

Nr. 11-2023



# FORENINGEN SKIPET

NORSK 1973  
SKIPSFARTSHISTORISK  
SELSKAP

## Foreningens Østlandsavdeling

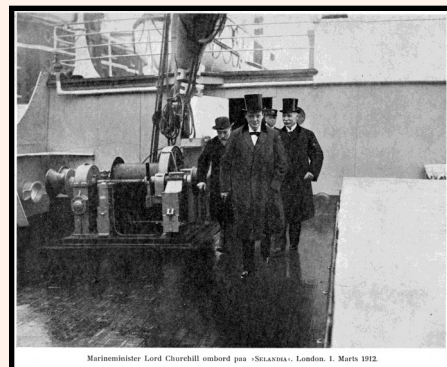
Styret i Østlandsavdelingen

Her følger en snutt som har sett på de tre første motorskipene til det kjente danske rederiet og handelsselskap, Det Østasiatiske Kompagnie i København. Deretter har det blitt en del sider om de gamle kaiene og sjøbodene i gamle Kristiania. Så litt om kontorer og utviklingen for Fearnley & Eger, hvor de holdt til i de første årene av sine nå over 160 års virksomhet.

Redaktør: Bjørn Pedersen

e-mail: [bjopeder44@gmail.com](mailto:bjopeder44@gmail.com)

Churchill om bord i M/S  
SELANDIA 1912. Da var  
det flosshatt som var  
tingen.

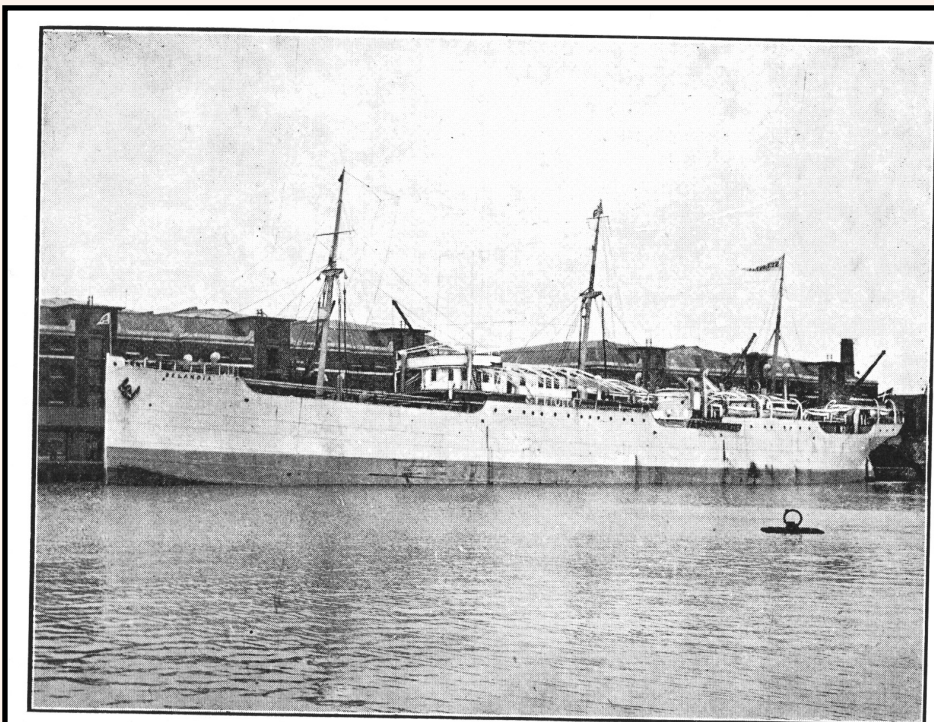




# HVEM VET AT DE TRE FØRSTE MOTORSKIPENE TIL DET ØSTASI- ATISKE KOMPAGNIE I KØBENHAVN HAVNET UNDER NORSK FLAGG ELLER KONTROLL?

Jeg skulle mene at de absolutt fleste med maritim historisk konnskap vil vite at det danske SELANDIA levert i 1912 av Burmeister & Wain til ØK, var det første større havgående motorfartøyet i verden. Det er en opplysning som dukker opp i nesten alle bøker om sjøfartens utvikling fra seil til damp til motorskip. Dermed er det et av de store milepælene i sjøfartshistorien. ØK selv ble stiftet i 1897 av kaptein H.N. Andersen og utviklet seg med lynfart i handels og skipsfartsvirksomhet i Fjerne Østen, spesielt Siam—eller som vi i dag kjenner det, Thailand. Da SELANDIA ble levert i 1912—altså bare 15 år etter at rederiet hadde blitt etablert, var man kommet til skip nummer 65 i flåtelisten. Bare det første skipet i rederiet var et seilskip. Alle påfølgende skip var drevet med dampmaskin. En utrolig utvikling for et rederi.

SELANDIA innvarslet noe helt nytt. Det ble utstyrt med to stykk 8 cyl. 4-takts motorer som drev to propeller. De to motorene utviklet 2.500 ihk og skipet gjorde 11 knop på 9 tonn forbruk. Besetningen var på 36 mann og hun tok 22 passasjerer. 7.410 tonn dw og fire lasterom, og ingen skorstein. Bare et eksosrør. Og det elegante nå var at bunkers kunne transporteres i egne tanker i dobbelt bunnen. Ingen kullbokser eller kull rom for de store volum dampskipene trengte. Skipet viser seg som en stor suksess og svært mange rederier var nå interesserte i dieselmotorer for sine nybygg. Burmeister & Wain fikk langt flere ordre og forespørsler enn de kunne håndtere, og rederiene måtte vente på tur. 1915 kom krigen og det ble vansker på alt—stål, motorer, beddinger osv. Men ØK hadde ikke bare bestilt et skip, men tre søsterskip. Det neste var FIONIA bare noen måneder senere. Og så endelig JUTLANDIA i juli 1912. Nå hadde det seg slik at det store tyske rederiet Hamburg—Amerika-Linjen var interesserte i å kjøpe FIONIA, og samarbeidet mellom ØK og HAL var så viktig, at salg ble det.



M/S «Selandia»

Skipene hadde et spesielt og dramatisk nytt utseende med maskinene mellom luke tre og fire. Det var visstnok forårsaket av visse tekniske problemer.

Uansett, SELANDIA seilte frem til 1936 og hadde da utført 55 rundreiser mellom Europa og Østen. 13. november 1936 ble hun solgt til det norske rederiet Odd Godager i Oslo og omdøp til NORSEMAN. Men det uventede var nok at hun ble satt un-

Panama flagg. Dette var uvant og sikkert politisk litt betent i Norge. Men dette varte ikke lenge. I november 1938 ble hun oppbragt da hun var utenfor den spanske kysten i Middelhavet og ble værende i Spania i noen måneder. Så ble hun frigitt, men fikk alvorlige hårdt værers skader på veien til Norge og måtte inn i en nødhavn. Men hun kom nå endelig frem til Oslo hvor det nå brøt ut en brann i kornlasten om bord. Hun ble nå noe ombygget—bl.a. bare 12 passasjerer. Så ble hun liggende som kornlager i Oslo. Etter hvert ble det allikevel solgt. Først til et amerikansk rederi, men salget feilet på grunn av krigen som hadde begynt. Endelig blir det salg til Finland-Amerika Linjen og hun får navnet TORNATOR. Senere havarerte hun i Japan, brekker i to og blir til vrak. Panama flagg, men norsk eiet.

FIONIA blir som sagt overtatt av Hamburg Amerika Linjen, og de gir henne navnet CHRISTIAN X etter den danske kongen. Man «smører hverandre» kan man si. Hun blir beslaglagt i Italia i 1914 og får navnet FRATELLI BANDIERA. 1923 blir det salg til andre italienere og nytt navn—CLELIA. Og i 1925 nok en gang nye eiere og nytt navn EQUATORE. 1929 blir hun så solgt til Norge— til damene Brummenæs & Torgersen i Haugesund.

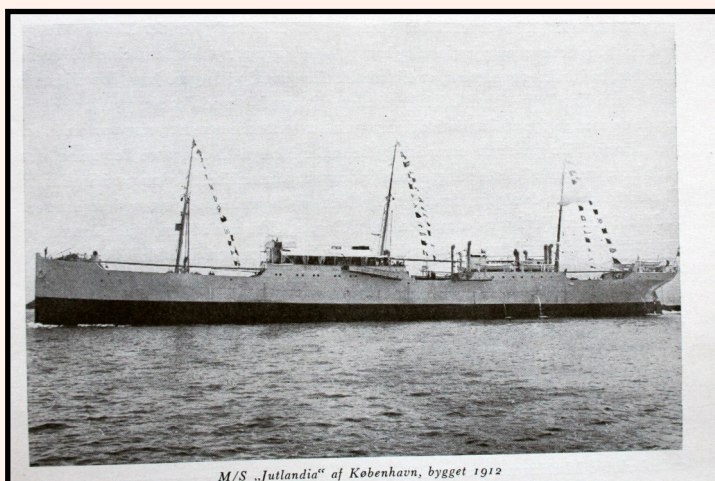


De oppdager til sin store og ubehagelige overraskelse at skipets motorer har store problemer. Men like ille var det at markedet i 1929-30 hadde falt som en sten. Etter mye venting i Italia, ble det ordre om å seile hjem til Haugesund og gå i opplag der. Først to år senere kom skipet i drift, stadig plaget av problemer med motorene. På slutten fungerte det som kornlager i Stavanger før det i mars 1939 ble solgt til opphugging i Stavanger.

Den tredje søsteren av de nye skipene var JUTLANDIA levert i juli 1912. Hun fikk også en lang karriere hos ØK. 1934 ble hun solgt til amerikanske redere og fikk navnet NOUMEA og ble registrert under Panama flagg. Så— i 1937 kom hennes norske periode da Skibs A/S Danmotor i Oslo kjøpte henne og ga henne navnet DAN. Men den norske perioden skulle bli særdeles kort. Allerede i desember samme år gikk hun på grunn på Gisslan, Ålands øyne. Hun ble bragt flot og tauet til Storbritannia og så opphugget i 1938. Å reparere det

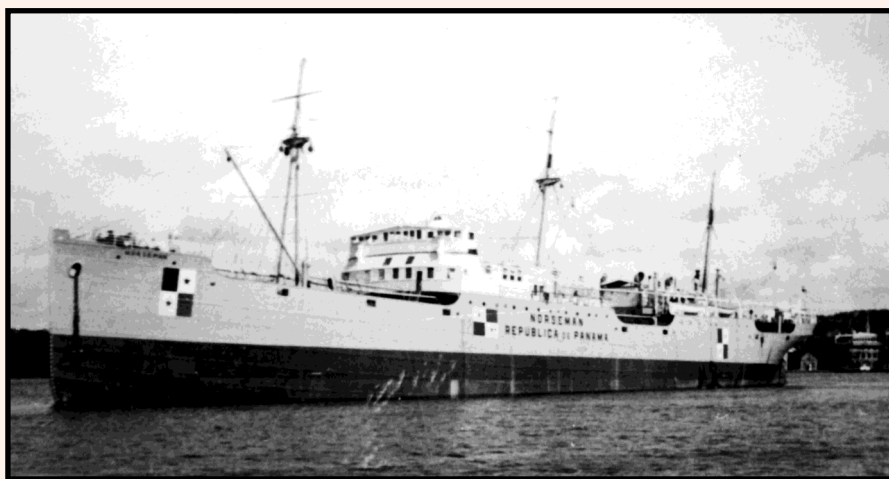
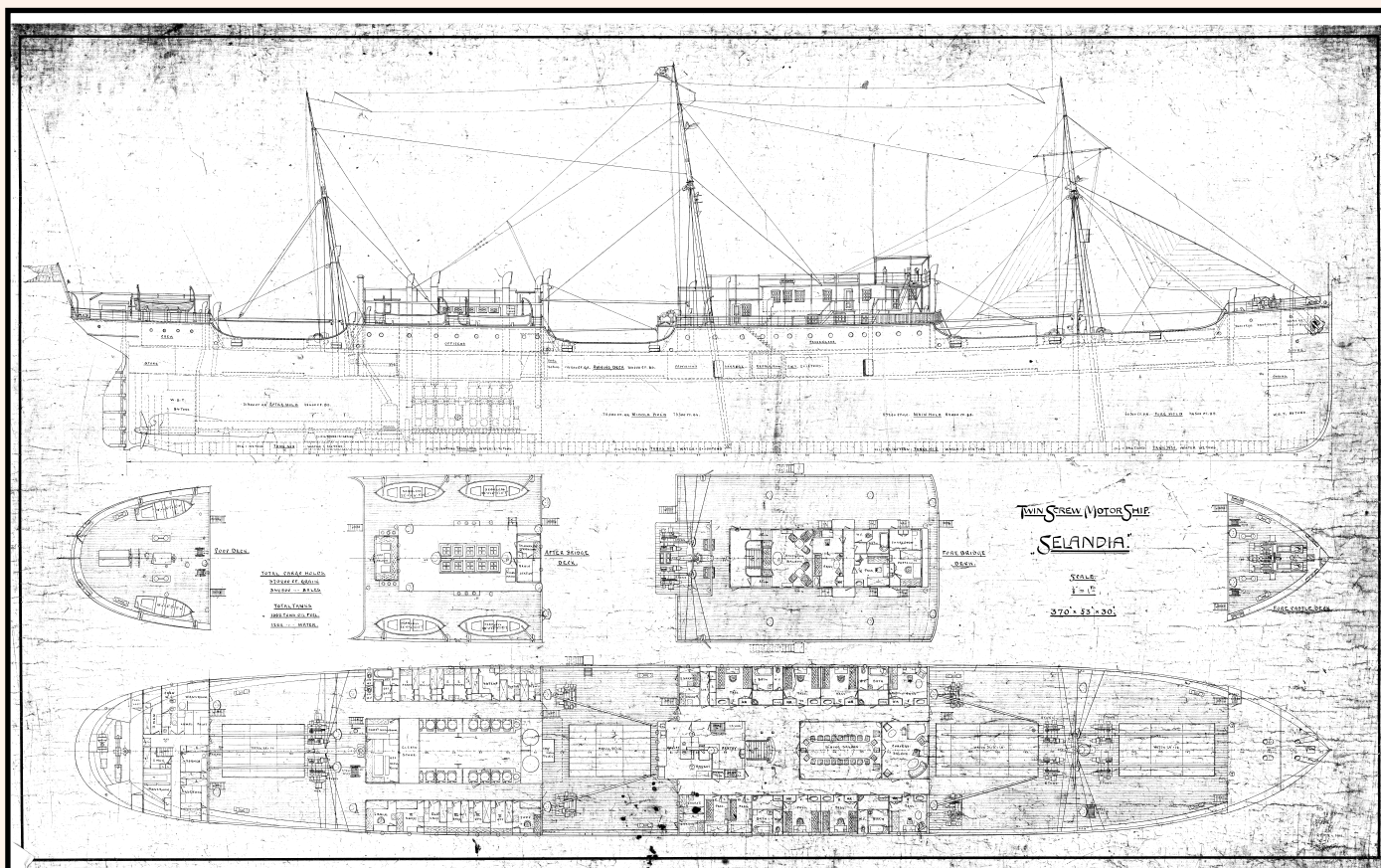
gamle skipet var tydeligvis ikke verd bry eller penger.

Men oppsummert er det morsomt å se at disse tre søsterskipene, alle de første større havgående motorskip i verden, senere skulle havne under norsk flagg eller kontroll. Historien har mange pussige sammenreff. På neste side tar jeg med noen bilder av dem fra senere i livet. Det kan også nevnes at navnene ble tatt opp igjen av rederiet, og



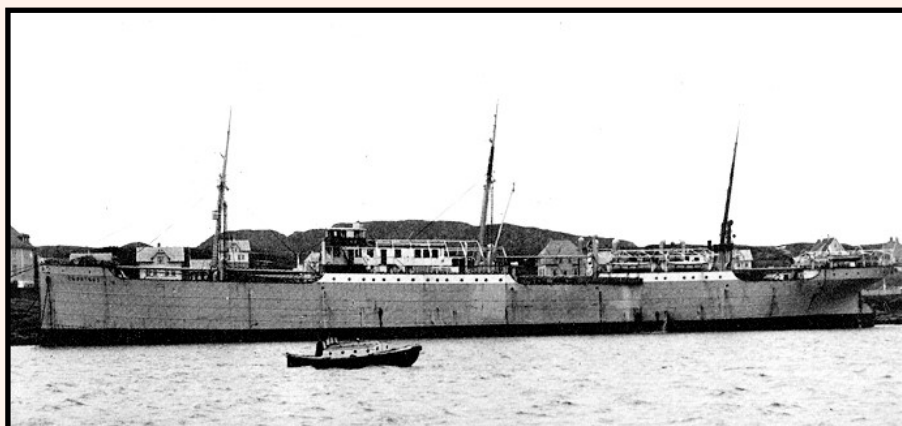


med skip som var en modernisert utgave av de første, tre master, passasjer kapasitet og ingen skorstein. Det skal også nevnes at lasterom 2 og 3 hadde noen forferdelige overheng som gjorde det til et forferdelig arbeide å få lasten frem i lysåpningen for hiv i land, eller



den motsatte veien.

Her ser vi til venstre NORSEMAN med Panama flagg. Legg også merke til forandringene på broen og fronten på overbygget.



EQUATORE ligger her i Hauge-sund i opplag. Siste skipet til damene Brummenæs & Torgersen. De var nå i 70-årene og egentlig ferdig med skipsfarten.





Her ser vi et særdeles interessant og fint fotografi fra Digitalt Museum og fotograf Wilse. Bildet er tatt 1917. Sikkert er det at det er tatt under første verdenskrig. Vi ser MEXICANO til Norge Mexico Gulf Linjen med nasjonalitetsmerker på skutesiden. Det samme gjelder TANAFJORD til NAL i bakgrunnen, langs Langkaia. Og det ligger en god del skip til ankers, og tydeligvis i opplag, midt på bildet. Vi ser flere skip til Otto Thoresen, og et par til Fred. Olsen & Co. MEXICANO ligger i dokken til Nyland Værksted som ligger videre til høyre. Til høyre for TANAFJORD ser vi et av skipene til Thor Thoresen, sønn av Otto Thoresen. I forgrunnen har vi et stort område med trelast. Og litt nøyere undersøkelse viser at mye av det faktisk er pit props for gruvene i Storbritannia formodentlig. A/S Christiania Kul & Vedbolag har anlegg ned til vannet i det området vi i dag kjenner som Sørenga. De satte opp anlegget i 1914, så da er jo bildet etter den tid. Rett foran og mot oss, mener jeg å se et av Arendske DS skip, og synes det ser ut som NORGE. Bak Revierkaia og ved Festningskaia ser vi et skip fra Bergenske DS ligger. Det helt til venstre ved samme kai er det ikke mulig å se mer av, eller bestemme hvilket rederi det er. Jeg formoder BDS, men vet ikke.

I alle tilfelle viser bildet et sjøfartsmiljø og en havnescene vi ikke ser mer av i dag. Nå har opera, Munch museum og nye flotte leiligheter tatt over mye av området. Cruise skip har inntil nå også brukt dette området der Revierkaia og Langkaia ligger. Mye har skjedd på 100 år.



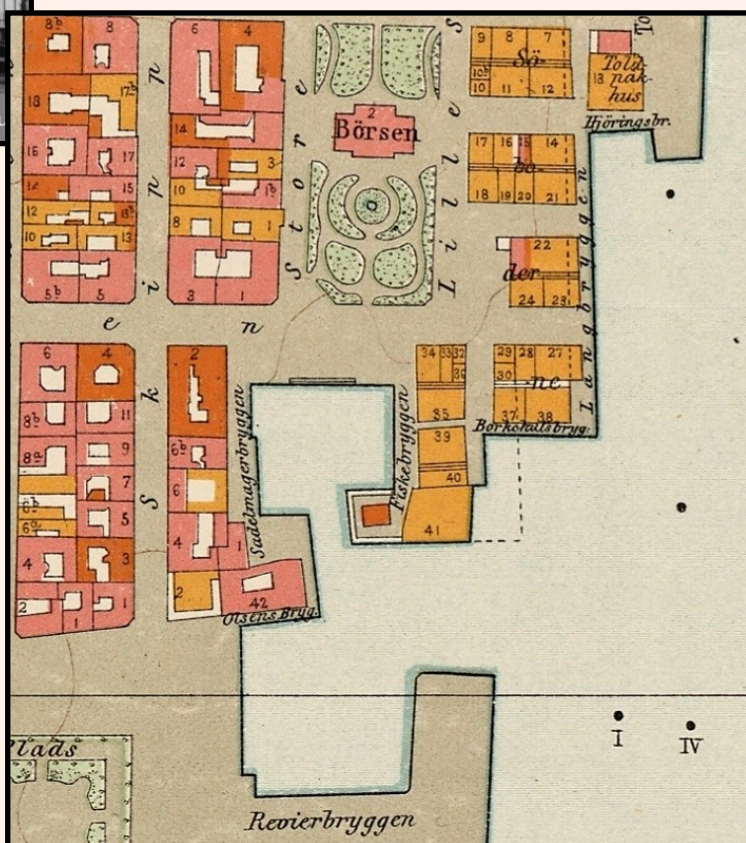
## SJØBODENE VED LANGKAIA I BJØRVIKA—I DAG ER FJERNT MINNE.

Første gangen jeg som ung mann så bilder av sjøbodene fra Bjørvika, lurte jeg mye på hvor de lå og lette faktisk etter dem en gang. Disse gamle bodene ble satt opp på 1700 tallet da Langkaia og Tollbodbrygga ble de sentrale kaiene i havnen. Da trengte man lager for varene før og etter lossing. En stor brann i 1785 tok knekken på 150 boder, og nye ble satt opp. Ved århundreskiftet i 1900 var det noe mindre enn 40 store boder tilbake. Flere ble revet da man bygget havnebanen langs kaia fra Østbanen til Vestbanen. De siste sjøbodene ble revet i slutten av 1950 årene da man ville ha en hovedvei for biler rundt Akershus Festning.



Foto: Holland, Fritz Albrecht Grevelius

Oslo Museum



For å orientere seg når en ser disse bildene og kartet, så legg merke til den nye Tollboden vi ser i bakgrunnen på bildene til venstre. Børsen gir også en fin pekepinne hvor bodene lå. Wilse's fine bilde med boder, last utendørs og den gang normale transport—hest og vogn—er også et meget fint tidsbilde fra den gang. På kartet er de gule byggene enten sjøboder eller lagerhus. Legg også merke til fiskebryggen og det røde huset inn til «Borkehullet». Det var et populært sted i mange år. Fersk fisk ble solgt her.





Her ser vi fotografier av en rekke av de gamle sjøbodene i Oslo Havn. Det var egentlig et utrolig antall sjøboder der innerst i Bjørvika, opp mot fire etasjer høye, og som regel bygget i laftet tømmer. Noen var også i sten.

Sadelmaker hullet er i dag fylt igjen. Det var også her vi fant fiskebryggen

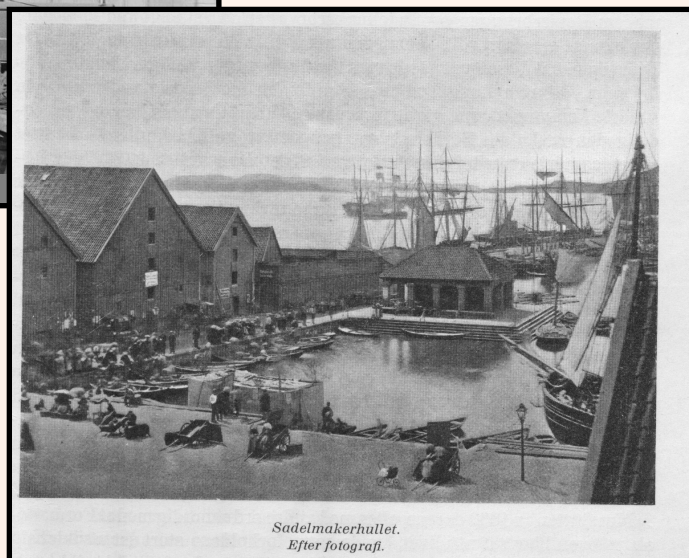


Norsk Folkemuseum



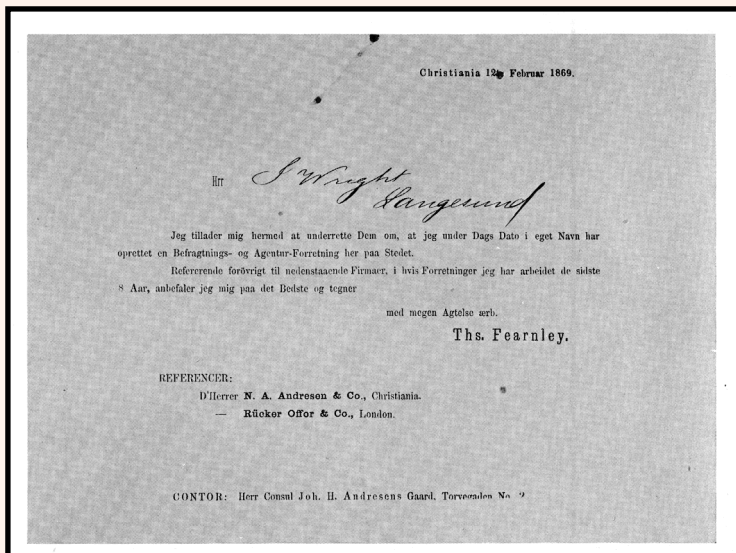
Foto: Holland, Fritz

Her ser vi Sadelmakerhullet, og i midten med søyler finner vi Fiskehallen. Langs kaia til venstre ser vi fiskebåter med last og kjøpere langs kaikanten som vel diskuterer pris og kvalitet.



Sadelmakerhullet.  
Efter fotografi.





Torggaten 2, firmaets første kontor. (Foto fra 1920.)

Her er litt «flanering» fra den første tiden til rederiet Fearnley & Eger og de kontorene de hadde de første 50-60 årene før de kom til det nye kontoret i Rådhusgaten 23 rett før krigen. De be-



Lille Strandgate 5 er bygningen i midten

**Fearnley & Eger** — **Christiania**  
Lille Strandgade 5

**Skibsmæglere & Befragtningsagenter**  
Commissionærer for:  
Den vestfoldske Skibsassuranceforening, Tønsberg.  
Dampskibsassuranceforeningen Nora, Grimstad.

Hovedagenter for Norge for:  
Sveriges Allmänna Sjöförsäkrings-Aktiebolag, Gøteborg.  
Scottish Imperial Insurance Co., Glasgow.

Lager af:  
Pitch Pine, Master, Bjelker, Planker og Harpix  
samt  
Yellow Metal fra Vivian & Sons.



gynte på to rom i Torggaten, en beskjeden start må man si. Men etter hvert utvikler jo megler firmaet og rederiet seg, og det blir flyttinger, til Lille Strandgaten 5 (nå bare Strandgaten), så Toldbodgaten 5, og senere en annen i samme gate før det blir flere adresser i Rådhusgaten.

**Fearnley & Eger, Kristiania**  
Toldbodgaden 3  
**Skibsmæglere & Skibsredere**

Disponenter for Dampskibene:

Fornebo . . . . . 7000 d. w.	Skarpsno . . . . . 2700 d. w.
Aker . . . . . 5300 —	Coruna . . . . . 2600 —
Myrdal . . . . . 4150 —	Gjeilo . . . . . 2550 —
Nervion . . . . . 3250 —	Frogner . . . . . 2250 —
Reime . . . . . 3250 —	Biscaya . . . . . 2250 —
Haugastøl . . . . . 3100 —	Navarra . . . . . 2200 —
Belle Ile . . . . . 3100 —	Asturias . . . . . 1900 —
Bogstad . . . . . 2800 —	Galicja . . . . . 1900 —
Papelera . . . . . 2750 —	Tolosa . . . . . 1800 —

incl. bunkers.

Regelmæssig Rute mellem Norge, Sverige, Sydafrika & Australien.  
Øst-Norge—La Pallice & Bordeaux. Gøteborg & Øst-Norge—Nantes,  
Pasages & Bilbao.

Agenter for:  
Sveriges Almännna Sjöförsäkrings Aktiebolag, Gøteborg.  
Dampskibsassuranceforeningen Nora, **Kristiania**.  
Den vestfoldske Skibsassuranceforening, Tønsberg.  
Bergens Fragtassuranceforening, Bergen.  
Hamburg—Amerika Linien, Hamburg.  
Svenska Syd-Afrika Linien, Gøteborg, Norge/Sverige—Syd-Afrika og Australien.  
A/S. Det Østasiatiske Kompagni, Kjøbenhavn, Skandinavien—Syd-Afrika Linien.

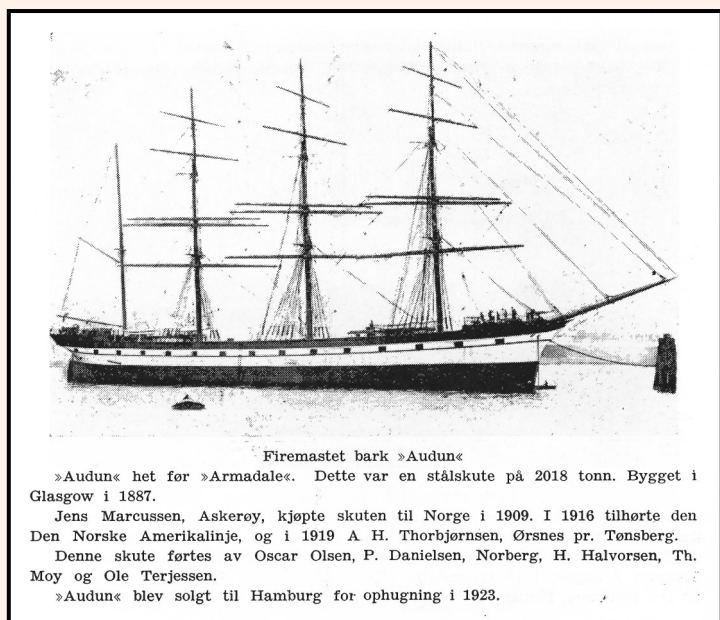
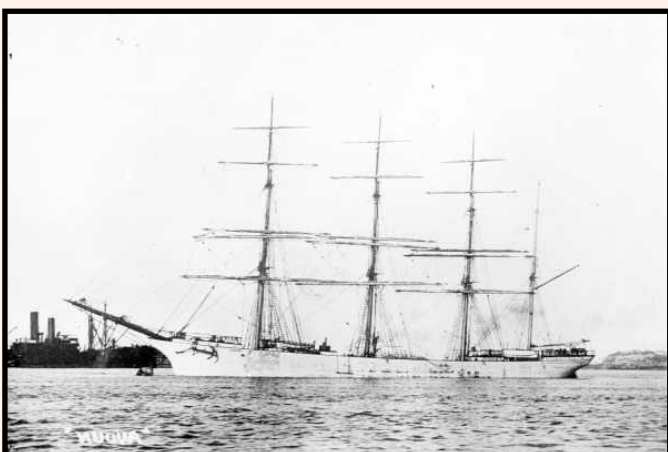






Når vi tenker på NAL—er det enten passasjerskipene over Atlanteren, eller cruiseskipene, eller kanskje linjeskipene til USA som kommer i tankene. De færreste er vel klar over at i sin tonnasje hadde NAL også et eneste seilskip, en fire master bark fra 1916– til 1919. Og hva i all verden skulle NAL med et så arkaisk skip? Jo, det var simpelt hen å ha sitt eget skip for transport av det livsviktige kullet til egne skip. Det var jo etter hvert en katastrofal mangel på tonnasje under første verdenskrig, og NAL ønsket å sikre sin egen tonnasje og ikke være avhengig av markedet eller ha problemer med tonnasjemangel. Som en vil se var det bygget i 1887 i stål. NAL kjøpte den fra Jens Marcussen, Askerøy og solgte den til Tønsberg i 1919. Som så mange andre stålskuter, var det definitivt slutt for henne i 1923. Da ble det hugging i Hamburg. Jeg må jo si at hun så best ut i fargene som ARMADALE.

Ja, et særtrekk i NAL's historie.



Firemastet bark »Audun«

»Audun« het før »Armadaale«. Dette var en stålskute på 2018 tonn. Bygget i Glasgow i 1887.

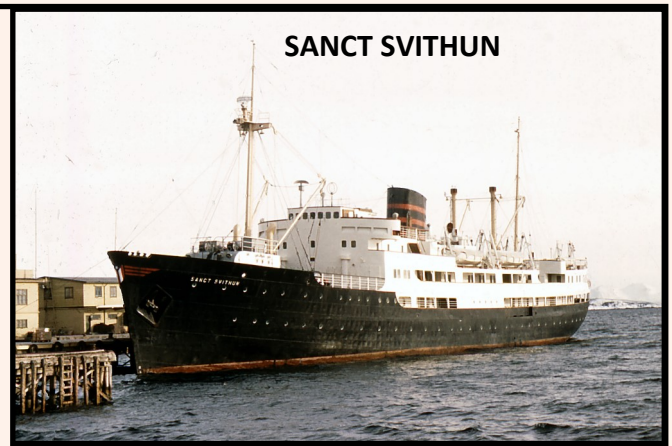
Jens Marcussen, Askerøy, kjøpte skuten til Norge i 1909. I 1916 tilhørte den Den Norske Amerikaline, og i 1919 A. H. Thorbjørnsen, Ørnsnes pr. Tønsberg. Denne skute førtes av Oscar Olsen, P. Danielsen, Norberg, H. Halvorsen, Th. Moy og Ole Terjessen.

»Audun« blev solgt til Hamburg for ophugning i 1923.





**VESTERÅLEN i Bergen.**



**SANCT SVITHUN**



**KONG OLAV V i Oslo**



**VENUS i Newcastle området**



**BRITANNIA til Svenska Lloyd**



**Og søsterskipet SUECIA—begge fra 1929.**



**D/S BARLIND—et av de siste dampskipene hos Fred. Olsen & Co.**