 1905. I den grad det fantes flere redere som ikke støttet kritikken av aksjelovforslagene forholdt disse seg tause.

Redernes og organiserte sjøfartsinteressers kritikk mot aksjelovforslagene manifesterte seg først for alvor våren 1903 i form av en lobbykampanje mot regjeringens forslag under Stortingets sluttbehandling. Hvorfor kom rederne så sent på banen dersom saken var så viktig som de hevdet? Og hvorfor var rederne likevel suksessrike?

Skattesystemet kunne påvirke valget av rederiets organisasjonsform selv om skattenivået for næringsvirksomhet ikke var høyt frem til første verdenskrig. For aksjeselskap kunne den totale skattebyrden i mange byer utgjøre omkring 20 prosent av overskuddet frem mot 1914 – ikke vesensforskjellig fra beskatningen av aksjeselskap i 2021 på 22 prosent⁴ Partrederiet var aldri skattesubjekt. Dets inntekt og formue ble deltakerlignet hos parthaverne utfra deres relative eierandel. Aksjeselskapet var som juridisk person et skattesubjekt fra byskatteloven

⁴ Jeg ser det bort fra norske rederier som siden 1996 har vært fritatt for inntektsskatt.

av 1851. Etter hvert ble det en debatt om at aksjonærene i skipsaksjeselskap skulle deltakerlignes som i et partrederi. Stortinget vedtok i 1893 at aksjonærer bosatt utenfor kommunen der rederiets styre hadde sete skulle deltakerlignes.

Aksjeloven i 1910 innebar at det skulle utarbeides en særskilt skipsaksjeselskapslov. Det var likevel politisk sett klart allerede i 1905 da Stortinget sendte regjeringens andre aksjelovforslag, med omfattende unntak for skipsaksjeselskap, tilbake til regjeringen med beskjed om at et generelt unntak var nødvendig. Artikkelen selskapsrettshistoriske gjennomgang stanser derfor i 1905. Dragkampen om skipsaksjeselskapslovens utforming frem til 1916 - som i slutfasen ble sterkt preget av jobbetidens spekulasjon i skipsaksjer - og hvor store forskjeller det skulle være fra aksjeloven av 1910, behandles ikke.

Artikkelen bygger i hovedsak på stortingsforhandlingene og relevant litteratur. Først gir jeg en kort gjennomgang av litteraturen som i varierende grad har behandlet redernes motstand mot aksjelovforslagene. Dernest følger en gjennomgang av andre viktige rettslige reguleringer av rederivirksomhet og dens organisasjonsformer, herunder skattelovene. Så følger en analyse av aksjelovforslagene fra 1894 med hovedvekt på kritikken fra redere og organiserte skipsfartsinteresser.

[Litteraturen om redernes motstand mot en allmenn aksjelov](#)

Jussprofessor Oscar Platou, som ledet utredningen som lå til grunn for aksjeloven, la i sine forelesninger om selskapsrett ikke skjul på sin indignasjon over redernes motstand. I 1911 hevdet Platou at lovforslaget fra 1901 ble møtt av en «ligesaa ihærdig som ukyndig Motstand, ledet av Rederne» som ikke ønsket bedre beskyttelse av kreditorene eller mer offentlighet rundt stiftelsen av aksjeselskap, iallfall ikke for skipsaksjeselskap fordi «den maatte ske i dyb Hemmelighed, for at Konkurrenter ikke skulle få Rede på Spekulationen». Ingen andre aksjelover «i Verden» hadde særregler for skipsaksjeselskap.⁵

Platous kritikk ble retningsgivende for juristelitens vurdering.⁶ Per Augdahl, som i 1926 skrev den neste større fremstilling om aksjeloven, mente motstanden på Stortinget skyldtes «en kompakt mur av ensidig standsinteresser alliert med dyp ukyndighed».⁷ Han siktet utvilsomt til redernes gjennomslag.

⁵ Platou 1911, s.23.

⁶ Kritikken ble gjentatt i Platou og Lindvik 1933, s.20-21.

⁷ Augdahl 1926, s.30.

Juristen Leif Villars-Dahl foretok i 1984 den første omfattende analysen av beslutningsprosessen som munnet ut i aksjeloven av 1910 i sin gjennomgang av de relevante stortingsdebattene. Villars-Dahl ga Platou og Augdahl bare «*delvis rett*» i at motstanden mot lovforslagene var preget av ukyndighet og særinteresser. Motstanden skyldtes også juristelitens høye ambisjonsnivå om «en grundig og altomfattende lov» som ikke tok utgangspunkt i norsk økonomisk og selskapsrettslig virkelighet preget av kontraktsfrihet. Mens moderne aksjelover i andre land innebar en klar liberalisering – i betydningen lettere adgang til å etablere aksjeselskap – var det motsatte derfor tilfelle i Norge. Det bidro til motstanden, ikke minst blant rederne.⁸

Villars-Dahl la til grunn at overgangen fra partrederi til aksjeselskap for en stor del allerede var gjennomført da rederne mobiliserte våren 1903. Det dreide seg hovedsakelig om ettskipsaksjeselskap der disponerende reder styrte etter «eget forgodtbefinnende». Den foreslåtte aksjeloven ville begrenset redernes handlingsrom særlig ved selskapsstiftelse, og løpende ved kravene om reservefond og regulering av utbytte. Villars-Dahl dokumenterte også at redernes lobbyvirksomhet hadde direkte betydning for Lagtingets nei i 1903.⁹

Økonomiske historikere har knapt vært opptatt av hvorfor aksjeloven først ble en realitet i 1910 og derfor heller ikke av redernes rolle i å bidra til at Stortinget to ganger forkastet regjeringens lovforslag før skipsaksjeselskap ble unntatt fra loven.¹⁰ Økonomiske historikere har først og fremst vært opptatt av hvilke konsekvenser det fikk for norsk økonomisk utvikling at aksjeloven først ble en realitet i 1910, men interessen har vært konsentrert om betydningen for industrien og forretningsbankene. Francis Sejersted, har hevdet at Norge, i motsetning til Sverige, ikke fikk storindustri og storbanker fordi Norge «manglet moderne institusjoner for kapitalassosiasjon og lovregulering av det begrensede ansvar». At Norge skulle være spesielt tilbakeliggende institusjonelt og rettslig sett, og at dette i seg selv skulle hindret økonomisk utvikling, er imidlertid tvilsomt.¹¹ I sitt omfattende forfatterskap var Sejersted lite interessert i skipsfarten. Det gjelder også hans innflytelsesrike teori om den norske demokratiske kapitalismen basert på et sterkt, men noe lokalistisk orientert

⁸ Villars-Dahl 1984, s. 64-66.

⁹ Villars-Dahl 1984, s. 20 ff.

¹⁰ Brautaset, Ecklund og Øksendal 2019, s. 90 hevder at 1910-loven kom til «etter lang tids påtrykk fra næringslivet». Det gir et misvisende inntrykk av at næringslivet stod noenlunde samlet i saken.

¹¹ Sejersted 2013, s. 40-41. For en fylldigere diskusjon, se Espeli 2021b, s.202-204.

småborgerskap.¹² Partrederiet og enkeltskipsaksjeselskapet frem til 1910 kunne vært viktige eksempler på denne ofte tillitsbaserte kapitalismen.

Fritz Hodne var opptatt av aksjeselskapene og aksjeloven i skipsfarten knyttet til overgangen fra partrederi til rederiaksjeselskap mellom 1880 og 1920. Han synes å mene lovreguleringens betydning var størst etter 1910. I sine tidlige arbeider var Hodne ikke klar over at aksjeloven av 1910 ikke omfattet skipsaksjeselskap.¹³ Sverre Knutsen mente i 1990 at aksjeselskapsformen fikk sitt gjennombrudd i skipsfarten fra 1890-årene og frem til 1914. I Kristiania fordelte nyregistrerte skipsaksjeselskaper og tegnet aksjekapital seg med omkring 1/3 jevnt fordelt på de tre periodene 1899–1903, 1904–1908 og 1909–1913. Ergo var det «lite grunnlag for å tillegge aksjeloven noe særlig vekt i denne sammenheng». Knutsen synes ikke å ha vært klar over at skipsaksjeselskap var unntatt fra 1910-loven.¹⁴

I sin analyse av aksjeloven av 1910 la Nils Rune Langeland vekt på redernes motstand som han forklarte med at lovforslaget ville representere «ei tvangstrøye» som spissformulert ville gjøre det «vanskeleg i det heile å skipe nye aksjeselskap». Hvorfor det eventuelt var tilfelle, drøftes ikke.¹⁵ Undertegnede har i en fersk analyse av beslutningsprosessen bak 1910-loven omtalt enkelte av skipsfartslobbyens argumenter i 1903. Skipsfartslobbyen hevdet at om næringen ikke fikk omfattende unntak fra aksjeloven ville rederne bli tvunget til å gå over til eller beholde partrederiet. Næringens tilgang på nødvendig risikokapital ville da ha blitt vesentlig svekket «til stor Skade for vort Lands Økonomi». Landets største eksportnæring krevde fortsatt vidtgående selskapsrettslig handlefrihet, noe den langt på vei oppnådde i regjeringens lovforslag i 1904.¹⁶ Denne artikkelen vil i langt større grad enn i nevnte arbeid gå inn på substansen av redernes argumentasjon.

Skipsfartshistorikerne har med enkelte viktige unntak vært lite opptatt av redernes motstand mot aksjelovforslagene. Johan Schreiner hevdet i sin svært knappe analyse – og uten kildebelegg – at de større flerskipsaksjeselskapene neppe hadde avgjørende innvendinger mot lovforslaget, men at disse selskapene «utgjorde en liten minoritet blant norske rederier». Motstanden fra rederne, som likevel var «samstemmig», kom fra de mange små tramprederiene, som drev frakt på kortsiktige kontrakter, og der disponenten finansierte nye

¹² Sejersted 1993, s. 10-12, 168 ff.

¹³ Hodne 1981, s.148-149; Hodne og Grytten 1992, s.56-59 der det s.57 hevdes at partrederiet var et uansvarlig selskap; Hodne og Grytten 2002: 72

¹⁴ Nordvik og Knutsen 1990, s.184.

¹⁵ Langeland 2021, s.28.

¹⁶ Espeli 2021b, s.225 ff.

skipskjøp på basis av gjensidig tillit og muntlige tilsagn. Slike planer om skipskjøp måtte ofte realiseres raskt og ikke sjelden omgjøres på grunn av endrede forutsetninger. Dette lot seg ikke forene med klare frister for aksjetegning og generalforsamling. Den andre hovedkritikken var at disponerende reders handlefrihet ble begrenset. I en så konjunkturutsatt næring ville dette kunne bety et grunnskudd mot rederiene som var helt avhengig av rederens «skjønn og virkelyst».¹⁷ I enkelte rederihistorier er motstanden nevnt, men i liten grad diskutert eller forklart.¹⁸

Lauritz Pettersen har nevnt redernes motstand, som ikke inkluderte Bergens Rederiforening, men han var i sin grundige historie om Bergen og sjøfarten 1860–1914 mest opptatt av å forklare hvorfor Bergens-rederne i mye større grad enn redere i andre deler av landet holdt fast ved partrederiet. Med unntak av Bergenske Dampskibsselskap etablert i 1851 startet overgangen til aksjeselskap mye senere, særlig fra omkring 1910, enn i resten av landet. Han ga tre forklaringer på dette. Den viktigste var at det i Bergens-området lenge var mulig å finansiere nye (damp-)skip i sin helhet gjennom partrederiet. I andre deler av landet utgjorde lån en stadig viktigere del av finansieringsgrunnlaget mens aksjekapitalen utgjorde egenkapitalen. Dernest var rederne i Bergen «skeptisk til aksjeselskapene i og med den usikkerhet som knyttet seg» til utformingen av aksjeloven. Dette dokumenteres primært gjennom fraværet av nye skipsaksjeselskap som forklares med god kapitaltilgang, det vil si en form for sirkelargumentasjon. For det tredje hadde partredere «skattemessige fordeler fremfor rederiaksjonærer når de var bosatt i samme kommune som der selskapet var registrert». Fordelen lå i at alle parthavere ble deltakerlignet, og dermed ble lignet utfra sin forsørgelsesbyrde og med fullt gjeldsfradrag.¹⁹ Jeg kommer tilbake til spørsmålet om eventuelle skattefordeler ved partrederier, men vil forskuttere at det ikke er åpenbart.

I det siste oversiktsverket om norsk sjøfartshistorie er overgangen fra partrederi til aksjeselskap selvsagt behandlet, men aksjelovens (eventuelle) betydning for endringen omtales ikke.²⁰ I den ferskeste læreboken i norsk økonomisk historie omtales hverken aksjeselskap eller aksjelovens fravær som forklaring på den langsomme overgang fra seil til

¹⁷ Schreiner 1963, s.42 og 43.

¹⁸ Hanisch og Ramskjær 1987, s.44-45.

¹⁹ Pettersen 1981, s.213 sitat-219. Også Thowsen 1982 s.23 hevder at partrederiet hadde skattefordeler, men sitatet han anfører gjelder 1920-årene og er knyttet direkte til det proratiske ansvaret som ikke fantes i et aksjeselskap.

²⁰ Tenold 2019, s.11, 52 ff.

damp, men det slås fast at skipsfartsnæringen var «organisatorisk akterutseilt» i perioden frem mot 1905.²¹

Kontraktsfrihet og fremveksten av rederier organisert som aksjeselskap

I de fleste europeiske land kunne aksjeselskap bare etableres med basis i lov eller særskilt statlig godkjenning. I Danmark og Norge fantes det imidlertid avtale- eller kontraktsfrihet. Den hadde sin lovmessige forankring i Christian Vs norske lov fra 1687, som bygde på Christian Vs danske lov av 1683, og som gjaldt i Norge lenge etter 1814.²² Sammen med en dansk høyesterettsdom i 1827 som aksepterte begrenset ansvar for aksjeselskap, gjorde dette det mulig å etablere aksjeselskap med begrenset ansvar i begge land uten særskilt statlig godkjenning.²³

Et av de tidlige rederiakksjeselskapene var Det Bergenske Dampskibsselskab etablert i 1851 med sikte på å drive linjefart i og fra Norge noe som krevde store investeringer for sin tid. I de første vedtektene ble selskapet ledet av en direksjon(styre) på fem, men dominert av formannen, Michael Krohn, valgt blant aksjonærene i Bergen. Stemmeretten var begrenset. Ingen aksjonær hadde mer enn fem stemmer selv om de eide minst 21 aksjer. Direksjonen hadde begrenset kompetanse og måtte få generalforsamlingens støtte i de fleste større spørsmål. De mange ekstraordinære generalforsamlingene dette krevde bidro til at selskapet i 1865 etablerte et representantskap på 15 medlemmer, der halvparten kunne skiftes ut årlig. Dermed skulle generalforsamlingen bare innkalles ved kjøp av skip. Et viktigere aspekt ved vedtektsendringene var at representantskapet i samarbeid med direksjonen overtok deler av generalforsamlingens kompetanse. Det dreide seg både om valg av direksjonen/styret, som skulle velges blant representantskapets medlemmer, og fastsettelse av regnskap, herunder utbytte til aksjonærene. Selskapet ble de neste tiårene dominert av styreformannen, Peter Jebsen.²⁴

Da selskapet oppgraderte daglig leder til administrerende direktør i 1898, ble det samtidig vedtektsfestet at vedkommende var styremedlem, men han kunne hverken være formann eller nestformann, for å begrense hans makt. I 1898-vedtektene ble stemmerettsbegrensningene myket litt opp, men eierskap utover 13,7 prosent av aksjekapitalen ga ikke ytterligere

²¹ Sandvik 2018, s.113, se også 147-148.

²² Norske Lov (NL) 5-1-2; “Alle Contracter som frivilligen giøris af dennem, der ere Myndige, og komne til deris Lavalder, være sig Kiøb, Sal, Gave, Mageskifte, Pant, Laan, Leje, Forpligter, Forløfter og andet ved hvad Navn det nævnis kand, som ikke er imod Loven, eller Ærbarhed, skulle holdis i alle deris Ord og Puncter, saasom de indgangne ere”.

²³ Dübeck 1990, 1990 s.372-373, Dübeck 1991, s.86 ff.

²⁴ Keilhau 1951, s.66-70, 249 ff., Lund 1878 s.304 ff.

stemmerett. Stemmerettsbegrensninger fastsatt i vedtektene til Bergenske Dampskibsselskab var i samsvar med aksjelovforslagene fra 1894 og i 1910-lovens § 61. Generalforsamlingen kunne utfra 1898-vedtektene ikke fastsette regnskap eller utbytte. Det var i strid med aksjelovutkastene fra og med 1894 der denne myndigheten lå hos generalforsamlingen som selskapets øverste myndighet. Da styreformannen fra 1908, Kristofer Lehmkuhl, ønsket å overta som administrerende direktør i 1911, stilte han som betingelse at han også skulle være styrets formann. Denne vedtektsendringen, som ble vedtatt, var derimot ikke i strid med aksjeloven av 1910 som overlot slike spørsmål til selskapene.²⁵ Lehmkuhls fullmakter var ikke grunnleggende ulike fra dem disponerende reder ofte hadde hatt i ettskipsaksjeselskapene fra 1890-årene.

Vedtektene i de to andre norske linjerederiene som ble etablert i kjølvannet av Bergenske, Søndenfjelds-Norske i Kristiania i 1853 og Nordenfjeldske i Trondhjem i 1857, bygde i stor grad på førstnevnte. Omkring 1900 skilte deres vedtekter seg ikke heller vesentlig fra Bergenske. I begge selskap var det representantskapet som fastsatte regnskapet, herunder avsetninger til reservefondet, og utbytte. I Søndenfjeldske var det vedtektsfestet at utbytte om mulig skulle utgjøre seks prosent.²⁶ I alle de tre rederiene fantes det klare barrierer mot generalforsamlingens innflytelse. Aksjonærene måtte gå den tidkrevende veien om utskifting av representantskapet for å få løpende innflytelse over driften. I aksjeloven av 1910 ble representantskapet et valgfritt organ, mens det skulle være et obligatorisk organ for selskap med mer enn 25 aksjonærer i 1894-forslaget. I 1910-loven hadde representantskapet en klar kontrollfunksjon,²⁷ mens det i de tre rederiselskapene var en integrert del av ledelsen (bestyrelsen).

Det ble etablert flere livskraftige rederier som aksjeselskap, ikke minst for linjefart innenlands og til naboland frem til begynnelsen av 1880-årene.²⁸ Disse var, sammen med tre ovenfor nevnte, imidlertid utypiske gjennom sin relativt brede aksjonærsammensetning og nasjonale markedsforankring. Mesteparten av handelsflåten drev med internasjonal trampfart. Der var partrederiet totalt dominerende frem til 1890-årene. Det manifesterte seg også i sjøfartslovene.

²⁵ Keilhau 1951, s.270-274, Kierulf 1900, s.314-316.

²⁶ Kierulf 1900, s.320-324, 330-336.

²⁷ Hanssen 1917, s.66-68.

²⁸ Se f.eks. Kierulf 1900, s.310 ff.

Sjøloven av 1860 omtalte først og fremst partrederiet som organisasjonsform, men aksjeselskapet ble også akseptert som eierform, det vil si skip eid av aksjeselskap ble ansett som norsk dersom «bestyrelsen» holdt til i Norge og bestod av norske borgere som også var aksjonærer (§ 1). Dette åpnet for en betydelig utenlandsk eierandel, men utenlandske aksjonærer var ikke valgbare til de styrende organer. Tilsvarende logikk lå også til grunn i den nye sjøfartsloven av 1893 i den forstand at partrederiet var den eneste formen for rederi som ble nærmere regulert. Dets «bestyrende Reder», som ble valgt ved flertallsbeslutning, fikk klarere definerte fullmakter enn i 1860-loven, som rett til å ansette og avsette skipsføreren (§ 11). Aksjeselskapet var bare omtalt i lovens § 1 og kun for å avklare om skipet var norsk eller ei og med samme regler som i sjøloven av 1860.²⁹

Sjøfartsloven av 1893 forutsatte at det skulle vedtas en skipsregistreringslov som først ble vedtatt i 1901 med virkning fra 1903. Skipsregistreringsloven stilte krav om hver enkelt parteiers navn, bosted og nasjonalitet. Like detaljerte krav ble stilt til skip eid helt eller delvis av et ansvarlig selskap. Dersom skipet var eid av et aksjeselskap eller «et andet uansvarlig selskab» var det «bestyrelsen», en fellesbetegnelse for direksjonen (styret) og representantskapet – dersom selskapet hadde sistnevnte – som var ansvarlig for registreringen. I og med at det ikke fantes noen aksjelov kunne det ikke stilles krav om løpende oppdatering av aksjeboken, som ville vært parallellen til kravet om løpende oppdatert oversikt over parthavere og bestyrende reder til skipsregisteret. I stedet måtte bestyrelsen avgi høytidelig erklæring om at selskapet oppfylte sjøfartslovens krav til norsk eierskap og at det ikke fantes «nogen avtale, sigtende til at overdække det virkelige forhold med hensyn til selskabets bestyrelse eller eiendomsretten til skibet» (§ 5. 5.). I tillegg skulle selskapets vedtekter oversendes.³⁰ Det var med andre ord klart enklere å oppfylle registreringsplikten for skip eid av et aksjeselskap enn et partrederi. Etter unionsoppløsningen i 1905 ble det krevd at alle aksjeeiere måtte være norske for at skipet skulle være norsk.³¹

I skipsfartshistoriske fremstillinger er det et annet aspekt ved skipsregistreringsloven som vektlegges. Loven sikret kreditorenes pant i skipet på samme måte som i fast eiendom ved at dets tilhørighet ikke lenger enkelt kunne flyttes geografisk og dermed gjøre det tinglyste pantet ugyldig.³² I den grad kreditorer aksepterte aksjer i rederiet som sikkerhet innebar

²⁹ Oth.Prp.no.27 1892, s.8 ff, 52-55, Indst.O.III 1893, s.1 ff, OT 1893, s.329 ff, LT 1893, s.98 ff.

³⁰ Holm 1908, s.246 ff.

³¹ Holm 1908, s.52.

³² F.eks. Schreiner 1963, s. 29 og Thowsen 1982 s.40. Egeland 1973, s.29-30 hevdet at loven ikke bare la grunnlaget for ettskipsaksjeselskapets, men også flerskipsaksjeselskapets fremvekst.

imidlertid skipsregisteret primært bedre finansieringsmuligheter for partrederier der hver enkelt parthaver tidligere måtte stille personlig sikkerhet om de ønsket å finansiere sin(e) part(er) med lån. Både før og etter 1903 akseptere banker ofte deponerte aksjer som sikkerhet for lån uten tinglyst pant i skipet.³³

Firmaregistrene som kilde til skipsaksjeselskapenes vekst

Landets første firmaregisterlov fra 1874 opererte ikke med begrepet aksjeselskap, men uansvarlige selskap, som var meldepliktige på same måte som alle «uansvarlige Selskab, der vil drive Skibsrederi».³⁴ Loven fungerte dårlig på grunn av mange uklarheter og ble erstattet av en ny lov i 1890. Den innebar utvidede og klarere kriterier for registreringsplikt. Her er det sentrale at partrederier var unntatt med den begrunnelse at disse ville bli tilstrekkelig regulert gjennom den påtenkte loven om skipsregistre, som først ble en realitet fra 1903.³⁵ Dersom firmaet var et aksjeselskap, skulle det fremgå av firmanavnet. Firmaregisterloven definerte ikke hva som skulle forstås med et aksjeselskap. I lovkommentaren ble aksjeselskapet avgrenset på følgende måte: «Sedvansmæssig betegnes man saaledes et selskab, hvor medlemmernes ansvar er indskrænket til et bestemt i lodder (aktier) delt kapital, der ikke formindskes eller forøges ved medlemmernes indtræden eller udtræden.»³⁶

Justisdepartementet erkjente i 1890 at det fantes gråsoner mellom partrederier og rederier organisert som aksjeselskap. Det var kjent med at det «i den senere tid» var etablert «uansvarlige Rederiselskaber» der det ikke var utstedt aksjebrev, men der forholdet «de enkelte Medlemmer imellom skal være ordnet efter Partrederiernes Mønster». Dette skapte stor uklarhet, ikke minst for kreditorene, om dette var selskap med begrenset ansvar eller ei. Departementet vekt tilbake fra å legge til grunn et krav om utstedelse av aksjebrev for å falle inn under aksjeselskapsbegrepet. Det gikk i stedet inn for at denne type gråsoneselskaper ble omfattet av registreringsplikten. Løsningen ble at «Andre selskaper, der drive Skibsrederi, undtagen almindelige Partrederier» ble omfattet av registreringsplikten i tillegg til aksjeselskap.³⁷

Denne type gråsoneselskap var ikke noe nytt. Lauritz Pettersen hevdet det blant annet gjaldt aksjeselskapet Norsk Lloyd etablert av Peter Jebsen i 1870-årene. Selskapets vedtekter «viser

³³ For Bernhard Hanssen var det en mye brukt finansieringsmetode, Evelid 1986, s.12 og 55 ff.

³⁴ Platou 1875: 1, 5-6.

³⁵ Beichmann 1890, s.105 og 112.

³⁶ Beichmann 1890, s. 33.

³⁷ Oth.Prp.no.2 1890, s.3 og 10. Beichmann 1890, s.112 har ingen ytterligere bemerkninger.

tydelig at det var partrederier som var gitt et aksjeselskaps navn. For hvert av skipene som ble administrert av Norsk Lloyd ble det utstedt nye aksjebrev, påtrykt oppgave over samtlige aksjeeiere» med «foruten pålydende sum også den part beløpet utgjorde i det enkelte skip».³⁸

Firmaregisterloven innebar registreringsplikt for alle rederier unntatt «almindelige» partrederier. Firmaregistrene er en hovedkilde til kunnskap om antall skipsaksjeselskap fra 1891. Da Statistisk sentralbyrå (SSB) foretok sin grundige undersøkelse av utviklingen av aksjeselskap fra 1891 til 1910, viste det seg at en rekke partrederier var registrert. Blant disse var trolig flere rederier som opererte i de selskapsrettslige gråsoner. Ut fra sin gjennomgang av firmaregistrene konkluderte SSB med at grensen mellom aksjeselskap og partrederiet som synes å være «svevende i den almindelige opfatning». Det fremstod ofte som en «tilfældighet» om et rederi var anmeldt som det ene eller andre. SSB inkluderte derfor alle registrerte partrederier, selv om de ikke var selskap med begrenset ansvar, som aksjeselskap i sin kvalitetssikrede publikasjon. Dessverre opplyste SSB ikke hvor mange selskap som var registrert som partrederi og som ble definert som aksjeselskap i statistikken.³⁹ Hvor stor denne feilkilden er, det vil si hvor mange skipsaksjeselskap som snarere var partrederi er derfor usikkert. Trolig er feilkilden begrenset og størst i begynnelsen av perioden.⁴⁰

SSBs publikasjon fra 1912 er knapt brukt i sjøfartshistoriske fremstillinger og sjelden i økonomisk historiske arbeider. Jeg vil derfor presentere noen få hovedtrekk med nevnte usikkerhet. Skipsfart (herunder fangst) var en av SSBs hovednæringsgrupper. Skipsfart hadde flest aksjeselskap i de fire hovednæringsgruppene i 1891 og 1900, mens industrien hadde flest aksjeselskap i 1910, men ikke vesentlig flere enn skipsfart, bank, forsikring og handel, se figur 1.

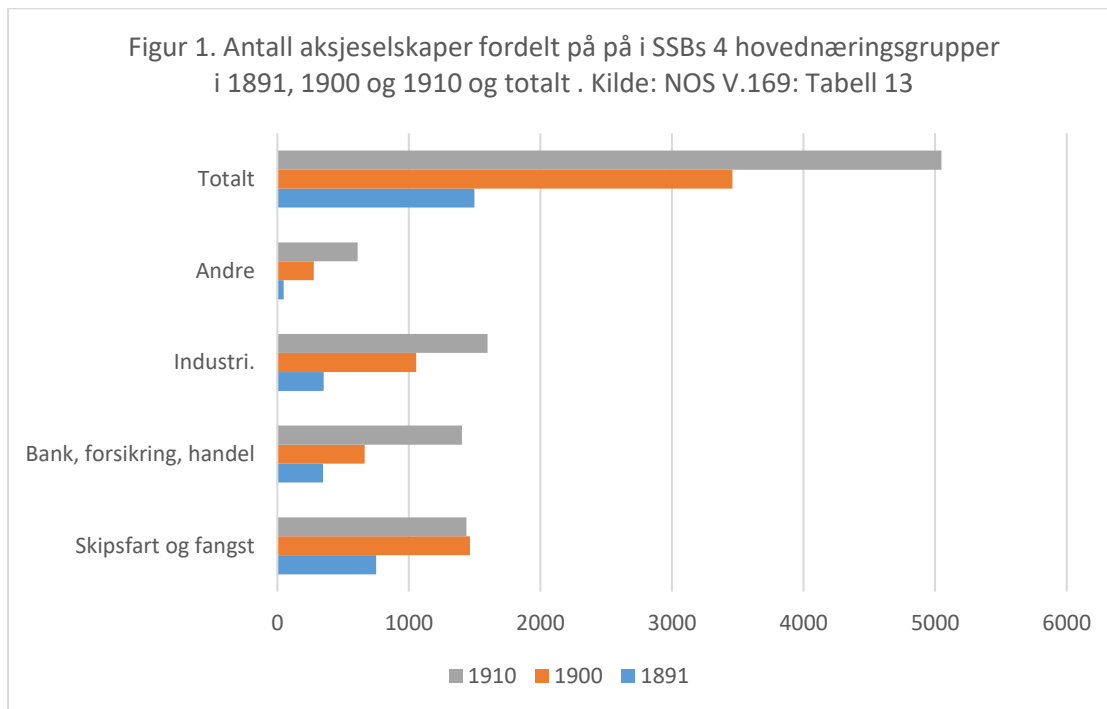
Dersom man ser på innbetalt aksjekapital var skipsfart mest kapitalintensiv i 1891, mens skipsfart og industri var omtrent like kapitalintensive i 1900. I 1910 hadde de store industriinvesteringene primært etter 1905 ført industrien til en klar topposisjon med hensyn til innbetalt aksjekapital med skipsfart som nummer to, se figur 2. I bank og forsikring var det lang praksis for at bare halvparten eller mindre av den nominelle aksjekapitalen ble innbetalt

³⁸ Pettersen 1981, s. 216.

³⁹ Egeland og Kiær 1912: 1*- 2*. Hvordan kommanditt(aksje)selskapet ble håndtert i tellingen er uklart. Trolig fulgte man prinsippet om at dersom aksje inngikk i selskapsnavnet ble det definert som et aksjeselskap. Den første kjente tellingen av kommandittselskap i Norge er bedriftstellingene i 1936, da fantes det 167 slike selskap, hvorav bare ett i skipsfart, jf. Statistisk Årbok 1939: 89.

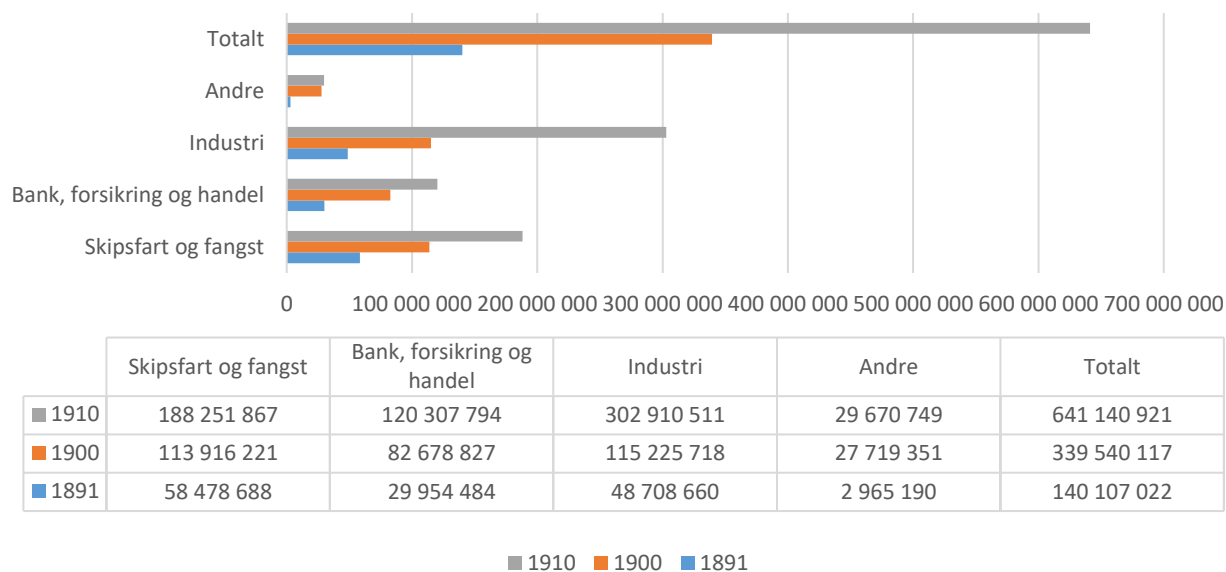
⁴⁰ Jeg har ikke konsultert Veritas' registre, men de opplysningene Bernhard Hanssen referer fra denne, OT 1902-03, s.478 samsvarer bra med SSBs tall.

noe som skapte betydelig strid i 1910, da aksjer i slike selskaper fikk unntak fra kravet om at aksjekapitalen skulle innbetales i sin helhet.⁴¹ I rederier og industriselskap var det før 1910-loven vanlig at den nominelle aksjekapitalen ble innbetalt i sin helhet i løpet av kort tid etter stiftelsen slik at dette kravet aldri var blant redernes ankepunkter mot aksjelovforslagene.

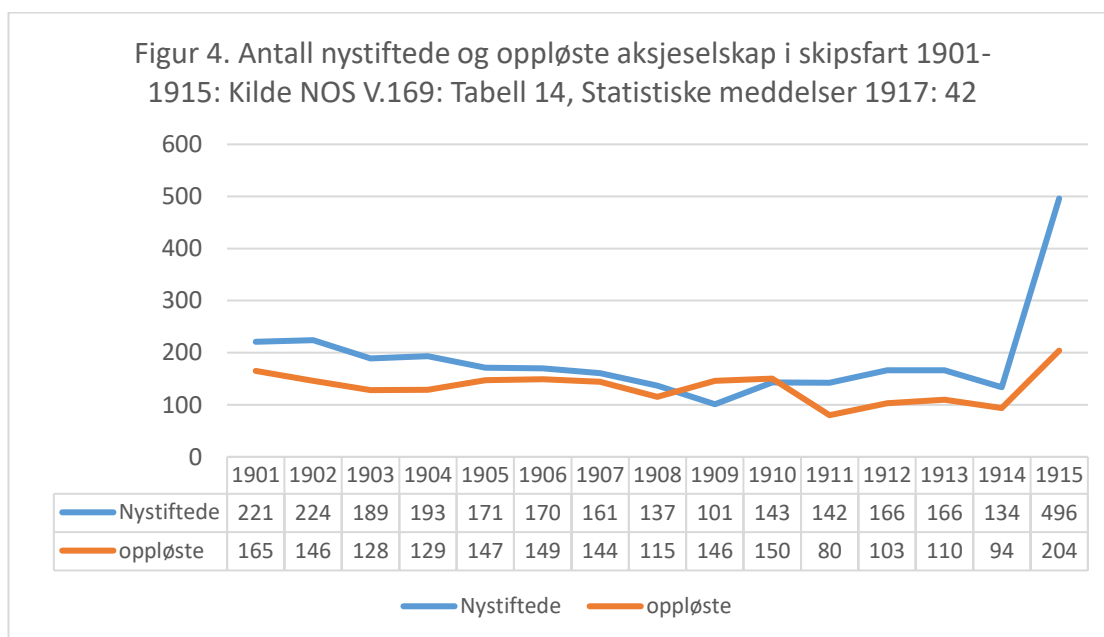
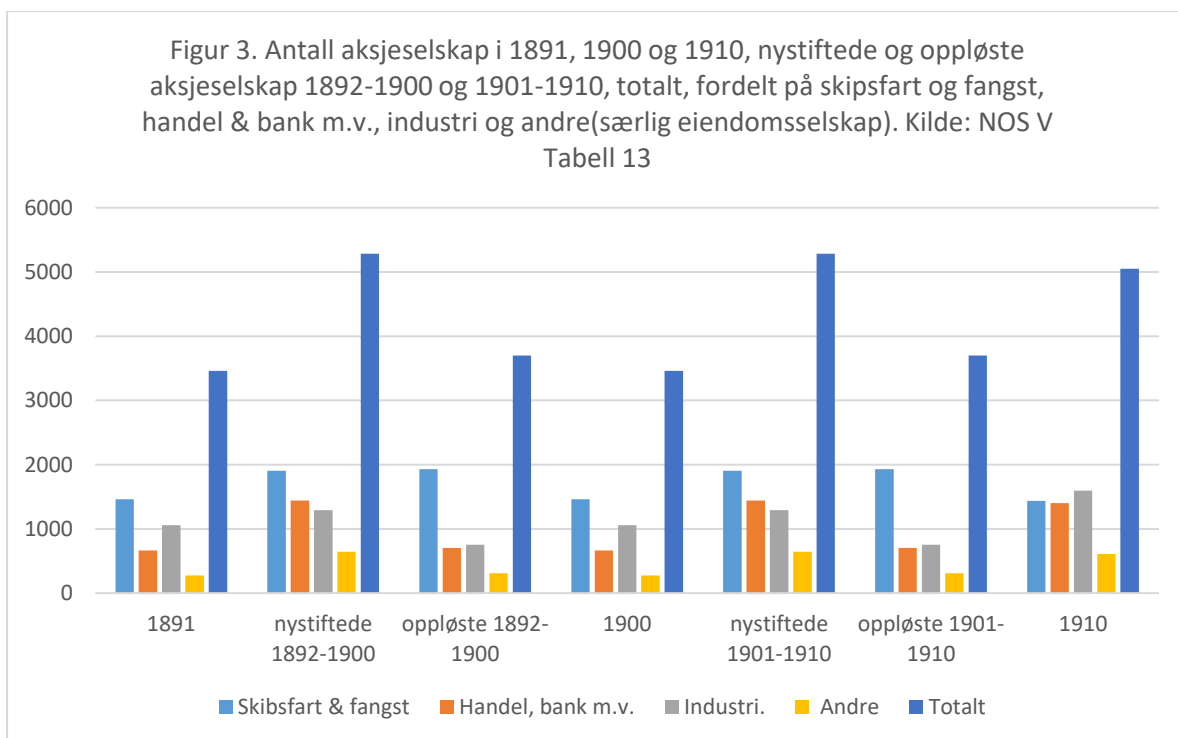


⁴¹ Villars-Dahl 1984, s. 54-60; Espeli 2021b, s.229.

Figur 2 Innbetalt aksjekapital i 1891, 1900 og 1910 fordelt på SSBs fire hovednæringsgrupper og totalt. I kroner. Kilde: NOS V.169: Tabell 13.



Et sentralt punkt i striden om en felles aksjelov var om skipsaksjeselskapene skilte seg fra aksjeselskap i andre næringer. SSBs tall viser at skipsaksjeselskapene – herunder et ukjent antall partrederier – skilte seg klart fra aksjeselskap i andre næringer på ett viktig punkt. Antall nyetablerte og oppløste/avviklede skipsaksjeselskap lå langt høyere, det vil si de hadde en kortere levetid enn i andre næringer, se figur 3 og 4. Hovedforklaringen på dette lå ikke i en høyere konkursrate, men i et skipsaksjeselskapet, herunder et ukjent antall partrederier, som innebar at det ble opprettet et nytt aksjeselskap for hvert nytt (innkjøpt) skip og at aksjeselskapet ble avviklet når skipet ble solgt eller forliste. Skipsaksjeselskapenes korte liv sammenlignet med andre aksjeselskap kunne vært et relevant argument for enklere lovreguleringer enn andre aksjeselskap. Dette argumentet glimrer imidlertid med sitt fravær i redernes argumentasjon mot aksjelovforslagene frem til 1910.



Beskatningen av partrederier, skipsaksjeselskap og deres eiere

Aksjeselskapet ble som en juridisk person et skattesubjekt fra byskatteloven av 1851.

Beskatningen skulle skje i den kommunen der styret («Bestyrelsen») hadde sitt sete. Det skyldtes prinsippet om stedbunden beskatning som lå til grunn for den kommunale beskatningen av inntekt og formue, som var den helt dominerende frem til første verdenskrig. Statsskatten ble gjeninnført på et lavt nivå fra 1892. Stedbunden beskatning innebar at

skattesubjekter, herunder aksjeselskap, skulle beskattes i den kommunen hvor inntektene ble skapt eller formuen ble forvaltet.

Prinsippet om stedbunden beskatning var spesielt vanskelig å praktisere overfor rederivirksomhet fordi inntektene for en stor del ble skapt utenfor landets grenser. Stedbunden beskatning forsterket forskjellene i den kommunale skjønnsbaserte ligningen og bidro etter hvert til flere særregler for rederier. Det førte også til mange rettstvister om skattleggingen av skipsaksjeselskap, men interessant nok ikke av partrederier,⁴² der deltakerligningen innebar at den enkelte parthaver ble lignet personlig. Fra 1863 fikk personlige skattytere et skattefritt beløp avhengig av forsørgelsesbyrden som reduserte den antatte skattbare inntekten og den effektive skatteprosenten. Juridiske personer som aksjeselskap hadde ikke rett til slike fradrag. Stedbunden beskatning bidro til store variasjoner i den reelle skattebyrden fordi skattøret varierte mye mellom kommunene. Bykommunene hadde vanligvis et (klart) høyere skattøre enn landkommunene.

Aksjeselskap ble skjønnsignet utfra byskatteloven av 1851. Samtidig ble aksjonærene i prinsippet inntektsbeskattet av utbytte og av den innbetalte aksjekapitalen – ikke aksjenes verdi – i sin skattepliktige formue.⁴³ Det er usikkert i hvilken grad de kommunale ligningsnemndenes skjønnsligning faktisk skattla aksjeselskapene og aksjonærene slik. Lønnsomme Bergens Dampskibsselskab, etablert i 1851, synes for eksempel ikke å ha betalt byskatt før i 1874.⁴⁴

Byskatteloven av 1863 innebar at et aksjeselskap skulle «lignes ... af den Formue, de have udenfor den indbetalte Aktiekapital» og av hele inntekten. Dersom aksjonærer var skattytere i samme by som aksjeselskapet skulle vedkommendes utbytte trekkes fra aksjeselskapets inntekt (§16). Dette forutsatte at likningsnemnda ble gjort kjent med forholdet – noe aksjeselskapet og dets aksjonærer hadde en egeninteresse av – og tok hensyn til det i sin skjønnsligning. Det er ukjent i hvilken grad dette skjedde. Dersom skipsaksjeselskapets aksjonærer bosatt i samme by som selskapets styre ble lignet slik loven åpnet for, innebar det en modifisert deltakerligning med de samme fordeler for personlige skattytere som i partrederier.⁴⁵

⁴² Jf. Retstidendes saksregister på skatt 1871-1910. Dette underkapittelet bygger i stor grad på Espeli 2021a.

⁴³ Arctander og Skattelovkomiteen av 1899, *Indstilling til I Skattelov for landet*, Kristiania 1904, s.177.

⁴⁴ Wilhelm Keilhau, *Norges eldste linjerederi. Jubileumsskrift til Det Bergens Dampskibsselskabs 100-års dag 12te desember 1851*, Bergen 1952, s.560-561.

⁴⁵ Inst.O.No.71 1862-63 s. 408-409. Se også Beslutning O.No 65, L.No.18 1862-63, og OT 1863, s. 695-709.

Landets første relativt moderne og nasjonale skattelover av 1882 formaliserte at næringsvirksomhet der avkastningen varierte mye, som i rederier, skulle bruttoinntekten fastsettes utfra det «Udbytte, Næringen efter dens Beskaffenhed og Omfang antages Aar om andet at kunne give» (byskattelovens § 33), det vil si en form for skjønsmessig gjennomsnittsligning. Aksjeselskap skulle beskattes av sin formue med unntak av den innbetalte aksjekapitalen og av den delen av nettoinntekten «som overstiger sædvanlige Renter» av den innbetalte aksjekapitalen.⁴⁶ Aksjonærene skulle formuebeskattes av innbetalt aksjekapital og inntektsbeskattes av sedvanlig rente eller utbytte i sin bostedskommune. Det ble imidlertid raskt strid om dette var en unntaksbestemmelse eller om hovedregelen var at aksjeselskap skulle beskattes av hele sin nettoinntekt og nettoformue.⁴⁷

Ligningsmyndighetene la til grunn at aksjeselskap som hovedregel skulle beskattes av sin nettoinntekt og nettoformue. Fradrag knyttet til aksjonærenes aksjekapital og utbytte var en ren unntaksbestemmelse.⁴⁸ Østlandske Lloyd, som drev passasjertrafikk mellom Newcastle og hovedstaden og hadde kontor sistnevnte sted, gikk til sak fordi innbetalt aksjekapital og sedvanlig utbytte av denne ikke var blitt fratrukket ved ligningen, og fikk medhold i byretten. Høyesterett, som behandlet saken i 1886, var splittet, fire mot tre. Mindretallet mente forestillingen om at aksjeselskapets aksjekapital var gjeld til aksjonærene, som lå til grunn for lovbestemmelsen, var en rettslig fiksjon. De ville derfor ikke redusere selskapets skattbare formue med aksjekapitalen eller skattbar inntekt med utbyttet til aksjonærene. Reelle beskatningshensyn virket i samme retning. Aksjonærene kunne være utenbysboende eller utlendinger, som i praksis ikke ville bli eller kunne beskattes. Aksjonærbeskatning av aksjekapitalen og utbytte ville skape så store administrative kostnader for ligningsmyndighetene at det også ville undergrave prinsippet om stedbunden beskatning selv om selskapets styre i dette tilfelle hadde sitt sete samme sted som der virksomheten ble drevet. Flertallet mente derimot hverken lovens ordlyd eller forarbeider ga grunnlag for mindretallets konklusjon. For aksjeselskap der styre hadde sete i samme kommune som der

⁴⁶ Jf. Indst.O. III 1882, s. 14 landskattelovens § 18.

⁴⁷ Se Espeli 2021a, s.53 ff for en fylligere behandling av dette spørsmålet. Der behandles også spørsmålet om Søndenfjeldske Dampskibsselskab hadde fradragsrett for avskrivninger (på sine skip) i bruttoinntekten noe Høyesterett avviste i 1894. I 1902 ble den presedenskapende dommen reversert. Avskrivninger var fradragsberettiget, s.60-62. Det hadde stor betydning for de fleste rederier, men mer for skipsaksjeselskap enn for partrederier som generelt var mindre kapitalintensive.

⁴⁸ Oth. Prp.no.10 1889 s.58.

næringsvirksomheten foregikk, skulle aksjeselskapet ikke formuesbeskattes av innbetalt aksjekapital eller inntektsbeskattes av sedvanlig utbytte til aksjonærene.⁴⁹

Bykommunene fryktet dommen ville undergrave deres skattefundament både fordi mange aksjonærer bodde i andre kommuner og fordi innenbysboende aksjonærer kunne kreve forsørgerfradrag på utbytte. Flere byer krevde derfor lovendringer slik at aksjeselskap utvetydig skulle beskattes også av innbetalt aksjekapital og normalt utbytte.⁵⁰ I 1889 foreslo Sverdrup-regjeringen (Venstre) lovendringer i samsvar med disse byenes ønsker som ble vedtatt uten debatt i 1891.

Lovendringen i 1891 innebar at all beskatning av aksjeselskap og aksjonærene skulle foregå på aksjeselskapets hånd og ikke som tidligere for en del hos aksjonærene. Denne prinsipielle endringen av aksjonær- og aksjeselskapsbeskatningen fikk langvarig virkning med unntak av skipsaksjeselskap. Allerede i 1893 ble det vedtatt modifisert deltakerligning av skipsaksjeselskap. Endringen innebar at skipsaksjeselskap bare skulle beskattes av den andelen av «interessentkapitalen» som var eid av utlendinger og innbyggere i den kommunen der selskapets styre hadde sete. Skipsaksjeselskapets øvrige inntekt og formue skulle beskattes i de andre aksjonærenes bostedskommuner utfra deres andel av aksjekapitalen. Intensjonen bak forslaget var å motvirke konsekvensen av den betydelige overgang fra partrederi til skipsaksjeselskap, som politikerne hadde registrert, og som hadde redusert landkommunenes skattegrunnlag på en utilsiktet måte. Partrederier ble deltakerlignet, mens skipsaksjeselskap som ikke hadde fast kontoradresse – slik som mange av de nye ettskipsaksjeselskapene – oftest ble beskattet i disponerende reders bostedskommune, som regel en by, siden lovendringen i 1891. Mange av aksjonærene i skipsaksjeselskapene bodde imidlertid i landkommuner som Tjøme. Tjøme hadde opplevd at dens skattegrunnlag var blitt vesentlig redusert fordi kommunens «Rigmænd» hadde investert i dampskipsaksjer som ble beskattet i den byen rederiets styre møttes. Lovendringen skulle sikre at disse ble deltakerlignet på linje med partrederienes eiere. Peder Rinde (V) mente lovendringen ville være selvkontrollerende. De berørte skipsaksjeselskapene vil ha en egeninteresse av å opplyse om hvem aksjonærene utenfor disponerende reders bosteds- eller kontorkommune var for å redusere sin skatt. Andre parlamentarikere, som skipsreder Jørgen Knudsen (Høyre) fra Porsgrunn og bror av Gunnar Knudsen, var ikke like overbevist om at lovendringen ville

⁴⁹ Retstidende 1886, s.426 ff.

⁵⁰ Oth.prp.nr.30 1887, s.35-38.

fungere hvis rederiet ikke ble pålagt opplysningsplikt til de aktuelle kommuner om aksjonærene som ikke bodde i samme kommune som der rederiets styre hadde sete.⁵¹

Overgangen til skipsaksjeselskap etter lovendringen i 1891 kunne også ha en skattemessig motivasjon. For aksjonærene innebar det nemlig at de i prinsippet fikk fullt fradrag for eventuell gjeld og gjeldsrenter på sine aksjer i sin personlige ligning. Samtidig var utbyttet og aksjens formuesverdi skattefrie. Formuesskatten var den gang opp til én prosent av skattegrunnlaget. Etter lovendringen i 1893 var det bare aksjonærer med samme bostedskommune som der rederiets styre hadde sete, som rettslig sett hadde denne skattefordelen. I praksis kunne skattereglene omgåes fordi rederiene ikke hadde opplysningsplikt til de lokale ligningsnemnder om aksjonærer og partiere og omfanget av deres skatteplikt.⁵²

Etter overgangen til deltakerligning av skipsaksjeselskap i 1893 utviklet det seg en spesiell avskrivningspraksis i ettskipsaksjeselskapene som var «almindelig og anerkjent i Praksis» av ligningsmyndighetene. I stedet for å «amortere Skibet hos Selskabet» valgte aksjonærene å «amortere Aktierne», noe som var ikke var «begrepsmessig riktig», men som var «praktisk bekvem».⁵³ I praksis innebar denne diskuterte ligningspraksis at skatteyterne krevde og fikk inntektsmessig fradrag for tapet som nedskrivningen av aksjene innebar. Dersom dette også gjaldt i de kommuner der enkeltskipsaksjeselskapene var skattepliktige innebar det et klart skattemessig incitament til å velge denne organisasjonsformen i stedet for partrederiet. Partierne kunne ikke nedskrive sin eierpart i samsvar med skipet (normalt) synkende (markeds-)verdi.

Fortolkningen av skattelovene for rederiene skapte store utfordringer for Høyesterett frem til 1912, men disse dreide seg i liten grad om endringen i 1893. Konfliktene dreide seg blant annet om hvor disponerende reder skulle beskattes, dersom hans kontor og bostedsadresse var ulike noe som kunne ha stor betydning på grunn av forskjellig skatteprosjenter og varierende ligningspraksis i kommunene. Disse komplekse høyesterettsdommene, som ikke skal forfølges her, skapte en uklar skatterettslig stilling for skipsaksjeselskapene og deres disponenter.⁵⁴ Til tross for disse uklarhetene synes skattepolitikken og varierende kommunal

⁵¹ OT 1893 s.623-636, sitat 629 og 636, LT 1893 s.180.

⁵² Evelid 1986, s.57 og 116-117.

⁵³ Rygh 1923, s.420. Rygh, som utvilsomt kjente denne praksisen fra sin rolle som skatteadvokat omtaler den som vanlig praksis «tidligere», men sier ikke noe om denne praksisen ble etablert. Tidfestingen er min antagelse.

⁵⁴ Se bla. Retstidende 1897, s.689-695, 1909, s.650 ff, 1910 s.111, 209-219, 321-322, 369-370 og 1911 s.308 ff.

ligningspraksis å ha bidratt til at partrederiet ble erstattet av aksjeselskapet og primært enkeltskipsaksjeselskapet. Den skattemessige særbehandlingen av skipsaksjeselskap fra 1893 gjorde det også lettere for rederne å argumentere for en selskapsrettslig særstilling for disse selskapene.

Aksjelovkommisjonens forslag fra 1894

Aksjelovkommisjonen ble nedsatt av regjeringen i 1881 for å vurdere behovet for en slik lov. Den ble også benevnt som forsikringslovkommisjonen. Det reflekterte at forsikringsbransjen, og særlig den lille fremgangsrike norske livforsikringsbransjen, forble næringslivets fremste pådriver for en aksjelov frem til 1910;⁵⁵ etter hvert sammen med Handelsstandens Fellesforening. Livforsikringsbransjen ønsket en strengere regulering av utenlandske selskap som opererte helt fritt i det norske markedet til forsikringsselskapsloven av 1911 som forutsatte aksjeloven. Aksjelovkommisjonen hadde medlemmer med tett tilknytning til og kunnskap om skipsfart,⁵⁶ men kommisjonsarbeidet var dominert av jurister og særlig av Oscar Platou, jussprofessor fra 1890. Aksjelovkommisjonens forslag til aksjeselskapslov med 114 paragrafer ble presentert i 1894.⁵⁷ Lovforslaget var preget av Platous omfattende kunnskaper om selskapsretten i europeiske land. Platou ønsket en aksjelov som inkorporerte de juridisk sett beste sider av moderne kontinental selskapsrett i Europa, ikke minst den tyske.⁵⁸ Det ble knapt argumentert for hvorfor en så omfattende lov var hensiktsmessig i Norge. Det ble etter hvert et viktig tema i den offentlige debatten om forslaget.

Kommisjonens forslag ble sendt på høring til de lokale børskomiteene og Handelsstandens Fellesforening og dens lokalforeninger. Aksjelovforslaget ble vurdert positivt av de fleste børskomiteer, ikke minst i hovedstaden. Den mente lovutkastet ville beskytte «legitime aktieforetagender» så vel som aksjonærer mot «vilkaarlig og uredelig bestyrelse».⁵⁹ Børskomiteen i Bergen,⁶⁰ som sørget for en omfattende involvering av byens næringsliv,

⁵⁵ Espeli og Bergh 2016, s.144-145.

⁵⁶ Det var dispasjør Axel Winge, som døde i 1893. En dispasjør hadde ansvar for de (forsikrings-)økonomiske sider av skader på skip og last. Winge ble erstattet av administrerende direktør Søren Anton Poulssen i Drammens Gjensidige Skibsassurancesforening og fra 1894 i Skuld, men da var innstillingen avgitt, Ot.prp..28 1900-1901, s.2.

⁵⁷ Aktielovkommissionen og Platou 1894, Aktielovkommissionen og Platou 1894a, Aktielovkommissionen og Platou 1894b

⁵⁸ Eller «Made in Germany» som Bernhard Hanssen nedlatende karakteriserte lovforslaget, OT 1902-03, s.782.

⁵⁹ Ot.pr.nr.28 1900-01, s. 3.

⁶⁰ Om børskomiteens sammensetning i 1894 m.m. Schjelderup 1913, s.84 ff, 157-158, 233 ff, 255 ff og 290 ff. Pettersen 1981 omtaler forøvrig knapt den lokale børsens rolle som møteplass for generering av kapital til nye partrederier.

herunder mange av byens (part-)redere, var derimot svært kritisk. Lovforslaget var hverken nødvendig for å ivareta interessene til aksjonærene eller aksjeselskapets kunder og kreditorer og det var i alt for stor grad preget av lovene i store kapitalsterke land. Forslaget gikk altfor langt i å begrense avtalefriheten blant annet ved å kreve minimum fem aksjonærer.

Lovforslaget ville virke spesielt «afskrekkende» for dem som ville etablere rederier som aksjeselskap fordi det, angivelig, ville være vanskelig å forene det med sjøloven av 1893, men uten at det ble presisert hvilke bestemmelser man siktet til. Skipsaksjeselskapene stod likevel ikke spesielt sentralt i uttalelsen som innledet kritikken fra skipsfartsinteressene, men børskomiteen i Bergen synes lenge å ha stått relativt alene i sin kritikk av aksjelovforslaget.⁶¹ At skipsfartsinteressene i Bergen senere glimret med sitt fravær i motstanden mot aksjelovforslagene i 1903 og 1905 må for en del forklares med at partrederiene i byen holdt stand til nærmere 1910, men også med Christian Michelsens rolle, se senere.

Den grundigste behandlingen av lovforslaget skjedde i regi av Handelsstandens Fellesforening og dens lokalforeninger. I og med at det da knapt fantes lokale rederiforeninger måtte redernes næringspolitiske engasjement foregå gjennom handelsstandens organisasjoner. Fellesforeningens generalmøte i 1896 var klart positiv til aksjeloven med enkelte forbehold som ikke er relevante her. En prinsipiell avvisning av lovforslaget, i pakt med argumentasjonen fra børskomiteen i Bergen og støttet av representanter derfra, møtte liten støtte, spesielt fra hovedstaden. Et forslag fra Kristiansands Handelsforening om at enkeltskipsaksjeselskap skulle unntas fra forbudet mot utbytte dersom deler av aksjekapitalen var gått tapt, ble avvist av et klart flertall på grunn av de prinsipielle konsekvensene. Et slik unntak ville kunne undergrave viktige prinsipper i loven. Enkeltskipsaksjeselskap fungerte på mange måter som et partrederi, der driftsoverskuddet normalt ble utbetalt som utbytte, men med begrenset ansvar for eierne.⁶²

Regjeringens forslag

Justisdepartementets aksjelovforslag i 1901 bygde i hovedsak på 1894-forslaget. Den viktigste forandring var at det også inkluderte et lovforslag om økonomiske foreninger – både de med solidarisk og proratisk ansvar (gjensidige forsikringsselskap, som

⁶¹ Ot.pr.nr.28 1900-01, s.3-6. Se ellers Espeli 2021b s.215.

⁶² Den Norske Handelsstands Fellesforening, red., *Forhandlingene paa Den Norske Handelsstands Fellesforenings 4de ordinære Generalmøde i Kristiansand S. den 3.-6. August 1896* Kristiania: Den Norske Handelsstands Fellesforening, 1896 s. 5-44, særlig 34-36. Det foreslåtte utbytteforbudet var identisk med aksjelovens § 37 tredje ledd, Hanssen 1917, s.52.

sjøforsikringsforeningene og de lokale brannkassene) og de med begrenset ansvar (samvirkeforetak). Det bidro avgjørende til at Stortinget forkastet aksjelovforslaget i 1903. Departementet avviste alle forslag om tilpasninger for rederier. Disse forslagene inkluderte blant annet en åpning for at rederier kunne ha færre enn fem aksjonærer. Handelsforeningen i Tvedestrand, en typisk skipsfartsby, ønsket prinsipalt et generelt lovunntak for rederier. Forholdene ved etablering av disse var så «enkle og gjennomskuelige» at nye lovreguleringer «neppe behøves». Avtalefriheten ved utformingen av rederiets vedtekter måtte fortsatt gjelde når det «ikke kan paavises, at større misbrug» hadde skjedd. Subsidiært ønsket foreningen unntak fra stiftelsesreglene som enten kunne skje gjennom eller uten offentlig tegningsinnbydelse. I førstnevnte tilfelle måtte stifterne ha tegnet hele aksjekapitalen. Dette kravet ble senere kraftig kritisert fra rederhold.⁶³

Det eneste medlem av justiskomiteen, som behandlet lovforslaget, som hadde en kjent tilknytning til skipsfarten var saksordfører Johan Kintzell Frøstrup (H) som støttet lovforslaget. Frøstrup var jurist og styreformann i Arendal sjøforsikrings(aksje)selskap. Komiteflertallet la stor vekt på at Norge ville komme i en uheldig selskapsrettslig stilling internasjonalt uten en aksjelov. Norge og Danmark var da de eneste europeiske land av betydning som ikke hadde noen aksjeselskapslov. Komiteens mindretall var delt i to fraksjoner. Den ene fraksjonen avviste forslaget fordi det innebar en altfor stor innskrenkning i kontraktsfriheten, noe som blant annet var uheldig for skipsfarten, mens den andre fraksjonen subsidiært kunne støtte komiteflertallet.⁶⁴ I den første odelstingsdebatten om loven var den ferske Flekkefjord-skipsrederen Bernhard Hanssen (V) den fremste og svært taleføre parlamentariske kritikeren av lovforslagets konsekvenser for rederiene. Han hadde bakgrunn som lærer og hadde vært avisredaktør i Flekkefjord. Hanssen hevdet at dersom justiskomiteens forslag ble vedtatt ville det oftest bli umulig å etablere «skibsrederi-aktieselskaber» når det dukket opp gunstige kjøpsmuligheter eller kontrakter som krevde raske avgjørelser, på grunn av de lange fristene for offentlig tegningsinnbydelse, se senere. Disponerende reder kunne oppleve at hans omfattende arbeid med å etablere et lønnsomt selskap ble stanset fordi disponenten som tegningsinnbyder kunne risikere å bli fratatt stemmeretten på generalforsamlingens avstemning om selskapet faktisk skulle stiftes.⁶⁵

⁶³ Ot.pr.nr.28 1900-01, s.10-11.

⁶⁴ Indst.O.IV 1902-1903, s.17-21, se også Espeli 2021b, s.223-224.

⁶⁵ OT 1902-03, s.232. Hanssen siktet her blant annet til det som ble aksjelovens § 13, jf. Hanssen 1917, s.32-33. Se også Indst.O.IV 1902-1903, s.21 og 31.

Hansson fremmet minst 26 endringsforslag med varierende støtte, men med et par delvise unntak fikk han ikke gjennomslag.⁶⁶

En studie av Hanssons praksis som skipsreder viser at kritikken for en stor del bygde på hans personlige erfaringer som fersk reder fra 1901 med liten personlig egenkapital. Hansson var avhengig av å rekruttere aksjonærer gjennom sitt personlige nettverk på måter som var vanskelig å forene med lovforslagets stiftelseskrav. Han kontraherte eksempelvis nye skip lenge før enkeltskipsaksjeselskapet som skulle finansiere kjøpet var fulltegnet, langt mindre stiftet. De bevarte vedtektene fra Hanssens ettskipsaksjeselskap brøt med aksjelovforslaget på viktige punkter. For det første vedtektfestet de at Hanssen skulle være rederiets daglige leder og i praksis enestyre. Etter lovforslaget skulle generalforsamlingen normalt velge styret – som kunne begrenses til én person – hvert annet år. I Hanssens enkeltskipsaksjeselskap var det bare ved salg av skipet måtte disponenten konsultere og få godkjennelse fra to navngitte «rådgivende aksjonærer» utfra vedtektene. Et slikt salg, som i praksis innebar en avvikling av selskapet – som bare kunne vedtas av generalforsamlingen som selskapets øverste myndighet etter lovforslaget – skulle snarest mulig meddeles en ekstraordinær generalforsamling til orientering. Hanssens kontroll over rederiene ble i praksis forsterket av at alle generalforsamlinger foregikk i Flekkefjord der rederiene var registrert selv om mange aksjonærer bodde andre steder.⁶⁷

Aksjelovforslaget regulerte bare indirekte disponentens ulike godtgjørelser. I Hanssens tilfelle var det for hvert enkeltskipsselskap fastsatt en kontorgodtgjørelse på 800 kroner og fem prosent av overskuddet. Sistnevnte var en mye høyere tantième enn den som var vanlig i partrederiene i Bergen. I tillegg kunne han som disponent påregne en betydelig returprovisjon på forsikringene (5 prosent) og en verkstedprovisjon på 2,5–3 prosent av kontraktsverdien for nybygde skip. Disse provisjonene innebar at rederiets disponent/daglige leder personlig fikk utbetalt fem prosent av rederiets betalte forsikringspremie fra sjøforsikringsselskapet og opp til tre prosent av en nybyggingskontrakt fra skipsverftet. Eksistensen av disse provisjonene innebar at disponenten kunne velge løsninger som ikke nødvendigvis var de optimale for rederiets aksjonærer. Lovforslagene som regulerte slike provisjoner behandles senere. I løpet

⁶⁶ OT 1902-03, s. 215-421, 440-489, særlig 264-271, 299-300, 347-348 og 790.

⁶⁷ Evelid 1986, s. 53-79, 117-118.

av få år ble Bernhard Hanssen en holden mann gjennom sin ikke spesielt lønnsomme rederivirksomhet.⁶⁸

Blant Hanssens aksjonærer var også enkelte stortingsrepresentanter. En av dem var den erfarne skipsrederen, Magnus Oppen (H) fra Larvik, som også var mangeårig leder av den nå ukjente Norsk Skibsrederforening.⁶⁹ Oppen var også styremedlem i enkelte av Hanssens rederier. Det styrket tilliten til Hanssens rederivirksomhet.⁷⁰ Oppen var sammen med Hanssen den eneste som titulerte seg skipsreder blant stortingsrepresentantene som deltok i behandlingen av aksjeloven i 1903. Oppen støttet aksjelovforslaget under Odelstingets førstegangsbehandling som han mente hadde gjort loven bedre. Han var helt uenig med Hanssen om at aksjeloven ville være uheldig for skipsfarten.⁷¹

Lagtingets første behandling av lovforslaget var fullstendig dominert av spørsmålet om aksjeloven også skulle omfatte økonomiske foreninger eller ei, noe Lagtinget avviste. Lagtinget ønsket primært å sende hele saken tilbake til regjeringen, subsidiært at aksjeloven ikke skulle regulere økonomiske foreninger. Skipsaksjeselskapene var knapt nevnt i debatten. I sluttfasen av behandlingen 18. mars refererte imidlertid lagtingspresidenten et telegram fra Arendals sjømannsforening. Etter kontakt med byens «større skibsredere» ba foreningen Stortinget utsette behandlingen av loven til «skipsinteresserte har havt adgang til at fremholde sine meninger». Dette var innledningen på en organisert lobbykampanje fra skipsfartsinteresser som lyktes i å stanse aksjeloven.⁷²

⁶⁸ Evelid 1986, s.134 ff., Abrahamsen 1987, s. 84-85. Lovforslagets eneste regulering av tantiémen var at den måtte beregnes av det «rene overskudd» etter lovregulerte avsetninger, som primært dreide seg om reservefondet, Indst.O.IV 1902-03, s.23 og 38. Om tantiéme i Bergen, Pettersen 1981, s.280-281.

⁶⁹ Et søk på NB.no 30.7.2021 ga bare et fåtall relevante treff på Norsk Skibsrederforening, Sarpén 15.2.1896, Haugesunderen 21.12.1893, <https://www.nb.no/items/94dcc3cdf7b071075b9d107120d38664?page=85&searchText=%22Norsk%20Skibsrederforening%22>. Bernhard Hanssen omtalte i OT 1902-03, s.781, en protest fra foreningen mot lovforslaget, men i den grad den ble sendt Stortinget ble den ikke trykt. Trolig var Norsk Skibsrederforening betegnelsen som ble brukt om den norske avdelingen av Nordisk Skibsrederforening, der Oppen iallfall var formann i desember utfra Dokument nr.42 1902-1903, s.1.

⁷⁰ De to andre som kunne påvirke aksjelovforslaget i 1903 var legen Paul Backer (H) fra Brevik og Thore Myrvang, Arbeiderdemokrat fra Hedmark, Evelid 1986, s. 61, 119-120.

⁷¹ OT 1902-03: s.235, 482. Etter redernes protestaksjon tok Oppen selvkritikk for ikke å ha lagt tilstrekkelig vekt på det store flertall av redere som måtte innhente kapital fra «det store publikum» – som Hanssen – og stemte mot loven under andregangsbehandling ibid.s.785-786.

⁷² LT 1902-03, s.103-213, sitat 205.

Hvorfor reagerte rederne så sent?

Aksjelovforslaget hadde ligget i Stortinget i to år uten at skipsfartsinteresser hadde funnet grunn til å engasjere seg. Hva som utløste det plutselige og sterke engasjement fra skipsfartsinteressene bør undersøkes nærmere.⁷³ Min hovedforklaring er at redernes politiske oppmerksomhet våren 1903 i mer enn to år hadde vært konsentrert om forslaget om tvungen lastelinje i sjødyktighetsloven som ville satt lovmessige begrensninger på hvor mye et skip kunne laste. Et klart flertall av rederne og mange andre organiserte skipsfartinteresse hadde med stort engasjement protestert mot Venstre-regjeringens forslag om tvungen lastelinje fordi de mente den ville undergrave skipsfartens konkurransevne. Næringens nasjonaløkonomiske betydning innebar at «enhver Foranstaltning, der vilde lægge Hindringer i Veien for dens Trivsel og Udvikling» - les innskrenkninger i næringsfriheten – ville kunne gjøre ubotelig skade.⁷⁴ Først da innstillingen fra Stortingets spesialkomite om tvungen lastelinje ble avgitt 3. mars 1903 var det overveiende sannsynlig at nevnte lovforslag ville bli forkastet. Odelstingets forkastet da også tvungen lastelinje med 57 mot 27 stemmer 24. april 1903.⁷⁵

Den alvorligste og mest overhengende trusselen om statlig regulering av skipsfarten og innskrenkning av redernes næringsfrihet var dermed avverget. Redernes og organiserte skipsfartsinteressers politiske oppmerksomhet ble dermed forflyttet til aksjelovforslaget, der Bernhard Hanssen hadde vært nesten alene om å fremme rederes motstand mot aksjeloven. Selv om rederne ikke hadde noen nasjonal interesseorganisasjon før Norges Rederforbund ble etablert i 1909, fantes det lokale rederorganisasjoner og sjømannsforeninger m.m. som det ikke hadde vært vanskelig å mobilisere i striden om tvungen lastelinje. De fåtallige større flerskipsaksjeselskapene den gang må man legge til grunn var kjent med aksjelovforslaget uten å reagere. De større avisene den gang fulgte Stortinget tett og hadde ofte omfattende referater fra debattene som i dette tilfelle varte i dagevis.⁷⁶ Det er vanskelig å tenke seg at avisene ikke omtalte at Lagtinget 7. mars avviste en aksjelov som omfattet økonomiske

⁷³ Det bør blant annet undersøkes om Bernhard Hanssens sterke engasjement mot lovforslagets på Stortinget også omfattet avisinnlegg og mer uformelle forsøk på å vekke andre rederes/disponenters interesse.

⁷⁴ Dokument nr.18 1900-1901, s.2. En av de nyeste fremstillinger av striden om tvungen lastelinje er Bakka 2004, s. 28-33, som i hovedsak synes å bygge på Tønnesen 1951, s.132-145. Innspill fra den ene fagfellen fikk meg til å sjekke kronologien i striden om tvungen lastelinje nærmere.

⁷⁵ Indst.O. X 1902-1903, OT 1902-1903, s.814-1000.

⁷⁶ Hanssens omfattende kritikk av lovforslaget fra et skipsfartssynspunkt ble i liten grad referert i avisene hvis vi skal tro Hanssen, OT 1902-03, s. 781. Han mente kritikken bare hadde blitt omtalt i «enkelte sjøfartsblade», men pressen for øvrig hadde forsømt seg og hadde referert debatten «upartisk».

foreninger. Dermed var det en reell mulighet til å stanse eller utsette hele aksjeloven. Skipsfartsinteressene mobiliserte raskt.

Arendals sjømannsforenings nevnte krav om at lovbehandlingen måtte utsettes, ble samme dag (18.3.1903) støttet av Sjømandsforeningenes Fellesforening bestående av 13 foreninger. Fellesforeningen var etablert i 1902, under striden om tvungen lastelinje, med sikte på å få økt politisk tyngde og innflytelse. De fleste steder var sjømannsforeningene etablert av og forble dominert av lokale skipsredere og skipsførere slik som i Arendal. De var, som det er påpekt, «likeså mye en rederorganisasjon, som en sjømannsorganisasjon».⁷⁷

Skipsfartsinteressenes lobbykampanje holdt trykket oppe, ikke minst overfor medlemmer av Lagtinget,⁷⁸ som ved annengangsbehandling 19. mai forkastet aksjeloven med knapp margin, 16 mot 13 stemmer.⁷⁹ Marginene var så små i Lagtinget at det er gode grunner til å hevde at lobbyvirksomheten fra skipsfartsinteressene ble avgjørende for utfallet.⁸⁰

Redernes konkret ankepunkter

De mest konkrete, men relativt fåtallige ankepunktene mot aksjelovforslaget kom fra et skipsredermøte i Christiania.⁸¹ De fleste av disse punktene ble gjenstand for en avklarende debatt mellom saksordfører Frøstrup og justisminister Søren Aarstad fra Stavanger på den ene side, og Bernhard Hanssen på den andre siden, under Odelstingets andre behandling av aksjeloven. Jeg behandler kritikken punktvis.

Skipsrederne hevdet for det første at kravene knyttet til selskapsstiftelse uten offentlig tegningsinnbydelse, også kalt simultanstiftelse, ville bli umulig, ikke minst fordi aksjonærer som tegnet aksjer i slike selskaper ikke uten risiko kunne selge aksjene de første to årene. Kjøperen kunne nemlig da kreve handelen omgjort om den opprinnelige tegner hadde lyktes

⁷⁷ Dokument nr.58 1902-03, s.2-3, Dannevig 1954: 15-19, 75, Dannevig 1955: 12 sitat, 19-22.

⁷⁸ En rekke stortingsrepresentanter opplyste under andre gangs behandling av saken i Odelsting og Lagting at de var blitt kontaktet av skipsfartsinteresser, oftest fra egen valgkrets som krevde utsettelse. Villars-Dahl 1984, s.22-27 dokumenterer mange, men ikke alle eksempler på dette. Se også blant annet OT 1902-03, s.798, LT 1902-03, s.378-379. Rederiforeningen i Bergen, der Christian Michelsen var formann, deltok hverken i lobbykampanjen mot aksjeloven i 1903 eller 1905, jf. Petterson 1981, s.215-216, 282. Det skyldtes ifølge Francis Hagerup at Michelsen i 1903 mente at aksjeloven var «saa paakrævet ... at skibsrederne ikke burde lægge sig i veien» mot den, OT 1904—05, s.573.

⁷⁹ LT 1902-03, s.373-394. Saken ble så i samsvar med grunnloven behandlet av et samlet Stortinget, der det krevdes 2/3 flertall for å vedta Odelstingets lovforslag, men forslaget falt med klar margin, 65 for og 45 mot, ST 1902-03, s.2438-2440.

⁸⁰ Villars-Dahl 1984, s. 23-27.

⁸¹ Dokument nr.58 1902-03, s.1-2.

i å selge aksjen til «Overpris» på salgstidspunktet.⁸² Frøstrup stilte seg helt avvisende til kritikken. Han mente bestemmelsen var ønskelig og nødvendig fordi aksjetegning uten offentlig tegningsinnbydelse var «altfor hasardiøs» for småaksjonærer rekruttert av disponenten. Det var noe som «man maa se at komme bort fra». Derneft hevdet Frøstrup at de som investerte i skipsaksjer gjorde det utfra en forventning om avkastning gjennom utbytte, ikke med sikte på å spekulere i kursstigning. Derfor fantes heller ikke skipsaksjer på meglerens «almindelige kurslister». Ergo var bindingstiden uproblematisk.⁸³ Hanssen mente at de som tegnet aksjer uten offentlig tegningsinnbydelse visste hva de ga seg ut på. Han kunne ikke skjønne at staten skulle legge slike hindringer i veien for den dominerende formen for etablering av skipsaksjeselskap. Dessuten var det feil at skipsaksjer ikke var gjenstand for spekulasjon. Frøstrup kunne bare ta en titt på vekselmegler Nielsens kursliste for dampskipsaksjer. Dette var for Hanssen et nytt eksempel på at juristelitens virkelighetsforståelse var i utakt med næringslivets praksis.⁸⁴ Hanssen nevnte ikke at han selv hadde skaffet seg mye av sin egenkapital forut for etableringen av sine skipsaksjeselskap gjennom aksjespekulasjon i slike selskap.⁸⁵

Det andre ankepunktet knyttet seg til hvor lang tid det kunne gå fra offentlig tegningsinnbydelse til konstituerende generalforsamling. Odelstinget hadde vedtatt seks måneder, men det var for kort fordi byggingen av et nytt skip tok lengre tid. Skipsrederne kunne ikke se noen grunn til at innbyderne til den offentlige tegningsinnbydelsen ikke kunne bruke hele byggetiden til å «skaffe den nødvendige Kapital». Bernhard Hanssen hadde her foreslått tolv måneder, men var blitt nedstemt.⁸⁶ Frøstrup påpekte med en viss sarkasme at rederne ikke hadde studert odelstingsbeslutningen tilstrekkelig. En annen bestemmelse åpnet nemlig for at fristen kunne utvides til åtte måneder noe som måtte være tilstrekkelig.⁸⁷ I og med at rederne ikke hadde avvist en lovregulert frist er det vanskelig å se den avgjørende forskjellen mellom åtte og tolv måneder.

⁸² Kritikken dreide seg konkret om utkastets § 8 og § 22, som i betydelig grad samsvarte med aksjelovens § 5 mens nevnte § 22 var tilnærmet identisk med aksjelovens § 17. Sistnevnte er knapt omtalt i Platou 1911. Sitatet og fortolkningen er derfor fra Aktielovkommisjonen og Platou 1894a, s.30.

⁸³ OT 1902-03, s.782-783.

⁸⁴ OT 1902-03, s.798-799.

⁸⁵ Evelid 1986, s.28 ff.

⁸⁶ Dok.nr.58 1902-03, s.1 sitat, OT 1902-03, s. 283-288. Dette dreide seg om utkastets § 15, som med ett viktig unntak var den samme som aksjelovens § 11, der tidsfristen var utvidet til ni måneder.

⁸⁷ OT 1902-03, s.783. Det dreide seg om § 13, jf. *ibid.*264-271, 299-300.

Redernes tredje klagepunkt dreide seg om reguleringen av konstituerende generalforsamlingen ved en offentlig tegningsinnbydelse der innbyderne kunne utelukkes «fra enhver Deltakelse ved Afstemningen om Selskabets stiftelse» av 1/3 av de møtende, tegnede aksjonærene. Forutsetningen var at dette mindretallet mente det var så alvorlige feil eller mangler ved dokumentasjonen som skulle legges til grunn for konstitueringen at dette måtte granskes før konstitueringen eventuelt kunne skje.⁸⁸ Rederne mente dette ga «en Minoritet, som maaske paa Forhaand har besluttet at søge Projektet forhindret» for stor makt.⁸⁹ Justisministeren mente dette var en helt essensiell mindretallsbeskyttelse som var nødvendig for tilliten til aksjeselskapet som organisasjonsform. Hanssen var helt på linje med redernes innspill. Bestemmelsen åpnet for at et lite mindretall av tegnerne kunne «chikanere væk et selskab» fordi antall aksjonærer som møtte på en konstituerende generalforsamling i et skipsaksjeselskap normalt var svært få utenom innbyderne.⁹⁰ Motstanden mot bestemmelsen reflekterte en skepsis mot å beskytte mindretallsaksjonærer. Redernes og Hanssens argumenter mot bestemmelsen virker oppkonstruerte. Uansett synes bestemmelsen sjelden eller aldri å ha blitt brukt i praksis.⁹¹

Redernes fjerde ankepunkt dreide seg om kravet til avsetninger til reservefondet og kravet om årlige avskrivninger av fysiske aktiva – les skip – eller tilsvarende avsetning til fornyelsesfond før utdeling av utbytte. Reservefondet skulle dekke tap, det vil si beskytte aksjekapitalen. Skipsrederne mente disse bestemmelsene ikke passet for skipsaksjeselskap fordi kreditorene til slike selskap «som Regel ikke forutsætter, at det findes nogen Aktiekapital» til sikring av fordringen, «men udelukkende yder Kredit paa selve skibet, i hvilket han for alle Fordringer, der er udrustet Søpant, vil have Fortrinsret» - det vil si kreditorene hadde bare pant i skipet jf. skipsregistreringsloven av 1901. Derfor ville ikke praksisen med å utdele hele overskuddet til aksjonærene, som avsetningskravene ville undergrave, svekke kreditorenes sikkerhet, men snarere svekke interessen for å tegne aksjer i skipsaksjeselskapene.⁹² Det må nevnes at kreditorenes pantesikkerhet forutsatte at (den gjenværende) pantegjelden ikke oversteg skipets (normalt synkende) markedsverdi.

⁸⁸ Det dreide seg om utkastets § 17, som gjenfinnes som aksjelovens § 13 med mindre endringer.

⁸⁹ Dok.nr.58 1902-03, s.1.

⁹⁰ OT 1902-03, s.779 og 799 sitat.

⁹¹ Augdahl 1952, s.21 og 118.

⁹² Dokument nr.58 1902-03, s.1-2. Konkret dreide det seg om utkastets § 27, 28, og 55 som med mindre endringer gjenfinnes i aksjelovens § 23 og 47. For en analyse av aksjelovens § 47 med forarbeider, se Espeli 2020b, s.175 ff.

Frøstrup mente på den ene side at kritikken skjøt over målet fordi kravene til avsetninger til reservefondet var beskjedne; ti prosent av overskuddet dersom aksjekapitalen var fullt innbetalt inntil reservefondet utgjorde en tiendedel av aksjekapitalen. På den annen side var kritikken dypt bekymringsfull fordi det uttalte målet var at hele årsoverskuddet skulle utdeles som utbytte. Det ville lett undergrave selskapets egenkapital som aksjekapitalen skulle sikre noe som ville svekke aksjeselskapet som organisasjonsform. Det ville også være rettsstridig utfra rettstilstanden i 1903 hevdet Frøstrup. Hanssen kommenterte ikke dette. Det reflekterte blant annet at han i sin egen rederivirksomhet ikke pantsatte skipene, men deponerte aksjene som sikkerhet for banklån.⁹³ Trolig var dette en utbredt praksis. I så fall argumenterte skipsrederne mot bedre vitende.

Samlet sett mente rederne lovforslaget ville undergrave skipsaksjeselskapet som organisasjonsform for rederiene, ikke bare ved de nevnte bestemmelsene, men «ved det hele vidtløftige Apparat, som det sætter i bevægelse, og dets mange Formalia, mod hvilke man et vil støde an, uden tvil have tilfølgelse, at man mere og mere ser sig tvungen til at gaa over til Partrederier». Det vil svekke rederienes kapitaltilgang «til stor Skade for vort Lands Økonomi».⁹⁴

Både Frøstrup og justisministeren gikk langt i retning av å hevde at kritikken fra skipsfartsinteressene og skipsrederne reelt bare kom fra selskapenes disponenter fordi lovforslaget kunne begrense deres personlige fortjenestemuligheter. Justisministeren sa det klartest: Protestene var egentlig ikke «et raab fra skipsrederbedriften, men det er et raab fra disponenterne». De nye reglene ville derfor ikke være «en hemske for selve bedriften» slik noen hevdet. Hanssen repliserte at distinksjonen var uholdbar. «Disponenterne i skibsaktieselskaber, der er skibsrederne. Der findes ingen andre skibsredere i et aktieselskab.»⁹⁵

Protestene kom utvilsomt fra disponentene og rederienes daglige ledere som jevnt over hadde mye større fullmakter i skipsaksjeselskap enn daglige ledere i andre middels og større aksjeselskap som ikke var rent familieeid og familiedrevet. Disse egentlige rederne, som ofte eide en betydelig del av aksjekapitalen i rederiene, representerte en særegen kombinasjon av en type risikoorienterte kapitalister og profesjonelle ledere med et svært stort handlingsrom i

⁹³ OT 1902-03, s.783. Om Hanssens praksis, Evelid 1986, s.12 og 55 ff.

⁹⁴ Dokument nr.58 1902-03, s.1-2.

⁹⁵ OT 1902-03, s.783-784, 792 sitat, 802 sitat. Gustav Martinsen (H), eier av Bjølsen Valsemølle, som først ble et aksjeselskap i 1911, hadde en lignende vurdering, s. 789.

sine selskap. Aktører med denne type dobbeltrolle gikk på mange måter på tvers av den logikk aksjelovforslaget bygde på og ønsket å fremme. I andre næringer kunne nok «kollektiv administrasjon» og ledelse av aksjeselskap egne seg, men i en «rationel rederibedrift» var det umulig. Disponenten måtte i kraft av tillit – blant tegnere og aksjonærer – og personlig risiko ha alle nødvendige fullmakter til å handle raskt også i kontraktsmessige sammenhenger som selskabsetablering understreket skipsrederen Otto Thoresen i 1904. Redernes liberalistiske grunnholdninger innebar at de reagerte instinktivt negativt på nye statlige reguleringer som de ikke selv hadde bedt om. Thorsen sa det slik:

Det er overhovedet altid farligt ved magtbud at gribe ind i forretningslivets naturlige udvikling og de derved skabte kutymmer, fordi det selvfølgelig ikke er tilfældighedens verk, de er tvertimod sit umiddelbare og direkte nedspring fra trangen til netop at indrette sig og gaa frem paa denne bestemte maade.

Rederen måtte bruke mesteparten av sin tid til «arbeidet for at tjene penge» slik at det «kun er en forholdsvis begrenset tid, han kan vie arbeidet med at studere love».⁹⁶

Justisminister Aarstads og Frøstrups kompromissløse, konfronterende og til dels nedlatende karakteristikk⁹⁷ av redernes og skipsfartsinteressenes argumentasjon og krav og deres manglende vilje til å komme iallfall enkelte krav delvis i møte på noen punkter, var dårlig politisk håndverk. Det virket kontraproduktivt. Motstanden mot aksjeloven, som i betydelig grad bygde på at den oppfatning at loven ble drevet frem av juristelite uten tilstrekkelig forankring og kjennskap til næringslivets hverdag, ble styrket. Dette bidro til at motstanden mot loven under Odelstingets andregangsbehandling ble større enn under førstegangsbehandlingen til tross for at motstanden da primært var rettet mot at loven skulle omfatte økonomiske foreninger. Lagtinget hadde jo sørget for at reguleringer av økonomiske foreninger ble tatt ut av lovforslaget.⁹⁸ Sett på bakgrunn av at Aarstad fulgte samme linje under Lagtingsdebatten, var det ingen tilfeldighet at Lagtinget forkastet aksjeloven også ved andre gangs behandling i 1903.⁹⁹

⁹⁶ Ot.prp.nr.9 1904-05, s.4 og 5. Et annet eksempel er Sigval Bergesen i OT 1904-05, s.582.

⁹⁷ Se særlig Aarstad i OT 1902-03, s.790 ff.

⁹⁸ Odelstinget vedtok første gang loven med 59 mot 23 stemmer. Under andregangsbehandlingen stemte 53 for og 29 mot.

⁹⁹ LT 1902-03, s.375-394.

Det andre aksjelovforslaget: Rederne gis store innrømmelser, men forgjeves

Jussprofessor Francis Hagerup, som var justis- og statsminister fra høsten 1903 til mars 1905, valgte en langt mer kompromissorientert og ydmyk tilnærming i sitt forsøk på å utforme en aksjelov som Stortinget – og skipsfartsinteressene – ville kunne akseptere.

Justisdepartementet ba om bistand fra skipsreder Otto Thoresen. Thoresen ledet da et av Norges mest suksessrike linjerederier organisert som aksjeselskap fra 1898 med en fullt innbetalt aksjekapital på 3,6 millioner kroner – et stort aksjeselskap i norsk sammenheng. Thoresen var senere en av initiativtakerne til etableringen av Norges Rederforbund i 1909.¹⁰⁰ Justisdepartementet utformet lovforslaget, fremmet høsten 1904, på grunnlag av Thoresens innspill. Thoresens vurderinger og virkelighetsoppfatning preget store deler av proposisjonen som dreide seg om hvilke unntak skipsaksjeselskapene skulle ha i aksjeloven.

Thoresen la til grunn at aksjeloven ikke kunne utformes slik at den la «væsentlig hindringer i veien for videre dannelse av skibsaktieselskaber» som hadde vært så viktig for handelsflåtens modernisering og internasjonale konkurranseevne. Det var spesielt viktig for å sikre rekrutteringen av nye entreprenørorienterte redere med liten egenkapital. Praksisen med at skipsaksjeselskap ble etablert uten offentlig tegning, men gjennom «underhaandstegning» blant «venner og forretningsforbindelser», utfra tillit til disponenten, hadde hittil fungert uten «misbrug eller ulempe av nogen art». Slik underhåndstegning ville i praksis ofte bli umulig dersom tegnerne kunne risikere å få låst aksjene i selskapet «i aarevis». «Disponentstillingen i et skibsaktieselskab bliver altid en tillidsstilling» med stort handlingsrom og personlig risiko.¹⁰¹

Justisdepartementet fant å «maatte bøie sig, idet man ikke har kunne undgaa i den nesten enstemmige protest fra landets skibsredere at se et bevis for, at de finder sine legitime interesser truede» av regjeringens tidligere aksjelovforslag. Regjeringen foreslo derfor å unnta skipsaksjeselskap nesten i sin helhet fra stiftelsesreglene som primært tok sikte på å beskytte aksjonærene. Dernest skulle skipsaksjeselskap unntas fra plikten til å avsette til reservefond, slik at hele overskuddet kunne utdeles til aksjonærene. Det tredje viktige unntaket var at vedtektsendringer – som krevde 2/3 flertall på generalforsamling – kunne vedtas med simpelt flertall. Begrunnelsen for dette var at «bestyreren i skibsaktieselskaber ofte er eier af den væsentligste del av aktiekapitalen, medens resten af denne er anbragt paa nogle ganske faa hænder». Mindretallsaksjonærene (1/3) skulle fratras muligheten til å legge

¹⁰⁰ Egeland og Kiær 1912, tabell 11, https://nbl.snl.no/Otto_Thoresen, lest 16.10. 2019.

¹⁰¹ Ot.prp.nr.9 1904-05, s.4.

hindringer i veien for endringer av vedtektene til «skade for» «bestyreren».¹⁰² Dette var grunnleggende unntak fra aksjelovforslagets prinsipper om beskyttelse av mindretallsaksjonærer og kreditorinteresser.

Proposisjonen kunne gi inntrykk av at Thoresen fant departementets innrømmelser tilstrekkelige til å møte redernes krav og at lovforslaget totalt sett var akseptabelt. Det var ikke uten videre tilfelle. Den kanskje mest representative interesseorganisasjon for de større skipsrederne i 1904, styret i den norske avdelingen av Nordisk Skipsrederforening, fant imidlertid endringene «tilfredsstillende».¹⁰³ Hverken foreningen eller Thoresen kunne imidlertid forplikte andre redere. En av dem var Berge Sigval Bergesen (H) fra Stavanger, som var medlem av justiskomiteen som behandlet regjeringens forslag. Støttet av blant annet jurist og kjøpmann Christian Meidell Kahrs, sønn av en partreder fra Bergen, mente justiskomiteens mindretall prinsipalt at de foreslåtte unntakene var utilstrekkelige. Skipsaksjeselskap måtte unntas i sin helhet fra aksjeloven.¹⁰⁴ Det skjedde til tross for at justiskomiteens flertall foreslo ytterligere ett viktig unntak for skipsaksjeselskap. Unntaket fastslo utvetydig at «bestyrere» av slike selskap helt lovlig personlig kunne motta provisjoner for forsikrings- og befraktningsavtaler han inngikk på vegne av selskapet. Slike provisjoner var etter alt å dømme vanlig praksis og hadde stor og direkte betydning for disponentens inntektsnivå.¹⁰⁵ I tillegg foreslo justiskomiteen en endring av en av aksjelovens hovedregler om at et aksjeselskap måtte ha fem aksjonærer. Det skulle være tilstrekkelig med tre aksjonærer, noe skipsredere hadde krevd.

De nye innrømmelsene til rederne fra justiskomiteens ble notert med tilfredshet av Kristiania Dampskipsrederforening. I et medlemsmøte konkluderte den med at dersom en aksjelov «anses absolutt påkrevet» var komiteens forslag «acceptabel». Det var imidlertid en forutsetning at Stortinget vedtok justiskomiteens foreslåtte tilleggsinnrømmelser til

¹⁰² Ot.prp.nr.9 1904-05, sitat s.5 og 8.

¹⁰³ Ot.prp.nr.9 1904-05, s.2 der foreningen uttalte at det «finder de foreslaede endringer tilfredsstillende, saaledes at forslaget etter bestyrelsens mening nu maa ansees akseptabelt fra et skibsrederstandpunkt». Det fremgår ikke når foreningens uttalelse ble avgitt. Blant rederne som var medlem av foreningens norske avdelingsstyre var Morten Kallevik, Arendal, Fred Olsen, Kristiania, Harald Isachsen, Grimstad, Magnus Oppen, Larvik og spesielt interessant Sigvald Bergesen, Stavanger. Hvorvidt Bergesen faktisk deltok i styrebehandlingen av saken er ikke undersøkt. Om andre styremedlemmer i 1904, se Jantzen 1939, s.107 og for øvrig om foreningens arbeid og rolle.

¹⁰⁴ Indst.O.V 1904-05, s.14. Innstillingen ble avgitt 7.2.1905. Om Kahrs far seg Pettersen 1981, s.164, 171, 199, 201, 280

¹⁰⁵ Indst.O.V 1904-05, s.14. Det dreide seg om aksjelovutkastets § 61. Utformingen og forståelsen av bestemmelsen om habilitet og interessekonflikter skapte debatt, se blant annet Espeli 2021b, s.216-217, Augdahl 1952, s.55-56.

rederne.¹⁰⁶ Bernhard Hanssen, som i 1903 lenge var redernes eneste korsfarer mot aksjeloven, slo i 1905 fast at justiskomiteens innstilling, med et mindre unntak, imøtekom alle hans innvendinger mot lovforslaget i 1903. Han hadde derfor som reder «personlig ikke ...saa særdeles meget imod at gaa med på» aksjeloven.¹⁰⁷ Slik gikk det ikke.

1905 var et dramatisk år i norsk politikk. Mesteparten av den politiske oppmerksomheten ble konsentrert om unionskonflikten som medførte at Stortinget utsatte mange saker. Etter Norges uttreden av unionen 7. juni ble det et meget spent forhold til Sverige og Norge mobiliserte for om nødvendig å forsvare seg. Aksjelovforslaget ble derfor først behandlet av Odelstinget 30. august 1905. Den politiske interessen var da konsentrert om Karlstadforhandlingene om en minnelig unionsoppløsning som startet dagen etter.¹⁰⁸ Dessuten skulle Stortinget, som den gang ikke hadde noen høstsesjon, snart oppløses. Utfallet av odelstingsbehandlingen var at det med 49 mot 24 stemmer ble vedtatt å sende saken tilbake til regjeringen med beskjed om at skipsaksjeselskap skulle unntas fra aksjeloven.¹⁰⁹ Tilbakesendelsesvedtaket må for en del forstås på bakgrunn av unionskonflikten. Hovedforklaringen var imidlertid at rederne utnyttet det som var en politisk og parlamentarisk unntakstilstand til å få gjennomslag for sin primærløsning: En særskilt lov for skipsaksjeselskap. Lokale rederforeninger, som i Stavanger, og sjømannsforeninger satte sine lokale stortingsrepresentanter under press for at skipsaksjeselskap skulle unntas i sin helhet fra aksjeloven.¹¹⁰

Hovedansvarlig for regjeringens lovforslag i 1903, Francis Hagerup (H), som måtte gå av i mars 1905 på grunn av unionskonflikten, og ble etterfulgt av skipsreder Christian Michelsen som statsminister, forsøkte som stortingsrepresentant å unngå en ny, og langvarig, utsettelse av saken. Hagerup mente at rederne langt fra stod samlet i sin motstand og om sine krav. En av landets mest politisk fremtredende redere, Michelsen, hadde som finansminister høsten 1904 gitt lovforslaget – med sine mange innrømmelser til rederne – «sin fulde tilslutning». Som statsminister mente Michelsen fortsatt at aksjeloven var «saa paakrævet at skibsrederne» ikke burde blokkere loven opplyste Hagerup.¹¹¹

¹⁰⁶ Dokument nr.54 1904-05, datert 21.2.1905.

¹⁰⁷ OT 1904-05, s.569

¹⁰⁸ <https://snl.no/Karlstadforhandlingene>

¹⁰⁹ OT 1904-05, s.565-588.

¹¹⁰ I OT 1904-05, s.581 omtales to slike eksempler. De var sannsynligvis toppen av et isfjell.

¹¹¹ OT 1904-05, s.573. Det bør nevnes at Michelsen og Bergens rederiforening var en sentral aktør i motstanden mot tvungen lastelinje, jf. Dokument nr.18 1900-1901, s.6 ff, Dokument nr.42 1902-1903, s.4-5.

En av rederne som stod i spissen for kravet om en skipsaksjeselskapslov, Sigval Bergesen (H) repliserte at han ikke mente en aksjelov var «absolutt paakrævet». Det var snarere slik at hver ny behandling av aksjelovforslaget hadde resultert i endringer som hadde gjort det «mindre fordærlig for vort næringsliv, ... og spesielt skibsfarten». Bergesen innrømmet at forslaget fra justiskomiteen ikke «umuliggjør skibsaktieselskaber», men det ville være en unødvendig «hemsko». Bergesen omtalte ikke noen gjenværende konkrete ankepunkter mot justiskomiteens lovforslag. Det reflekterte de vidtrekkende innrømmelsene rederne hadde oppnådd. Ved ytterligere innrømmelser var en særskilt skipsaksjeselskapslov en logisk konsekvens. Da så Bergesen og rederne for seg en mye enklere og kortere lov som fravek enda mer fra aksjelovens logikk.

Landets absolutte juristelite – nevnte Francis Hagerup, og høyesterettsdommer og justisminister høsten 1905, Edvard Hagerup Bull – advarte på det sterkeste mot en ny utsettelse. Det var uforsvarlig på grunn av det øvrige næringslivets behov for en lov som satte en stopper for «den nåværende lovløse tilstand».¹¹² De talte på ny for døve ører og led et ydmykende politisk nederlag. Rederne hadde fått gjennomslag for sin primærløsning, en særskilt skipsaksjeselskapslov.

Konklusjon: Rederne mot aksjeloven, men for skipsaksjeselskapet

Nøkkelen til å forstå suksessen til skipsfarts- og rederinteressenes lobbyvirksomhet for en særskilt skipsaksjeselskapslov er at de klarte å overbevise et tilstrekkelig antall parlamentarikere om at et gjennomslag for deres krav ikke ville gå på bekostning av andre viktige samfunnsinteresser. For aksjelovforslagets tilhengere og lovutformere, ikke minst innenfor juristeliten, var likebehandling en så selvfølgelig norm frem til forslaget strandet på Stortinget i 1903 at man ikke var villig til å vurdere begrensede innrømmelser til rederne for å sikre seg Lagtingets støtte. Med justisministeren i spissen avviste juristeliten derfor noe arrogant skipsredernes innvendinger og krav i 1903. Dermed underbygget justisministeren og hans fremste parlamentariske støttespiller en utbredt oppfatning, også på Stortinget, om at aksjeloven var utformet av en juridisk elite som bygde på utenlandske forbilder, men som ikke hadde nødvendig kunnskap om næringslivet praksis og behov.

Det er vanskeligere å forklare hvorfor redernes sterke kritikk av aksjelovforslaget kom så sent som våren 1903 dersom saken var så viktig som de hevdet. Hovedforklaringen var

¹¹² OT 1904-05, s.582.

sannsynligvis at redernes politiske oppmerksomhet fra århundreskiftet var konsentrert om lovforslaget om tvungen lastelinje. Det ble ikke bare oppfattet som alvorlig og akutt trussel mot skipsfartsnæringens internasjonale konkurransevne, men også som en utidig direkte statlig regulering av rederienes daglige drift i strid med næringsfriheten. Derest var de fleste av største og mest ressurssterke rederne/linjerederiene sannsynligvis ikke spesielt bekymret for aksjelovforslaget. Bare en av dem, Otto Thoresen, engasjerte seg etter hvert tungt i kritikken. Disponentene i enkeltskipsaksjeselskapene, som representerte kjernen i kritikken, kjente knapt til aksjelovforslaget. Gjennom Bernhard Hanssen iherdige kritikk av lovforslaget i Odelstinget ble de etter hvert klar over dets mulige konsekvenser, men også hvor begrenset parlamentarisk støtte Hanssen hadde. Da Lagtinget forkastet hele aksjelovforslaget på grunn av reguleringene av de økonomiske foreningene, skjønnte imidlertid rederienes daglige ledere at det var mulig å påvirke Stortinget og handlet deretter.

I 1904 ga regjeringen vidtgående innrømmelser til rederne for å få vedtatt en aksjelov. Justiskomiteens flertall foreslo ytterligere innrømmelser. Landets største eksportnæring hadde langt på vei oppnådd det den hadde krevd i 1903 i form av vidtgående selskapsrettslig handlefrihet. Redernes parlamentariske talsmenn hadde imidlertid fått blod på tann samtidig som den tilspissede unionskonflikten med Sverige åpnet et politisk mulighetsrom for en særskilt lov for skipsaksjeselskap noe stortingsflertallet i august 1905 var enig i. Det var kort sagt snakk om en ekstern nasjonalpolitisk begivenhet som rederne utnyttet på en dyktig måte.

Suksessen reflekterte skipsfartsinteressenes politiske tyngde og næringens nasjonaløkonomiske betydning som var spredt utover store deler av landet. Rederne lyktes i stor grad å mobilisere de lokale sjømannforeningene dominert av dem selv, skipsførerne og styrmennene i en for sin tid velorganisert lobbykampanje. Redernes politiske innflytelse var langt fra avhengig av en nasjonal interesseorganisasjon. Rederforbundet ble først etablert i 1909. Selv om det var innført allmenn stemmerett for menn i 1898 var valgsystemet fortsatt basert på indirekte flertallsvalg. Det kunne gi godt organiserte interesser stor innflytelse i det enkelte valgdistrikt. Det var i enda større grad tilfelle med flertallsvalg i enmannskretser – eventuelt med omvalg – innført i 1906.

Rederne og skipsfartsinteressene hadde i 1903 og 1905 et tungt argument knyttet til at det ikke var dokumentert omfattende skandaler eller svindel på aksjonærenes eller kreditorenes bekostning i kjølvannet av fremveksten av skipsaksjeselskapene fra omkring 1890.¹¹³ Den

¹¹³ F.eks. OT 1902-03, s.801, Ot.prp.nr.9 1904-05, s. 3.

type aksjespekulasjon som hadde skapt Kristiania-krakket i 1899 fantes det – så langt – knapt eksempler på i skipsaksjeselskapene.¹¹⁴ Denne tillits- og nettverkbaserte kapitalismen,¹¹⁵ personifisert i rederiets disponent eller disponerende reder, hadde så langt på mange måter fungert godt. Den var basert på avtalefriheten uten nevneverdige offentlige reguleringer av skipsaksjeselskapet som organisasjonsform. Slik burde det også være i fortsettelsen mente rederne.

Enkelte deler av skipsfartsnæringen hadde flere tiårs positiv erfaring med rederier organisert som flerskipsaksjeselskap. Dette var i stor grad rederier som drev linjefart i eller fra Norge slik som et av de største og mest suksessrike; Det Bergenske Dampskibsselskab etablert i 1851.¹¹⁶ Organiseringen av disse aksjeselskapene skilte seg neppe avgjørende fra aksjeselskap etablert i andre næringer på grunnlag av avtalefriheten. Iallfall er det ingen indikasjoner på at disse selskapene protesterte mot aksjelovforslagene selv om enkelte deler av vedtektene måtte endres om lovforslagene var blitt vedtatt. Disse fåtallige rederiene synes imidlertid heller ikke å ha støttet aksjelovforslagene offentlig. De overlot valplassen til de protesterende rederne som også inkluderte Otto Thoresen som ledet et av landets ferske, men største linjerederier, organisert som aksjeselskap fra 1898.

Danmark var det eneste europeiske land av betydning som fikk en aksjelov etter Norge, i 1917. Avtalefriheten hadde gjort det mulig å etablere aksjeselskap uavhengig av lov eller statlig godkjenning slik som i Norge. I Danmark, som hadde en relativt betydelig skipsfartsnæring, stilte rederne aldri krav om å unnta skipsaksjeselskap fra aksjeloven. Dansk skipsfart var annerledes og bedre organisert enn i Norge. Innflytelsesrike Dansk Dampskipsforening etablert i 1888 var dominert av de større rederiene organisert i flerskipsaksjeselskap. Den interne danske konfliktlinjen dreide seg om at seilskipsrederne var opptatt av at kravet til minste aksjekapital ikke måtte settes for høyt. Ettskipsaksjeselskapene synes først og fremst å ha vært viktig for seilskip i Danmark.¹¹⁷ Ingen andre vestlige land etablerte en særskilt skipsaksjeselskapslov. Hvorvidt det fantes omfattende særskilte regler

¹¹⁴ I de omfattende stortingsdebattene i 1903 og 1905 ble det fra aksjelovens tilhengere aldri vist til gode eksempler på det, se dog OT 1902-03, s.236 som Bernhard Hanssen synes å ha punktert s.238. Hanssen kunne derimot gi eksempler på at lovforslaget ikke kunne ha hindret viktige eller typiske spekulasjonstilfeller fra Kristiania-krakket i 1899, som for en stor del var knyttet til offentlige tegninger og emisjoner, s. 232. Se også OT 1904-05, s.587.

¹¹⁵ Kanskje kunne man også bruke begrepet assosiativ kapitalisme, jf. Sogner og Christensen 2001, men jeg oppfatter dette begrepet som en variant av familiekapitalisme. Hvorvidt eierstrukturen i skipsaksjeselskapene frem mot 1910 var preget av en slik assosiativ eller familiebasert kapitalisme gjenstår å undersøke.

¹¹⁶ Keilhau 1951.

¹¹⁷ Rendboe 1998, s. 197; Maegaard og Vestberg 1934; Krenchel 1949.

for rederier innenfor andre lands aksjelover før første verdenskrig er ikke undersøkt, men det kan ikke utelukkes.¹¹⁸ Den norske særstillingen reflekterte skipsfartens uvanlig store nasjonaløkonomiske betydning, men også den sterke og selvstendige stillingen som disponenten hadde i norske skipsaksjeselskap.

Artikkelen har gitt nye bidrag til å forstå de normer for eierstyring og selskapsledelse (*corporate governance*) rederne eller rederienes disponenter mente var nødvendig for å lykkes i den internasjonale konkurransen. Rederne ønsket færrest mulig begrensninger av kontraktsfriheten og i disponentenes handlefrihet. Aksjelovens ambisjoner om å sikre aksjonærenes mindretallsrettigheter for derigjennom å understøtte selskapsformens integritet ble avvist av disponentene, som selv trolig ofte eide mindre enn en tredjedel av aksjene i rederiene de ledet. Disponentene var også kritiske til at generalforsamlingen skulle ha for mye myndighet. Redernes motstand mot aksjeloven befester inntrykket av at de stod for en klart mindre regulert form for kapitalisme enn den resten av næringslivet som i all hovedsak ønsket aksjeloven velkommen fordi den ville skape større selskapsrettslig forutsigbarhet.¹¹⁹

Dragkampen om den detaljerte utformingen av skipsaksjeselskapsloven frem til 1916 vil gi ytterligere innsikt i hva slags reguleringer rederne mente det var rimelig at disponentene i slike selskaper skulle være underlagt. Rederforbundet fikk Stortinget til å stanse også regjeringens første forslag til en slik lov våren 1914. Jobbetidens spekulasjon i skipsaksjer satte imidlertid nye grenser for redernes politiske og selskapsrettslige innflytelse, men det er en annen historie.

Summary

Norway got its first limited liability company law in 1910. The law was to regulate the establishment and management of limited liability companies, which until then had been established and operated on the basis of the freedom of contract. Among other things, the law aimed to protect the company's creditors and minority shareholders and to promote the legitimacy of the organizational form with limited liability. This meant that the shareholders

¹¹⁸ Hellas og Italia er land som bør undersøkes nærmere. Etter 1.verdenskrig er Panama trolig et nytt eksempel.

¹¹⁹ Ideelt sett burde relevante tidsskrifter og aviser samt rederiarkiver vært systematisk gjennomgått for å kunne dokumentere bedre redernes og andre skipsfartsinteressers syn og reaksjoner på aksjelovforslagene med hovedvekt på periodene 1894–1896 og 1900–1905. En nærmere – også kvantitativ – undersøkelse av utformingen av skipsaksjeselskapenes vedtekter fra omkring 1890 hadde også vært ønskelig. Det vil kreve et større avhandlingsarbeid.

had no liability beyond the share capital. However, the Companies Act did not cover shipping companies - limited companies that operated shipping - which was first regulated by the Shipping Companies Act of 1916. The exemption for shipping companies came into the Government's Companies Bill in 1910 after shipowners' opposition to previous government bills from the government had contributed significantly to the Storting's discarding of the bills in 1903 and 1905. The limited company had replaced the partner shipping company and its pro rata liability as the shipping companies' basic form of organization before 1910.

This fundamental change in the shipping company's organizational form is an important theme in Norwegian shipping history, but it has to a small extent been linked to the legal and political tug-of-war over the Companies Act. Shipowners' opposition and arguments against a common company law for all business activities are the main topic of this article. The shipowners are here understood as the shipping companies' general managers who were often referred to as managing or managing shipowners in a shipping company or partner shipping company. The manager or managing shipowner often had a significant shareholding in the shipping company (s) they managed. The article sheds new light on the shipowners' views on corporate governance in limited companies. It differed markedly from other parts of the business community that used the organizational form and where the Companies Act's mechanisms for protecting minority shareholders and creditors were not controversial.

Four questions are central in the article. Which provisions in the draft Companies Act were the shipowners' main reactions to? Why did the shipowners react so late if the bill was as important as they claimed? To what extent was the government willing to meet the shipowners within the framework of a Companies Act? Why did Norway get its own Ship Companies Act despite the shipowners being relatively satisfied with the changes proposed in the Companies Bill in 1904-05?

Litteratur

- Abrahamsen, Olav Arild 1987: *Flekkefjord på 1900-tallet. Omstilling og vekst*. Flekkefjord.
Aktielovkommisjonen og Oscar Platou 1894a: *Udkast til Lov om Aktieselskaber Motiver*. Christiania.
——— 1894b: *Udkast til Lov om Aktieselskaber. Motiver II*. Christiania.
Aktielovkommisjonen og Oscar Platou 1894: *Udkast til Lov om Aktieselskaber*. Christiania.
Augdahl, Per 1926: *Aksjeselskapet etter norsk rett*. Oslo: Gyldendal.

- Augdahl, Per m.fl. 1952: *Innstilling fra aksjelovkomiteen av 1947 avgitt 11.februar 1952*. Oslo: Justis- og polidepartementet.
- Bakka, Dag 2004: *Hundre år for sikkerhet til sjøs. Sjøfartsdirektoratet 1903–2003*. Oslo: Sjøfartsdirektoratet.
- Beichmann, F. 1890: *Lov om handelsregistre, firma og prokura af 17de mai 1890 Utgivet med forklarende anmerkninger*. Kristiania: Fabritius.
- Brautaset, Camilla, Gunhild J. Ecklund og Lars Fredrik Øksendal 2019: *Børsen. Markeds plass og møteplass 1819-2019*. Oslo: Universitetsforlaget.
- Dannevig, Birger 1954: *Arendals sjømannsforening gjennom 100 år*. Arendal: Arendals sjømannsforening.
- 1955: *Grimstad sjømannsforening gjennom 100 år samt noen trekk av byens sjøfarts historie*. Arendal: Grimstad sjømannsforening.
- Dübeck, Inger 1990: Aktieselskaber i krise. Om konkurs i aktieselskabernes tidlige historie. *Historisk tidsskrift* 90:352-382.
- 1991: *Aktieselskabernes Retshistorie*. København: Jurist- og Økonomforbundets Forlag.
- Egeland, John og A. N. Kiær, red. 1912: *NOS. V. 169 Aktieselskaper 1910 med oversikt over utviklingen fra 1891*. Kristiania: Det Statistiske Centralbyrå.
- Egeland, John O. 1973: *Kongeveien Norsk skipsfart fra århundreskiftet til den annen verdenskrig Første bind*. Oslo: Aschehoug.
- Espeli, Harald 2020b: Regnskaps- og revisjonsspørsmåls rolle i dragkampen om aksjeloven av 1910. I: *Finansiell og ikke-finansiell rapportering – trender og utvikling. Festskrift til Hans Robert Schwencke*, red. T. Stenheim og K. Birkeland. Oslo: Gyldendal Akademisk.
- 2021a: Beskatningen av aksjeselskap før Norge fikk en aksjelov i 1910. *Skatterett* 40 (1):41-69.
- 2021b: Kontraktsfrihet, aksjeselskapstetthet i verdenstoppen og debatten om aksjeloven av 1910. I: *Kontroll av kapital: 1814-1917*, red. S. Flaatten. Oslo: Akademisk publisering.
- Espeli, Harald og Trond Bergh 2016: *Tiden går. Gjensidige i 200 år* Bergen: Fagbokforlaget.
- Evelid, Dag. 1986. Dag Bernhard Hanssen. *Skipsrederen fra Flekkefjord*. Bergen, Universitetet i Bergen.
- Hanisch, Tore Jørgen og Liv Jorunn Ramskjær 1987: *Firmaet Sigval Bergesen, Stavanger : under vekslende vilkår 1887-1987*. Stavanger: Dreyer bok.
- Hanssen, Einar 1917: *Lov om aktieselskaper og kommanditaktieselskaper av 19. juli 1919 med de ved Lov av 26. juli 1916 foretagne ændringer*. Kristiania: J.W. Cappelen.
- Hodne, Fritz 1981: *Norges økonomiske historie 1815-1970*. Oslo: Cappelen.
- Hodne, Fritz og Ola Honningdal Grytten 1992: *Norsk økonomi 1900-1990*. Oslo: Tano.
- 2002: *Norsk økonomi i det tyvende århundre*. Bergen: Fagbokforl.
- Holm, P.A. 1908: *Norsk sjømandslovbog Samling af Love og forskrifter angaaende sjøfarten*. Kristiania: Olaf Norlis forlag.
- Jantzen, Johannes 1939: *Nordisk skipsrederforening 1889-1939 : en beretning i anledning av 50-årsdagen 14. mai 1939*. Oslo: Grøndahl.
- Keilhau, Wilhelm 1951: *Norges eldste linjerederi. Jubileumsskrift til Det Bergenske Dampskipsselskabs 100-års dag 12 te desember 1951*. Bergen: Det Bergensek Dampskipsselskab.
- Kierulf, Carl, red. 1900: *Haandbok over norske obligasjoner og aktier Udgitet med bidrag af Kristiania Børs- og handelskomite*. Kristiania: Jacob Dybvad.
- Krenchel, H.B. 1949: *Haandbog i dansk Aktierett*. København.
- Langeland, Nils Rune 2021: Aksjelova av 1910. *Historisk tidsskrift* 100 (1):22-35.
- Lund, Anton M. 1878: *Nogle Norske Værdipapirer Med kortfattet Indledning om Værdipapirer i sin Almindelighed*. Christiania: Nils Lunds Forlag.
- Mægaard, Eilert og Jens Vestberg 1934: *Dansk Dampskibsrederiforening 1884-1934*. København: Dansk Dampskibsrederiforening.

- Nordvik, Helge W. og Sverre Knutsen 1990: *Bankenes rolle i norsk industriell utvikling 1850 - 1914, Rapport / Det nye pengesamfunnet ; 10*. Oslo: Norges råd for anvendt samfunnsforskning.
- Pettersen, Lauritz 1981: Bergen og Sjøfarten III 1860-1914 Fra kjøpmannsrederi til selvstyendig næring *Sjøfartshistorisk årbok 1980*:9-337.
- Platou, Oscar 1875: *Lov om Firmaregister av 3die Juni 1874 udgiven med forklarende anmerkninger*. Kristiania.
- — — 1911: *Forelesninger over Norsk selskabsrett II Om Aktieselskaber Komanditselskaber paa aktier og foreninger*. Kristiania: T.O. Brøgger.
- Platou, Oscar og Adolf Lindvik 1933: *Norsk selskapsrett II Om aktieselskaper Kommanditselskaper på aktier og foreninger*. 2. utg. Oslo: Aschehoug.
- Rendboe, John 1998: De første danske aktieselskapslove af 1917 og 1930 - var de påvirket af interessegrupper? *Ervervshistorisk Årbog*:182-225.
- Rygh, Per 1923: *Om begreberne formue og indtægt efter skattelovene af 1911 med tillægslove*. Kristiania: Aschehoug.
- Sandvik, Pål Thonstad 2018: *Nasjonens velstand. Norges økonomiske historie 1800-1940*. Bergen: Fagbokforlaget.
- Schjelderup, W.M. 1913: *Bergen Børs og dens mænd*. Bergen: Bergen Børs.
- Schreiner, Johan 1963: *Norsk skipsfart under krig og høykonjunktur 1914-1920*. Oslo: Norges Rederforbund/J.W.Cappelen.
- Sejersted, Francis 1993: *Demokratisk kapitalisme*. Oslo: Universitetsforlaget.
- — — 2013: *Sosialdemokratiets tidsalder. Norge og Sverige i det 20. århundre*. Oslo: Pax.
- Sogner, Knut og Sverre Christensen 2001: *Plankeadel Kiær- og Solbergfamilien under den 2. industrielle revolusjon*. Oslo: Andresen & Butenschøn.
- Tenold, Stig 2019: *Norwegian Shipping in the 20th Century: Norway's Successful Navigation of the World's Most Global Industry, Palgrave Studies in Maritime Economics*. London: Palgrave Macmillan.
- Thowsen, Atle 1982: Bergen og Sjøfarten IV 1914-1939 vekst og strukturendringer i krisetid Del I. *Sjøfartshistorisk årbok 1981*:11-260.
- Tønnessen, Johan Nicolay 1951: Fra klipperen til motorskipet. I: *Den norske sjøfarts historie fra de ældste tider til vore dage II 3de del*, red. J. S. Worm-Myller. Oslo: Cappelen.
- Villars-Dahl, Leif 1984: *Stortingsdebattene om den første norske aksjelov, Særavhandling ved juridisk embetseksamen*. Universitetet i Oslo: Fondet til fremme av forskning på privatrettens område.