

Fearnley & Eger

Av Arne Ingar Tandberg

3 generasjoner i Fredrikshald

Den første Fearnley i Norge, **Thomas Fearnley I**, var født i Heckmondwike i England i 1729. Våren 1753 kom han til Fredrikstad som utsending for et firma i Hull. Han skulle selge tekstiler og kjøpe trelast. Ved juletider samme år flyttet han til Fredrikshald (Halden), og her må han raskt ha funnet seg til rette. Han skrev hjem at oppholdet i Norge kom til å bli lengre enn ventet, og det fikk han rett i. I august 1757 tok han borgerskap i Fredrikshald og slo seg ned som kjøpmann og trelasthandler. I 1766 giftet han seg med en datter av kapellanen til Asak og fikk etter hvert 5 barn, men bare den ene sønnen og to døtre vokste opp.

Thomas Fearnley ble en aktet mann i sin nye hjemby. Han ble valgt inn i borgerutvalget og ble valgt til fattigforstander. Han døde i Fredrikshald i 1798.

Sønnen **Thomas Fearnley II** ble født i 1768. Begynnelsen av hans virksomhet var lettere enn farens. Årene 1798 - 1807 er de "gyldne" år for norsk trelasthandel. Men fra da av begynte nedgangstiden for Norge. Særlig årene etter 1814 var meget vanskelige. Men Tomas Fearnley var ikke den første som fikk vansker i Fredrikshald. I 1817 brant farsgården, den hadde han midler til å bygge opp igjen større enn før. Det tyder på at hans økonomiske stilling da var god. Men utover i 1820-årene ble det stadig værre, og i 1832 hører vi for første gang om utpantning hjemme hos ham. To år etterpå, i 1834, døde han av kolera. Han etterlot seg nesten ingen ting av jordisk gods.

Også Thomas Fearnley hadde giftet seg med en prestedatter og fikk syv barn. En av sønnene, **Amandus Fearnley**, slo seg ned i Fredrikshald som skipper og skipsreder.

Men eldstesønnen var **Thomas Fearnley III**, født i 1802. Han kom til å bryte med familietradisjonen. Meningen var at han skulle bli offiser i hæren, og i 1814 ble han tatt opp som elev ved Krigsskolen i Kristiania. Men det var ikke dette han hadde lyst til selv, og like før han var ferdig utdannet, i 1819, hoppet han av og prøvde seg som kjøpmann. Det gikk ikke godt. Etter kort tid ga han opp og begynte på tegneskolen. Etter to år dro han til København, hvor han kom inn på Kunstakademiet. Derfra gikk turen til Tyskland og berømmelse som en av våre store, romantiske malere, en noe yngre samtidig av I. C. Dahl.

Sommeren 1840 giftet Fearnley seg med Cecilie Andresen, datter av kjøpmann og bankier i Kristiania, Nicolai Andresen. 9. april 1841 ble deres eneste sønn, Thomas Nicolai Fearnley født på et hotell i Amsterdam. 9 måneder senere døde faren i München. Den unge enken og den lille gutten vendte hjem til Kristiania.

Oppvekst og begynnelse

Thomas Fearnley IV bodde hos morfaren i Kristiania til 1846. Da giftet moren seg på ny, med kapellanen i Slidre i Valdres. Her var han så i 6 år, før veien gikk tilbake til morfaren i Kristiania for å gå på skole. Der var her i Valdres at den senere hoffjegermester ble glad i jakt og friluftsliv.

Morfaren, Nicolai Andresen, hadde i Kristiania grunnlagt firmaet N. A. Andresen & Co., som etter hvert ble til Andresens Bank. Her bodde han under sin skolegang. Her var det også at han traff sin senere partner, Engelhardt Eger.

Etter gymnaset gikk veien i 1857 til Handelsskolen i Leipzig sammen med onkelen, Johan Andresen, som skulle komme til å overta J. L. Tiedemanns Tobaksfabrik. Her gikk T.F. ut med beste karakter i sitt kull, særlig fordi han var flink i engelsk. Etter et opphold i Kristiania, hvor han arbeidet i bestefarens bankierfirma, dro han i 1864 til England. Oppholdet kom til å vare i 5 år.

Tiden i England brukte han til å skaffe seg gode kontakter. I januar 1869 vendte han hjem til Kristiania, hvor han etablerte sitt eget agenturfirma. Han ble agent for vinfirmaer i Cadiz, Oporto og Bordeaux (det siste agenturet overtok han fra bestefaren) og et engelsk metallfirma. Av sin onkel, Johan Andresen, fikk han gratis lokale.

I den første tiden hadde han en ung engelskmann, Mr. Parsons, som kompanjong. Han var en driftig mann, og forretningen ekspanderte raskt. Nye agenturer kom til, man begynte også med eksport av trelast og is, derigjennom kom man også borti skipsparter, fra 1872 også rederidrift, i den formen som var vanlig i Norge, disponering av skuter hvor man selv var partreder.

Men Thomas Fearnley og Mr. Parsons røk uklar, engelskmannen ble løst ut av firmaet, og fra 5. april 1873 kom fatteren, Engelhardt Eger, f. 1846, inn som ny kompanjong. Firmanavnet ble etter dette **Fearnley & Eger**. Under nye stabile former fortsatte den raske ekspansjonen, og Thomas Fearnley kunne legge planer for fremtiden. I 1875 giftet han seg med Elisabeth Young og kunne etablere sitt eget hjem.

Firmaet blir rederi

Opprinnelig hadde T.F. tenkt å legge hovedvekten på vinhandelen. Men nye agenturer kom stadig til, særlig for skipsutstyr fra England. Pitchpine og eik ble importert til skipsbyggerier. Samtidig økte eksporten av trelast og is. Også agenturer for uten- og innenlandske forsikringsselskapet var man borti. Etter hvert kom shipping til å spille en stadig større rolle. Man engasjerte seg sterkt i befraktning i forbindelse med

trelasteksport fra Østersjøområdet. Her arbeidet man nært med shippingfirmaene H. Clarkson & Co. i London og O. Fondeur & Co. i Melbourne, Australia.

Norsk skipsfart i begynnelsen av 1870-årene var nesten utelukkende seilskipsfart med treseilere. Allerede i 1873 anskaffet Fearnley og Eger sitt første dampskip, hjuldampersen **LARA**, som ble satt i rutefart mellom Kristiania og Fredrikshald. Fearnley skjønnte nok at det var dampskip som var fremtiden. I mangel av egen kapital, søkte han samarbeid med engelske firmaer som ville drive dampskipslinjer på Norge. Først Peter McGuiffe i Liverpool, senere Napier Line i Glasgow. Fearnley & Eger ble deres agenter i Kristiania.

I 1878 gjorde man et nytt forsøk på dampskipsfart. Tredampersne **ELGEN** og **THULE** ble kjøpt inn. Det var neppe noen stor suksess, begge fartøyene ble solgt etter 3 år. Den egentlige dampskipsfart startet i 1882, da man stiftet Christiania Dampskibsselskab, som fikk levert nybyggene **OSLO** og **BYGDØ**. Aksjekapitalen var NOK 680.000, hvorav Fearnley & Eger eide beskjedne NOK 20.000. Kapitalen holdt til å anskaffe de to dampersne kontant for NOK 627.000, resten var driftskapital. Lånen ønsket man ikke å ha i de dager. Videre utover i 1880-årene anskaffet man flere dampskip, alle eid av enkeltskipsselskaper. Ingen av prosjektene førte til låneopptak.

Fartøyene var beregnet på trampfart i Nord-Europa og Middelhavet, men **OSLO** og **BYGDØ** ble i 1894 sendt til Kina. De gikk deretter i Kina-fart til de ble solgt i 1900.

De første forsøk på linjefart

Interessen for linjefart hadde Thomas Fearnley allerede vist, og i august 1881 våget Fearnley & Eger spranget. Man annonserte at man ville sette D/S **ELGEN** inn i fast rute Kristiania - Bordeaux. Dette ble en stor suksess, og man måtte snart leie inn D/S **FRANCO** for å gå i ruten. I januar 1883 stiftet man D/S I/S Garonne for å drive linjen, og bestilte samtidig nybygget

Fra starten kom man opp i hard konkurranse med rederiet Svenska Lloyd i Göteborg. Etter en fraktkrig som holdt på å ødelegge begge parter, kom man til enighet om en arbeidsfordeling. Svenska Lloyd skulle ta seg av Sverige - Bordeaux, Fearnley & Eger Norge - Bordeaux, med unntak av Fredrikstad, hvor begge skulle operere. Etter dette gikk ruten meget godt, en tok etter hvert opp anløp også av Brest, Nantes, La Pallice og La Rochelle i Frankrike, foruten Pasajes, Bilbao og Santander i Nord-Spania. I 1894 utvidet man til to fartøyer med å bestille D/S **CHARENTE** fra Nylands verksted. Siden gikk det slag i slag til man i 1914 hadde 12 fartøyer på 30.770 tdw. i fart i linjen. Tonnasjen skulle stige siden, men antallet fartøyer i linjen kom aldri siden så høyt.

Mens Garonne-Linjen ble et langvarig foretagende, ble den neste linjen kun en episode. I slutten av 1880-årene kom man i kontakt med en greker, Mr. Xantopoulos, i Bordeaux. Sammen med ham startet man I/S Norwegian West Africa Co. for å drive linjefart mellom Nord-Europa og Fransk Vest-Afrika. Bergensdamperen **THOMAS BRUUN** ble tatt på time-charter. Samarbeidet strandet raskt, i stedet startet man sammen med N. A. Andresen & Co., Georg Frølich og Just Wright et nytt selskap, Norwegian African Trading Co. Skonnerten **LINCOLN** ble sendt nedover med diverse norske produkter. Handelen foregikk vesentlig med Liberia, men ble ingen suksess, og fortagenet ble nedlagt etter noen år.

Også i Sverige drev man virksomhet. Fra 1875 til 1900 eide man 3/4 av kapitalen i Mosshöidskovens Interessentskap, som eide store skogstrekninger i Värmland. Ved Fryken opprettet man Bergi Ångsåg. Herigjennom eide man også slepebåten **WAHLBERGET** som var i fart på Fryksdalselven.

Overgang til flerskipsselskap

Mot slutten av forrige århundre var fremdeles partrederiet den vanligste formen å eie skip på i Norge. Hos Fearnley

& Eger, var man litt mer moderne, en hadde kommet over til enkeltskips-selskaper. Disse aksjeselskapene hadde som formål å drive skipsfart med ett enkelt skip. Kapitalen var lik byggeprisen - eventuelt innkjøpsprisen. Hvert år delte man ut det regnskapsmessige overskudd som aksjeutbytte. Dette kunne derfor variere voldsomt. I et godt år med toppkonjukturer kunne man få opp til 20% utbytte, var det dårlige tider, var utbyttet 0. Den dagen skipet ble solgt, ble salgssummen delt ut til aksjonærene og selskapet oppløst. Denne formen for selskap førte til at det ikke ble lagt opp reserver, ved anskaffelse av et nytt skip måtte man skaffe all den nødvendige kapital som ny aksjekapital. Det vanskeliggjorde også at rederiet tok på seg store befraktningsoppgaver, da hver enkelt eier bare disponerte ett skip. Mange norske redere ønsket derfor å komme over til flerskipsselskaper.

Men dette var ikke lett. For å slutte enkeltskipsselskaper sammen, måtte man få alle aksjonærene i et selskap til å gå inn for det. Fearnley & Eger fikk til slutt aksjonærene i selskapene til dampskipene **SKARPSNO**, **OSCARSHALL**, **FROGNER** og **AKER** til å godkjenne at man slo selskapene sammen til Dampskipsselskabet Aker. Fra før hadde man D/S I/S Garonne som allerede var flerskipsselskap. De andre enkeltskipsselskapene fikk man ikke med, disse ble på vanlig vis oppløst etter hvert som skipene ble solgt eller forliste. Tanken var nå at Garonne skulle ta seg av linjefarten på Biscaya, Aker skulle ta seg av trampfarten. Seilskipsfart hadde man avviklet allerede i 1889, da man som et av de første norske rederier kvittet seg med de siste seilskipene.

I 1905 døde Engelhart Eger. Etter dette hadde rederiet bare en partner, men navnet Fearnley & Eger ble beholdt også etter at andre familienavn kom med blant eierne.

Kontraktsfart og nye selskaper

I 1906 stiftet Fearnley & Eger et selskap av en ny type, D/S A/S Atlantic. Formålet var å anskaffe to skip, **FRITZØE** og **FORNEBO** på 7000 tdw. fra Raylton Dixon & Co. i Midd-

lesborough. Dette var for den tiden store fartøyer. I tillegg fikk de maskinen akter og 10 store lasteluker. Farten var hele 11 knop. De skulle delvis gå i kontraktsfart, da de i 6 måneder hvert år skulle gå mellom Sydney NS og Montreal med kull for Dominion Coal Co. I vintertiden var denne farten ikke mulig, så da måtte skipene søke seg over i vanlig trampfart.

Aksjakapitalen ble NOK 1.100.000, fordelt på 440 aksjer á NOK 2.500. Av denne kapitalen tegnet Fearnley & Eger seg for 160 aksjer, en langt større andel enn i noe tidligere selskap. Men da prisen på de to fartøyene ble NOK 1.600.000, måtte differansen, 1/2 million, skaffes tilveie som et pantelån som skulle amortiseres over 5 år. Dette var første gangen rederiet tok opp lån.

Teknisk sett var skipene meget vellykket. Særlig laste- og losseutstyret vakte oppsikt. Med eget utstyr kunna man laste 2400 tonn bomullsfrø på en arbeidsdag. Enda mer imponerende var at man i Montreal kunne losse 7000 tonn kull på mindre enn 7 timer. Men økonomisk var det ikke så bra som ventet. Det skyltes problemene med å få regningssvarende drift i vinterhalvåret. I 1909/10 ble fartøyene lagt opp. Da certepartiet utløp, ble det derfor ikke fornyet. Her spilte det nok også inn at det var usikkert om kanadiske myndigheter fortsatt ville tillate utenlandske skip å operere i kanadisk kystfart. Skipene ble derfor solgt til brukbar pris i 1912/13. I ettertid ergret man seg nok over at de ikke ble beholdt. Verdien ville vært mangedobbelt i 1916. Etter salget ble D/S A/S Atlantic oppløst.

Også D/S A/S Aker var i vansker rundt 1909. Skipene lå i opplag flere måneder, og man kunne ikke dele ut mer enn 2% utbytte. Aksjonærene var misfornøyde og ville at man skulle dele ut forliserstatningen for D/S **OSCARSHALL** som utbytte. Ledelsen fikk så vidt gjennomslag for å sette pengene til side, med tanke på nyanskaffelser når tidene ble bedre. Dampskipene **BOGSTAD** og **SINSEN** ble anskaffet før Verdenskrigen brøt ut. Da eide selskapet altså 4 skip, hvorav gamle **SKARPSNO** ble solgt i november 1914. De første krigsårene var det altså 3 skip man opererte.

I november 1909 ble skibsaktieselskabet Glittre stiftet. Centralbanken for Norge hadde måttet overta tre gamle dampskip fra et rederi som var gått konkurs. Fartøyene var vanskelige å selge. Løsningen ble å stifte et nytt selskap, hvor banken tok 380 av de 400 aksjene, Fearnley & Eger de resterende 20. 4% tantieme av nettooverskuddet og vanlig befraktningskurtaget var hva Fearnley & Eger fikk som disponenter for det nye selskapet. De tre skipene måtte gjennomgå omfattende reparasjoner før de kunne settes i fart. De ble samtidig omdøpt til **GEILO**, **MYRDAL** og **HAUGASTØL**. Navnene fikk de etter stasjoner på den nyåpnede Bergensbanen. Man lyktes i å få fartøyene i lønnsom fart med malm fra Løkken verk og Luleå. Som følge av de gode resultatene, kontraherte man ett nybygg til rederiet i 1911, D/S **REIME**. **GEILO** forliste i 1913, så i 1914 var det 3 fartøyer i selskapet. I 1920-årene skulle Glittre komme til å bli ett av de sentrale Fearnley & Eger-selskapene.

Nye linjer opprettes.

I årene etter 1900 var et tilbakevendende problem for norsk skipsfart den svake stillingen innen linjefarten. De større europeiske land, særlig England og Tyskland, opprettet stadig nye skipsruter til stadig nye destinasjoner. Disse rutene overtok mer og mer last fra trampskipene. Over 1/3 av den engelske handelsflåten var linjetonnasje, rundt 1/5 av den tyske.

Også ut fra Norge ble det etablert linjer, men bare til europeiske destinasjoner. Oversjøiske linjer var ukjent. Rett nok var det gjort et forsøk med en Amerikalinje rundt 1870, men det ble en episode. Det ble gjort enkelte forsøk på å få til en ny Amerikalinje, F&E var med på et slikt forsøk i 1896. Meningen var å opprette en skandinavisk Amerikalinje sammen med Joachim Grieg & Co i Bergen og svenske og danske interesser, men det falt i fisk. Norges første oversjøiske linje kom derfor først i 1907, da skipsreder G. M. Bryde startet Norge-Mexico Gulf Linjen. Til denne fikk han, som vanlig var i mange europeiske land, et statsbidrag. Dette ble satt til NOK 100.000 pr. år.

F&E kom i kontakt med oversjøisk linjefart gjennom agenturer. Firmaet hadde representasjonen for Det Østasiatiske

Compagni's linje på Vestindia og fra 1906 HAPAG's linje på Rødehavet og Den Persiske Gulf. En fikk også agenturet for HAPAG's "Scandia"-linje, Kristiania - New York.

I 1904 fikk man agenturet for Svenska Sydafrika Linjen som startet seilinger fra Göteborg og Fredrikstad til Sør-Afrika. Denne linjen ble en stor suksess, og i 1908 utvidet man med seilinger på Australia. I 1909 overtok man som agenter for ØK's rute på Sør-Afrika. Svenskene og danskene hadde snart 20 store skip i disse linjene. I 1910 foreslo Fearnley at man skulle starte et norsk rederi som skulle samseile med svenskene i farten på Sør-Afrika og Australia. Svenskene var interesserte, deres opprinnelige samarbeide med den tyske Austral-linjen hadde nettop brutt sammen, så de ville gjerne ha nye partnere. 4 norske og 4 svenske fartøyer skulle settes inn.

Men F&E hadde ikke egnet tonnasje. Følgen ble at man tok kontakt med Wilh. Wilhelmsen, Norges dengang største rederi. Det var Wilhelmsen's **THYRA** som ble linjens første norske skip, da det juleaften 1910 dro fra Norge.

De første månedene var det kun en samseilingsavtale mellom F&E og Wilhelmsen, men i april 1911 opprettet man Den Norske Afrika- og Australia Linje. Med en aksjekapital på NOK 3.000.000 ville man bestille 3 skip på ca. 8500 tdw. og plass til 12 passasjerer. De to rederienes innehavere skulle være disponenter i fellesskap, mens F&E skulle være ekspeditør i Kristiania og generalagent i Norge.

De to rederiene tegnet seg for NOK 500.000 hver, men den øvrige aksjetegning gikk tregt. Da selskapet holdt konstituerte møte i juni, var det kun tegnet NOK 2.000.000, men man fikk det utvidet noe etter hvert. De tre nybyggene, **ATNA**, **TYSLA** og **RENA** ble levert høsten 1911, samtidig overtok linjen også Wilhelmsen's **ELSA** fra 1904. Aksjekapitalen strakk ikke til, og man måtte ta opp et lån på NOK 800.000.

Linjen hadde god tilgang på last, og både i 1912 og 1913 måtte man skaffe mer tonnasje, **LOSNA** og **VINSTRÅ**. Høsten 1913 tok man opp seilinger på India og Burma og i 1914 også Nederlandsk Ost-India (Indonesia). På forbløffende kort tid hadde man etablert en solid linje. *

F&E og Wilhelmsen kom også til å samarbeide om en annen linje. Bryde's Mexico Gulf Linje var ingen stor suksess. Bryde solgte derfor i 1913 aksjemajoriteten i linjen til F&E og Wilhelmsen. Sammen med linjen overtok man også de to fartøyene **NORUEGA** og **MEXICANO**, samt en byggekontrakt ved Sørlandets Skibsbyggeri. Denne ble levert i oktober 1914 som **AMERICA**. Ruten gikk fra Norge til Havana og New Orleans. I 1914 startet man samseiling med AB Svenska Amerika Mexico Linjen. Da startet man også med seilinger på Boston og Philadelphia.

Verdenskrig

Stillingen for den nøytrale skipsfarten var meget uklar. På en stor sjøfartskonferanse i London i 1909 var man blitt enige om en avtale, men den var ikke blitt ratifisert av stormaktene. Etter denne avtalen skulle det være tre grupper varer, absolutt kontrabande, betinget kontrabande og frie varer. Absolutt kontrabande var våpen og ammunisjon, trekkdyr, uniformer og korn. Betinget kontrabande var en rekke typer halvfabrikata, som stål og en del matvarer. I tredje gruppe kom de aller fleste varer. Absolutt kontrabande kunne uten videre konfiskeres. Betinget kontrabande kunne derimot bare beslaglegges hvis det kunne bevises at mottageren var et fiendtlig lands regjering eller en representant for en sådan. Sivile borgere i et fiendtlig land kunne derimot fritt innføre slike varer med nøytrale skip, likesåvel som varer i gruppe tre fritt kunne innføres med nøytrale skip. Hadde denne avtalen blitt fulgt, hadde de nøytrale lands skip hatt en trygg og meget lukrativ tid under krigen. Men slik gikk det ikke.

Tyskerne sa seg villige til å følge avtalen, noe som absolutt ville vært i deres interesse. Også England gikk forsiktig ut, og sa seg i første omgang villig til å følge avtalen, med det unntak at fly og flymateriell skulle regnes som absolutt kontrabande. Men allerede 20. august 1914 kom den første skjerpelsen, da en mengde varer ble gjort til kontrabande. 2. november 1914 erklærte de Tyskland for blokkert og ga alle skip ordre om å gå til engelsk havn for kontroll. Skipsfarten ble nektet å gå nord om Skottland, i stedet måtte man seile gjennom Kanalen og opp langs Englands østkyst, før man satte over til Bergen.

Det tyske mottiltaket lot ikke vente på seg. 4. februar 1915 ble området rundt de britiske øyene erklært som krigssone. Alle fiendtlige skip i dette området ville uten videre bli senket. Nøytrale skulle i utgangspunktet stanses og kontrolleres, men da man påstod (delvis med rette) at England lot sine skip bruke nøytrale flagg, gjorde man det klart at området var meget farlig også for nøytrale. I et forsøk på å skape klarhet,

dukket "nøytralitetsstripene" opp, striper i flaggets farge på skipssiden, med skipets navn og flaggstat tydelig påmalt. Det engelske svar denne gang kom 15. mars, da all trafikk av passasjerer, last og post til og fra Tyskland ble stanset, også trafikk via nøytrale havner og med nøytrale skip. Dette førte til at gods fra nøytrale land til Norge måtte kontrolleres, og at det måtte skaffes attest for at varene ikke skulle reeksporteres til Tyskland. Dette medførte i virkeligheten en fullstendig kontroll også med nøytrale lands utenrikshandel.

Etter som krigen gikk sin gang, hentet engelskmennene fram igjen det gamle konvoi-systemet. Handelsskip seilte i sluttet flokk under oppsyn av krigsskip, det ble også mer og mer vanlig å bevopne handelsskipene. Også nøytrale lands skip sluttet seg til disse konvoiene. Fra 1. februar 1917 innførte Tyskland derfor den uinnskrenkede u-båtkrig. I en vid sone rundt de britiske øyene og langs kysten av Frankrike, samt i størstedelen av Middelhavet, kunne alle skip, sivile som militære, krigførende såvel som nøytrale, senkes uten varsel.

Men det var ikke bare dette som skapte store problemer for skipsfarten. Det var også problemet med å skaffe bunkers, det ville på denne tiden si kull. Mesteparten av verdens bunkerskull kom fra engelske gruver, og det var ofte engelske firmaer som drev bunkersdepoter over store deler av verden. Japan kom tidlig med i krigen, men fra USA kunne det skaffes bunkers fram til våren 1917. Fra da av var det bare England og dets allierte som kunne skaffe denne absolutt nødvendige vare. Dette var et monopol man visste å utnytte. Alt tidlig i krigen la man vanskeligheter i veien for å skaffe bunkers til rederier som drev skipsfart på Tyskland. Fra 25. april 1916 innførte man full bunkerskontroll. Skip som anløp britisk eller britiskkontrollert havn, kunne bare få bunkers mot å love å komme tilbake med last og gå pliktturer til Frankrike med last, som regel kull. Rederier som ikke overholdt dette, eller som lot noen av sine fartøyer seile på Tyskland, ble nektet bunkers til alle sine fartøyer. På denne måten fikk man kontroll med hva nøytrale skip fortok seg og også med de frakter den tok.

Men høsten 1914 var det ikke så dramatisk. Det var faktisk overskudd av tonnasje, for skip som hadde fraktet varer til og fra Tyskland og de andre sentralmaktene, ble ledige. Dette førte til at fraktrater og skipspriser sank den første krigsvinteren. Men fra våren 1915 gikk ratenivået og skipspriser rett til himmels, og en voldsom spekulasjon satte inn. Etter at bunkerskontrollen satte inn, ble ratenivået presset noe ned igjen. Men engelskmennene var ikke fornøyd. Deres egne skip seilte under full statskontroll, og de så seg mektig lei på at nøytrale redere skummet fløten og profiterte på krigen. De ville

ha en ordning med maksimalfrakter for nøytrale skip også.

Forsommeren 1916 fikk Thomas Fearnley jr. en forespørsel fra sin gode venn O. E. Holmden, sjef for et britisk skipsmeglerfirma og rådgiver for regjeringen i skipsfartsspørsmål, om han ville komme til London og diskutere en ordning av kullratene. Det var en privat anmodning, men siden Thomas Fearnley jr. var visepresident i Norges Rederforbund, var det tydelig at det stod offisielle interesser bak. Sammen med skipsreder Hans Westfal Larsen fra Bergen og direktør i Rederforbundet Wilhelm Klaveness reiste han straks over. Det ble meget vanskelige forhandlinger, men man kom fram til en avtale som begge parter kunne leve med.

Etter dette fulgte nye lange forhandlinger om krigsforsikringene av norske skip. Den Norske Krigsforsikring for Skip ønsket ikke å forsikre de skip som seilte i farten mellom England og Frankrike, og det måtte lange forhandlinger til før man fikk disse fartøyene forsikret i London. Etter dette dukket det opp krav om at norske skip for resten av krigen skulle føre engelsk flagg, så de kunne bevepnes, samtidig som de helt ville være under engelsk kontroll. Fra norsk side ble dette kravet knyttet sammen med et krav om at Norge måtte få tilstrekkelige forsyninger av korn og kull. Også disse forhandlingene måtte Thomas Fearnley ta del i. Resultatet ble en tonnasjeavtale mellom Det Norske Rederforbund og British Ministry of War Transport om at ca. 130 fartøyer skulle overføres til britisk flagg for krigens varighet.

Fearnley & Eger i krigsårene

Ved utbruddet av 1. verdenskrig i august 1914 var F&E et veletablert rederi med interesser på tre områder. I trampfart hadde man 7 skip, linjefarten på Frankrike og Nord-Spania i Garonne-linjen beskjeftiget 12 skip, og sammen med Wilh. Wilhelmsen drev man 6 skip i Afrika-Australia Linjen og 2 skip i Mexico-Gulf Linjen. De to siste foretak blir vanligvis ikke regnet med i F&E's flåte, som dermed ble på 19 skip på 31.715 BRT og 52.250 tdw. Det eldste fartøyet var fra 1889, men gjennomsnittsalderen var kun 8 år. Det var lite for norsk skipsfart, i en situasjon hvor mange rederier drev med eldre second-hand dampskip eller seilskip.

Fearnley og Eger disponerte tre selskaper, Aker, Glittre og Garonne, foruten rutene i samarbeid med Wilhelmsen. Skjebnen ble noe forskjellig.

D/S A/S Aker hadde fire skip, **BOGSTAD**, **SKARPSNO**, **FROGNER** og **SINSEN**. Alle gikk i løsfart i Europa. **FROGNER** lå i Riga med last for Bordeaux, men måtte gå til Kristiania for lossing. I november 1914 ble **SKARPSNO** solgt for NOK 155.000. Det var nok en avgjørelse man senere under krigen angret på. I 1915 seilte man meget heldig, dels mellom USA og Skandinavia, dels med jordnøtter fra Afrika til Europa. Men i 1916 var det slutt. Det året ble **SINSEN** senket på Murmanskysten. Våren 1918 ble **FROGNER** torpedert, mens **BOGSATD** forsvant sporløst om høsten. Ved krigens slutt stod derfor D/S A/S Aker uten tonnasje.

Skibs-A/S Glittre hadde tre skip, **MYRDAL**, **HAUGASTØL** og **REIME**. De første krigsårene seilte man uten tap og oppnådde derfor et meget godt resultat for 1915. Overskuddet ble plassert i verdipapirer, som Norge-Mexico Linjen og Afrika-Australia Linjen. Man anskaffet også aksjer i Norsk Hydro, A/S Sydvaranger og en ny sprengstoffabrikk på Håøya.

Høsten 1916 ble **MYRDAL** solgt for NOK 2.500.000. Dette kan sammenlignes med Akers salg av **SKARPSNO** høsten 1914, som innbrakte NOK 155.000. Disse tallene gir et lite bilde av de store endringer som fant sted i skipsprisene i denne "jobbetiden". Første krigsforliset kom i november 1916, da **REIME** ble senket. I november 1917 gikk siste skipet, **HAUGASTØL** tapt.

For å erstatte tapene, hadde man bestilt tre skip ved engelsk verft. for å få kontraktene godkjent, ble eiendomsretten formelt overført til et engelsk selskap, disponert av rederiet Furness, Withy & Co. Ltd. Men Fearnley & Eger var den reelle eier, og skulle overta også formelt etter at krigen var slutt. Fartøyene ble levert i 1917 som **HASLEMERE**, **BEAUMARIS** og **ALLENDALE**. De to siste gikk tapt under engelsk flagg, så bare **HASLEMERE** ble overtatt i januar 1920, da som **HOMLEDAL**.

Selskapet endret også navn i 1917. Siden man etterhvert hadde store interesser utenom skipsfarten, ble navnet nå A/S

Glittre, et navn som senere ble beholdt.

D/S I/S Garonne hadde i 1914 en flåte på 12 skip, alle beskjeftiget i Garonne-linjen eller i tilknytning til den - rute-farten ga ikke nok last, så flere av skipene gikk med cellulose eller trelast til England og kull i retur. Ruten stanset opp i forbindelse med krigsutbruddet, men kom i gang igjen utover høsten 1914. Men fra desember 1914 ble de 6 største skipene sendt over Atlanteren for å gå i fart på USA's østkyst. De øvrige 6 gikk i linjen eller i jordnøttfarten mellom Afrika og Frankrike.

Også Garonne ble spart for skipstap i 1915, og hadde et meget godt år. En hadde behov for mer tonnasje og solgte sine gamle **TOLOSA** og **ASTURIAS**, som ble erstattet av nye og større skip med samme navn. Dessuten bestilte man et nybygg fra England. Dette kunne ikke leveres før enn i 1917, da måtte den, som Glittres nybygg, registreres under engelsk flagg som **KEIGHLEY**. Først i 1920 fikk den norsk flagg som **GRAZIELLA**.

Vanskelighetene startet i 1916. Allerede i januar forsvant **GRAZIELLA** sporløst, **PAPELERA** ble senket i april, **RENTERIA** og **TOLOSA** i august, **BELLE ILE** i november og **NERVION** i desember. Halve flåten var gått tapt, og tross skyhøye skipspriser så man seg nødsaget til å kjøpe et brukt fartøy, som også fikk navnet **TOLOSA**. På grunn av de store tapene, ønsket man å tyrekke alle skipene ut av europeisk fart, men de skjerpede tiltak overfor nøytrale gjorde dette umulig. Enten måtte man fortsette farten for egen regning, eller slutte fartøyene til den engelske regjering på tonnasjeavtalens betingelser.

I begynnelsen av 1917 var det bare to skip i Bordeaux-ruten, **BISCAYA** og **GALICIA**. I juli måned ble **BISCAYA** rekvirert av The Shipping Controller, og ruten ble resten av krigen opprettholdt av ett eneste fartøy. Dette året forliste **NAVARRA** og **ORIA**. 1918 ga ikke tap, dermed stod rederiet tilbake med **GALICIA**, **BISCAYA**, **CORUNA**, **ASTURIAS**, **TOLOSA** og den ennå ikke formelt overtatte **GRAZIELLA** til å møte freden med. Flåten var halvert.

Samarbeidet med Wilhelmsen

Den norske Afrika-Australia linjee, ble mindre berørt av krigen enn skipsfarten i Europa. Ved krigsutbruddet hadde

linjen 6 skip, men allerede 7. august ble **TYSLA** minesprengt utenfor Vlissingen som det første norske krigsforliset. Til erstatning ble et nytt skip med samme navn kjøpt inn. I håp om bedret lastetilgang når konkurransen fra den tyske Austral-linjen var borte, bestilte man 4 fartøyer fra engelske verft. Etter de første usikre uker, tok da farten seg også godt opp, selv om det p.g.av feilslått hvetehøst i Australia ble nødvendig å dirigere skipene mer om Nederlandsk India eller Sør-Amerika.

Oversjøiske ruter kunne seile nokså uhindret. I europeiske farvann hadde de de samme vansker som andre skip, men mesteparten av tiden var de utenfor tyske u-båters rekkevidde. Enkelte tyske hjelpekryssere opererte som kapere, men de var få. Det var først i 1917 vanskene kom, dels i form av den uinnskrenkede u-båtkrig, dels i form av Englands og USA's blokade av varetilførselen til Norge. Etter som varetilførselen til Norge ble innskrenket, ble de p.g.av bunkerskontrollen pres-set over i annen fart, men i den farligste farten, kullfarten mellom England og Frankrike, passet de rett og slett ikke.

I 1915 hadde man ingen tap, men kjøpte inn et brukt fartøy, D/S **BOMMA**. To motorskip ble også bestilt fra Burmeister og Wain med levering i 1917 og 1920, tider som ble kraftig overskredet. Heller ikke i 1916 hadde man tap, før man overtok et fartøy fra engelsk verft, **RINDA**. Det grunnstøtte på første reis og måtte kondemneres. Som erstatning kjøpte man 10.000-tonneren **BESSA** fra USA. Prisen var vel NOK 7.000.000, en uhørt pris to år tidligere. Siste forlis kom i 1917, da **ELSA** ble torpedert utenfor Dartmouth. Av de 10 skip man disponerte under krigen, gikk således tre tapt (av dem et "vanlig" forlis), et bemerkelsesverdig godt resultat.

Norge-Mexico Gulf Linjen klarte seg ikke så godt. Linjen disponerte to egne skip og hadde ett på tidscerteparti. P.g.av krigen i Europa ble Norge mer avhengig av varetilførsel fra USA, så lastemengden derfra økte sterkt. Farten på Mexico derimot stoppet helt opp fra 1915 grunnet politisk uro og borgerkrig der. En vanske var det også at det var svært smått med returlast fra Norge til USA.

Men ny tonnasje måtte skaffes. Aksjekapitalen ble utvidet fra 2 til 3 millioner kroner, fartøy nr. 3 ble overtatt fra Fevik i oktober 1914 og et, **CUBANO**, ble kjøpt brukt i England i april 1915. Begge ble raskt senket, **CUBANO** med den begrunnelsen at det var kjøpt fra England etter krigsutbruddet.

Tre dieselskip ble bestilt, ett for levering i 1917, to i 1918, før ytterligere ett dampskip ble kjøpt. Nybyggene ble forøvrig levert med meget stor forsinkelse. Også i 1916 lyktes man i å få kjøpt inn et dampskip, samtidig som man mistet en nybygging etter bare tre måneder. Av de 7 skip man disponerte under krigen, gikk således tre tapt.

Fartøyene i disse to linjene var eid av Fearnley & Eger og Wilhelmsen i fellesskap, men de ble drevet av Wilhelmsen og var registrert i Tønsberg. Fearnley & Eger hadde som Generalagent for linjene hånd om ekspedisjonen i Kristiania.

I 1917 flytte Wilhelmsen til Kristiania (men fortsetter like til denne dag å registrere alle sine skip i Tønsberg). Nå ble det bestemt å opprette et nytt selskap, Fearnley & Wilhelmsen, som skulle drive de to linjene. Dette firmaet overtok samtidig representasjonen av de svenske og danske linjer som Fearnley & Eger hadde stått for.

Den nye avtalen kom ikke til å bestå lenge. Wilh. Wilhelmsen overtok etter hvert aksjemajoriteten i de to linjene. Følgende ble at firmaet Fearnley & Wilhelmsen i 1920 ble oppløst, og linjene og driften av dem ble i sin helhet overtatt av Wilhelmsen. Samtidig overtok Wilhelmsen alle de linjeagenturer Fearnley & Wilhelmsen hadde innehatt. Fearnley & Eger ble på sin side holdt skadesløse ved at firmaet i 5 år skulle ha utbetalt halvparten av linjenes nettointekter og halvparten av det man tjente på de linjeagenturer som opprinnelig hadde tilhørt rederiet. Med denne avtalen opphørte for en tid Fearnley & Eger's oversjøiske linjefart.

Neste generasjon tar over

Allerede i 1903 hadde Thomas Fearnley IV tatt sin sønn, Thomas Fearnley jr. opp i firmaet. I 1905 trakk Engelhardt Eger seg tilbake, men som vi alt har sett, navnet ble ikke endret. Etter som årene gikk, overtok T.F.jr. mer og mer av driften, men under siste del av 1. verdenskrig, da han i lengre tid oppholdt seg i England, var det T.F. IV som forstod den daglige drift.

T.F. IV ble etter som årene gikk, mer og mer interessert

i friluftsliv. Han kjøpte seg gården Toresplassen på Sollihøgda, hvor han etter hvert kom til å få store skogseiendommer. Ved Russvatn i Jotunheimen fikk han seg en jakthytte, hvor han ofte var på villreinjakt. Også i Rauland i Telemark kjøpte han opp fjelltrakter. Han var ofte på jakt sammen med den daværende svenske kronprins, den senere kong Gustaf. Dette førte til at han fikk den fine tittelen Hoffjægermester. Han var også med å stifte Christiania Skiklubb (hvor han var formann 1884 - 1927) og Foreningen til Ski-Idrettens Fremme (som organiserer Holmenkollrennene). Han var med å skaffe midlene som gjorde at Nordmarka kunne sikres for Oslo's befolkning, og støttet arbeidet med å få i stand Holmenkollbanen. Han var blant stifterne av Norges Jeger- og Fiskerforbund. Med disse interessene, er det ikke underlig at han var blant de store bidragsytere til Fridtjof Nansens ekspedisjoner. Men han var også kunstininteressert og dypt religiøs. Han bidro til reisningen av Lidar kapell i sin hjembygd Østre Slidre og bekostet Sollihøgda kapell utenfor Oslo.

Thomas Fearnley Jr. fikk, som faren, sin utdannelse ved Handelshøyskolen i Leipzig. Han begynte i familiefirmaet i 1901 og ble som nevnt kompanjong i 1903. Som vi har sett, ble han under verdenskrigen meget benyttet til å løse vanskene norsk skipsfartsnæring stod overfor. I mellomkrigstiden trakk han seg langt på vei ut av aktivt arbeide i redernes organisasjoner, men da Rederforbundet holdt på å bli sprengt på spørsmålet om Krigsforsikringens overskudd, lot han seg velge til en meglingskomité som fant frem til et kompromiss, som førte til opprettelsen av Norges Skipshypotek A/S. Da den nye verdenskrise stundet til utover i 30-årene, kom han igjen med i ledelsen. Da 2.verdenskrig brøt ut, måtte han for annen gang reise til London for å lede skipsfartsforhandlinger med britene.

Som sin far var han sterkt interessert i idrett, men hans store lidenskap var tennis og hestesport. Han var med på å få istand Norges Lawn Tennis Forbund i 1909 og Norges Riksforbund for Idræt (Norges Idrettsforbund) i 1910, fra 1932 til 1941 var han formann i Norsk Jockeyklubb. Fra 1927 til 1951 var han Norges medlem i Den Internasjonale Olympiske komité (CIO), og han har æren for at Vinterlekene i 1952 ble lagt til Oslo.

Hoffjægermester Fearnley trakk seg tilbake fra den daglige drift i rederiet i 1921, men han vedble å interessere seg for driften like til sin død, 17.mai 1927. Thomas Fearnley jr. ønsket å ha en kompanjong og tok opp i firmaet Dagfinn Paust. Han var født i Sandar i 1881 og hadde begynt sin shippingvirksomhet hos Johan Bryde i Sandefjord. Han kom til Fearnley & Eger med overtagelsen av Norge-Mexico Gulf linjen i 1913 og ble da linjens kontorsjef. Etter å ha blitt partner, var det Paust som hadde den daglige ledelsen av selve rederidriften, inntil han trakk seg tilbake i 1954. Thomas Fearnley jr. hadde tallrike interesser i norsk næringsliv også utenom shipping. Paust ble i mellomkrigstiden mye benyttet i redernes organisasjoner. Han var formann i Oslo Rederiforening, styreformann i Assuransforeningen Skuld 1935-49, president i Norsk Selskab til Skibbruddnes Redning 1931 - 47 og ordfører i representantskapet for A/S Framnæs Mek. Værksted 1929 - 40. I 30-årene var han viseformann i den internasjonale tankskipspoolen i London.

Flåtens gjenreising

Da krigen startet, hadde Fearnley & Eger disponert 19 skip på 30.926 brt. I krigens løp hadde man kjøpt eller bygget 7 skip på 14.293 brt. og solgt 4 skip på 13.950 brt. Krigsforlisene utgjorde 15 skip på 27.074 brt. Ved utgangen av 1918 stod derfor Fearnley & Eger igjen med 7 skip på 12.731 brt. Hertil kom 2 små skip, **STEIN** og **FORSETE**, som rederiet disponerte for andre eiere. Tapene utgjorde dermed 60% av den flåte man disponerte under krigen. Dette var godt over den totale handelsflåtes tapstall på 49,4 %. Årsaken er rimeligvis at nesten hele flåten bestod av typiske småskip beregnet på fart i europeiske farvann. Det var nettopp her tapene var som størst.

Mange norske redere hadde søkt å erstatte sine tap eller utvide sin flåte under krigen. Nybygg viste seg vanskelig å få tak i. England var den store leverandøren, men verftene der var fullt ut belagt med bygging av krigsskip og handelsskip til eget flagg. Vi har alt sett at Fearnley & Egers fire kontrakter måtte plasseres under engelsk flagg for ikke å gå tapt. Nøytrale skipsbyggerland som Norge, Danmark og Nederland hadde ikke tilstrekkelig byggekapasitet til å møte etterspørselen, dessuten var de avhengige av ståltilførsler utenfra. Fikk man stål fra England, var man forpliktet til å la skipene seile for engelsk regning. fikk man stålet fra Tyskland, måtte man

forpliktet seg til ikke å seile for England. Følgen var at særlig skip bygget i Nederland ble liggende i opplag til krigen var over. Noen prøvde seg i til da utradisjonelle byggerland som USA, Japan eller Kina. USA-kontraktene gikk stort sett tapt da USA kom med i krigen våren 1917. Andre redere satset helt utradisjonelt, og ønsket å bygge treskip eller betongskip. De som i det hele tatt fikk skip ut av det, fikk sine skip langt senere enn lovt, og til en høyere pris enn avtalt. At fraktmarkedet i mellomtiden hadde brutt sammen, gjorde ikke situasjonen lettere.

Fearnley & Eger hadde, som vi har sett, kjøpt noen få skip second-hand under krigen, ved siden av de fire engelske nybyggene (hvorav tre gikk tapt før man kunne overta dem). Samtidig stod man med forliserstatninger for 15 skip og et stort behov for ny tonnasje, særlig til Garonne-linjen. Her gjaldt det å kunne tilby skipsrom, så ikke konkurrenter kom inn og overtok den goodwill man hadde bygget opp.

D/S A/S Aker, som stod uten tonnasje, bestilte i 1919 to skip fra engelske verft. Samlet pris ble NOK 9.400.000. En hadde NOK 6.900.000 i forliserstatninger, resten måtte lares. Ingen av skipene ble ferdige før fraktmarkedet brøt sammen. Det første, **BOGSTAD**, var klart til levering i august 1920. Da hadde A/S Glittre behov av et fartøy som kunne settes inn i Mexico-Gulf Linjen, og fartøyet ble overført dit. Da linjen rett etter ble overtatt av Wilhelmsen, ble fartøyet lagt opp, før det seilte et par år i trampfart. Det ble solgt til Japan i 1924, trolig med stort tap. Det andre, **FROGNER**, ble først levert i oktober 1921. Det gikk i trampfart til det ble solgt til Spania i 1927 for en brøkdel av byggeprisen. Deretter ble D/S A/S Aker oppløst.

Heller ikke A/S Glittre var heldig med sine kontraheringer. Man stod igjen med ett fartøy, **HOMLEDAL** som man først kunne overta i februar 1920. En kontraherte derfor to skip, en 8.000-tonner for levering i januar 1920 og en 9.100-tonner for levering i mai samme år. Den første ble solgt før levering, den andre ble levert i oktober 1920 som **STAUR**. Den ble solgt til Holland året etter.

For D/S I/S Garonne var situasjonen annerledes. Tapet av skip hadde vært stort, og siden man drev linjefart, trengte man ny tonnasje raskt. Fram til utgangen av 1919 hadde man kontrahert 6 skip, alle små skip beregnet for europeisk fart.

Kontraktsummen var NOK 15.400.000. I forliserstatninger hadde man NOK 11.400.000, resten måtte lånes. Men også her var man rammet av sammenbruddet i verdenshandelen. En fikk plutselig langt flere skip enn en hadde bruk for. Det lyktes å få kansellert 2 av kontraktene, de andre fire ble etter hvert levert til redusert pris, **ORIA** i november 1920, **NAVARRA** i januar 1921, **RENTERIA** i mai samme år og **PAPELERA** først i februar 1922. I den gamle linjen kunne de ikke alle beskjeftiges. Derfor prøvde man å opprette nye linjer, en fra Finland til Frankrike, en annen fra Finland til England. Begge forsøkene måtte oppgis etter kort tid. Mange av Garonne's fartøyer ble i lang tid beskjeftiget i trampfart.

Et nytt selskap kom til i 1924. Bakgrunnen var den samme som i 1909, da D/S A/S Glitre ble etablert. Denne gangen var det Forenede Rederier A/S (Gørrissen & Co. A/S) som var kommet i vanskeligheter. Det var Andresens Bank som måtte overta tre skip, **EKSJØ**, **ELVENES** og **ERLE**. D/S A/S Erle ble opprettet, vesentlig med kapital fra Banken, og Fearnley & Eger overtok disponeringen. Men denne gangen var konjunktorene imot det nye foretaket. D/S A/S Erle tapte betydelige beløp hvert år. **ELVENES** ble solgt allerede i 1925, **EKSJØ** ble solgt for hogging i 1926 og **ERLE** ble solgt i 1927. Deretter ble selskapet oppløst.

Fern Line

En ny epoke i Fearnley & Eger's virksomhet kom i 1922. Da kontraherte man to motorskip på 7.900 tonn fra Deutsche Werft AG i Hamburg. Året etter kontraherte man ytterligere to, men solgte raskt den ene kontrakten til A. F. Klaveness & Co. A/S. På grunn av superinflasjonen i Tyskland og urolighetene omkring Rhur-besettelsen, ble skipene sterkt forsinket og ikke levert før enn i perioden november 1924 til

august 1925. De fikk navnene **FERNBANK**, **FERNCLIFF** og **FERNDAL**. Dermed hadde man fått en ny navnepolitikk i rederiet. Senere skip fikk alltid **FERN**-navn, mens D/S I/S Garonne opprettholdt sin politikk med navn fra seilingsområdet i Vest-Frankrike og Nord-Spania.

Da skipene ble kontrahert hadde man ingen fart å sette dem inn i. Man ønsket igjen å engasjere seg i linjefart, men hvor? Etter langvarige undersøkelser kom man frem til at det beste ville være en rute US Gulf - Far East. I dag ser vi på linjefart som stykkgodsfart, men denne linjen, som fikk navnet Fern Line, vel nærmest må karakteriseres som kontraktsfart med bulk-partier.

Grunnlaget for linjen var skiping av fosfat og bomull fra Gulfen til Japan. Den tunge fosfaten utnyttet dødvektskapasiteten, den lette bomullen kubikkinnholdet i skipene. Verre var det med returlast. I første omgang var det kopra for såpegiganten Procter & Gamble fra Filippinene til Gulfen. Man startet med en seiling hver 45. dag. Dermed trengte man 5 skip og ha ett i reserve. Selv hadde man bare tre egnede skip. En inngikk derfor samarbeid med A. F. Klaveness & Co. A/S. Fearnley & Eger skulle sette inn sine tre nybygde **FERN**-skip, Klaveness to motorskip av samme type. Et eventuelt 6. skip skulle komme fra Klaveness, det 7. fra F&E osv. Interessentskapet Fern Line skulle stå for driften av linjen og tidsbefrakte de nødvendige skip fra de to rederiene. Fearnley & Eger skulle stå for den daglige drift. For ikke å oppleve en oppløsning - som i samarbeidet med Wilhelmsen - på nytt, var det tatt inn i avtalen detaljerte regler om en eventuell oppløsning. Det første skipet i linjen var **FERNDAL** som forlot Gulfen 19. september 1925 med 4.000 tonn fosfat og 5.400 baller bomull, nr. 2 var Klaveness' **SANGSTAD**. Allerede i 1926 utvidet man til månedlige seilinger, i depresjonsåret 1931 kom man opp i hele 26 seilinger.

Da var det allerede slutt på koprastene fra Filippinene. I en overgang var returlasten kopra fra Celebes til Århus, noe som muliggjorde verkstedopphold i Europa, før en dro over Atlanteren med tilfeldig last. Senere kom man inn i sukkerskipninger fra Filippinene til Gulfen. Også annen returlast var man borti, ris fra Saigon til Vest-India, bønner fra Vladivostok til Europa, Korn fra Australia til Europa eller malm fra Ny Caledonia til Europa eller USA. En søkte stadig etter stykkgods, men i hele mellomkrigstiden spilte dette en helt underordnet rolle for linjen.

Linjen seilte godt og tjente penger. En trengte stadig å utvide med ytterligere tonnasje. Fearnley og Eger satte i 1926 - 30 inn ett nytt skip hvert år i linjen, **FERNHILL** i 1926, **FERNLANE** (eid av D/S I/S Garonne) i 1927, **FERNMOOR** i 1928, **FERNGLÉN** i 1929 og **FERNWOOD** i 1930. Neste mann var **FERNBROOK** i 1932. Alle disse skipene var relativt like, men de fire siste hadde to dieselmotorer og to propeller. **FERNGLÉN** forliste forøvrig i 1933 og ble erstattet av et nytt skip med samme navn i 1936. Siste skip til linjefarten før 2.verdenskrig var **FERNPLANT** som ble levert i oktober 1939, det også til D/S I/S Garonne.

Depresjonsårene førte til vansker for Fern Line som for all annen skipsfart. En prøvde seg derfor også med annen fart. Omkring 1930 forsøkte en seg på en linje USA - Australia. Her var returlasten vesentlig malm fra Whyalla til Baltimore, men dette var ikke økonomisk vellykket. Bedre gikk det da en i 1936 tok opp seilinger USA - Middelhavet. En startet mellom New York og Philadelphia til Genoa, Livorno og Napoli. Det var ikke utelukkende positivt. En kom med i linjekonferansen, men det var vanskelig å få nok last. Fra USA var det vesentlig skipning av skrapjern. Lastetilgangen var etter hvert så vanskelig at linjene begynte å gå under konferanseratene. Bedre ble det ikke da handelsrestriksjonene mot Italia p.g.av Etiopiakonflikten kom til. En utvidet derfor linjen til å omfatte hele Middelhavsområdet, og nå gikk det noe bedre, selv om det fremdeles var konkurrenter som gikk under gjeldende rater. En opprettholdt en frekvens på omkring en seiling i måneden frem til utbruddet av 2. verdenskrig. Da ble linjens virksomhet kraftig hindret, før den våren 1940 stoppet helt opp.

Fern Line fikk 15 driftsår før 2. verdenskrig brøt ut. Det ble 15 år med varierende overskudd, men linjen og A/S Glittre kunne holde sine skip beskjeftiget og sjøfolkene i arbeid. Det er ikke alle norske rederier som greidde det, enkelte år var hele 25% av handelsflåten lagt opp. Betydningen av at man i disse

årene satset på linjefart er derfor større enn de rent regnskapsmessige resultater skulle tilsi.

D/S I/S Garonne i mellomkrigstiden

Garonne-selskapet fikk en vanskelig tid i mellomkrigstiden. Etter at leveringene av nybygd tonnasje var over, satt en med for stor flåte. Mange av skipene var eldre, og størrelsen gjorde dem uegnet i oversjøisk linjefart. Fartøyene måtte derfor i stor utsekk drives i trampfart. Særlig i jordnøttfarten fra Vest-Afrika fant mange beskjeftigelse.

Men linjefarten ble drevet i hele mellomkrigstiden. En inngikk avtale om samseiling med Svenska Lloyd på strekningen Nantes - Nord-Spania. Likeledes ble man enig med Det Bergenske Dampskibsselskab om en konkurranseregulering. BDS skulle ha trafikken mellom Vest-Norge og vestfranske havner, Fearnley & Eger skulle ha trafikken på Østlandet. Skillet ble satt til Kristiansand, som begge rederier kunne betjene.

Driften av Garonnelinjen ga forbausende stabile resultater. Sett i forhold til annen norsk skipsfart i mellomkrigstiden, ga linjen godt - til dels meget godt - utbytte. Det betød ikke at man var uten problemer. Streik og lockout i de forskjellige land skapte store problemer. Men streik kunne også øke fortjenesten. Det skjedde i forbindelse med kullstreiken i England i 1926.

Også D/S I/S Garonne kunne anskaffe nye fartøyer i mellomkrigstiden. I 1924 kjøpte man et to år gammelt skip som fikk navnet **NERVION**. I 1925 fulgte linjens første motorskip, **CHARENTE**, før en i 1930 fikk et nytt dampskip, **TOLOSA**. **CHARENTE** forliste forøvrig i 1932 og ble erstattet i 1935 av et nytt fartøy av samme navn. Det var utstyrt med Compound-maskin og lavtrykksturbin, en løsning som også ble valgt for de litt større **ARAGON** i 1937 og **BISCAYA** i 1939.

Av større betydning på lengre sikt var det at D/S I/S Garonne også anskaffet tonnasje som ikke var øremerket til Garonnelinjen. I 1927 kom M/S **FERNLANE** som ble satt inn i Fern Line, og i 1931 overtok man rederiets andre tankskip, M/T **GARONNE**. I 1939 overtok man M/S **FERNPLANT**, også til Fern Line.

I 1931 hadde Garonne et dårlig resultat. På dette tidspunkt hadde Fearnley & Eger kjøpt opp en god del av aksjekapitalen i selskapet, men fremdeles var det mange aksjo-

nærer som ikke hadde tilknytning til familien. Man gikk nå ut med et tilbud om å overta hele aksjekapitalen til kurs 115%. I en situasjon hvor det var mørke utsikter til videre fortjeneste, var det mange som ble sterkt fristet. Etter dette ble storparten av aksjene overtatt, og firma Fearnley & Eger fikk full kontroll med selskapet.

Tredje generasjon kommer med

Thomas Fearnley jr. hadde ingen sønn. I 1931 ble derfor søsterens sønn, Nils Astrup tatt opp. Dette skulle komme til å forsterke den tendens som var startet allerede av firmaets grunnlegger, som ikke bare var interessert i shipping, men også i industrivirksomhet. Vi har tidligere nevnt hans eierskap i betydelige norske industriforetag. I tillegg var han med i styret i Andresens Bank i Oslo og Hambros Bank i London. Fra 1920 var han også eier av Société du Madal S.A., som eide store plantaser i Portugisisk Øst-Afrika (Mocambique). Nå ble interessene ytterligere utvidet, dels gjennom A/S Glittre og dels i andre familieselskaper. Familien ble store aksjonærer i Sultjelma Gruber, Meråker Smelteverk og Orkla Grubeaktiebolag. Flere av disse selskapene skulle i etterkrigstiden komme inn som eiere i rederiets skip. Nils Astrup førte med seg det store skogkomplekset A/S Vergjedalsbruket i Numedal og interesser i Dalen-Portland Cementfabrikk.

Samtidig ble også Sigurd Berentson tatt opp som partner. Han var blitt ansatt hos Fearnley & Eger som befraktningsagent i 1911. I årene 1918-20 var han sjefsbefrakter i Statens Skipsfartsdirektorat, før han vendte tilbake til F&E. Fra 1923 var han rederiets kontorsjef.

Utviklingen i rederiet utover i 30-årene førte til at lokalene man hadde hatt i Sjøfartsbygningen siden 1915 ble for små. I 1937 kunne man flytte inn i eget bygg i Rådhusgaten 23.

Tankskipsfarten

Utover i 20-årene steg verdens oljeproduksjon og for-

bruk kraftig. Dette skapte tonnasjeknapphet og meget høye frakter, de få rederne som hadde tankskip gjorde gode penger. Mesteparten av tankflåten var eid av oljeselskapene, men med den raske ekspansjonen i næringen, ønsket de å frigjøre kapital og ikke lenger eie så stor del av tonnasjen selv. Mange norske redere så her en sjangse, og i årene 1925-30 økte den norske tankskipstonnasjen sterkt. Mange redere satset for første gang i et for dem nytt marked.

Også Fearnley & Eger ønsket å prøve seg. I 1928 overtok man det første i en serie på 10 tankskip på 9.500 t.dw. fra Götaverken. Skipet fikk navnet **GLITTRE** og ble da også eiet av A/S Glittre. En hadde ikke gjort avtale om skipets beskjeftigelse, det skulle befraktes i det åpne marked. Men her var man borti ny mark. Under forhandlinger med Anglo-Saxon om et lengre tidscerteparti bad man om bankgaranti for oppfyllelse av cerepartiet, noe som ikke var uvanlig. Det noe forundrede svaret kom raskt: Hvilken bank ønsker dere at vi skal garantere for?

Sommeren 1928 var ratene i en bølgedal, men ga fremdeles overskudd. Men nå steg de igjen, til en topp ble nådd i januar 1930. Man valgte derfor å kontrahere et tankskip til, M/T **GARONNE** ble bestilt til D/S I/S Garonne fra Burmeister & Wain. Fartøyet, som var på 11.000 tdw. ble levert i mars 1931. Da var situasjonen på fraktmarkedet totalt endret. fra 1929 til 1930 gikk verdens oljeproduksjon ned med 12 %, mens tankflåten hadde økt med 26 %. De redere som hadde tegnet langsiktige tidscertepartier, gjorde gode penger, de andre, blandt dem Fearnley & Eger, var i store vansker. **GARONNE** måtte gå i opplag og kom ikke i fart før enn i november.

Situasjonen var håpløs for redere med skip i løsfart. Arbeidet ble tatt opp for om mulig å danne et kartell som skulle regulere utbudet av tonnasje. En måtte da få med de fleste - helst alle - tankshipsrederne og bli enige om å holde en del av flåten i opplag, så den resterende flåte kunne seile med overskudd. De redere som holdt skip unna fraktmarkedet, måtte få økonomisk kompensasjon, så resultatet ble omtrent det samme som for eiere med skip i fart.

Spørsmålet om samarbeide mellom tankskipsrederiene opptok tankredene i 30-årene. Det lyktes til slutt å skape et samarbeid som fungerte, International Tanker Owners' Association Ltd., eller Tankskipspoolen som den ble kalt i Norge. De to drivende krefter var engelskmannen H. T. Schierwater fra United Molasses Co. Ltd. og skipsreder Dagfinn Paust fra Fearnley & Eger. En lyktes i å få ratenivået oppover til regningssvarende drift, samtidig som en holdt nybyggingen nede, men man lyktes ikke å stanse det helt.

Lett kan det ikke ha vært for Paust da Fearnley & Eger i 1934 overtok sperrede mark-tilgodehavender fra Unilever og bestilte ett nytt tankskip på 14.770 tdw. fra Deutsche Werft. Fartøyet ble levert i juli 1936 som **FERNCASTLE**. For rederiet var det en god butikk. 9 måneder senere solgte man **GLITRE** til en Stavanger-reder. Da tankskipsmarkedet igjen var i en boom-situasjon, overtok man ytterligere ett fartøy fra Deutsche Werft, **FERNCOURT** i august 1938. Dette skipet var bestilt av et nystartet rederi, Skibs-A/S Marina, som var opprettet av Thomas Fearnley jr. og Nils Astrup. Det ble beskjeftiget på et langt tidscerteparti.

Mot en ny krig

3. september 1939 brøt 2. verdenskrig ut. Fearnley & Eger's flåte utgjorde 19 skip på i alt 142.140 tdw. 7 dampdrevne skip for Garonnelinjen og europeisk fart, **GRAZIELLA**, **ORIA**, **NAVARRA**, **TOLOSA**, **CHARENTA**, **ARAGON** og **BIS-CAYA** utgjorde i alt 20.820 tdw. 9 motorskip for oversjøisk linjefart, **FERNBANK**, **FERNCLIFF**, **FERNDAL**, **FERNHILL**, **FERNLANE**, **FERNMOOR**, **FERNWOOD**, **FERNBROOK** og **FERNGLEN** utgjorde 72.780 tdw. Endelig hadde man 3 motortankere, **GARONNE**, **FERNCASTLE** og **FERN-COURT** på 40.540 tdw. I ordre hadde man ytterligere to linjeskip på 8.800 tdw. hver, **FERNPLANT** som ble levert i oktober 1939 og **FERNGULF** som man ikke kom til å kunne overta før om 6 år.

Krigen kom det første 3/4 året til å arte seg omtrent som 1. verdenskrig, med den forskjell at alt gikk så meget raskere. Man var formelt blitt enige om regler for sjøkrigsførselen i en avtale utarbeidet i London i 1936. Her var det slått fast at handelsskip aldri måtte senkes før enn mannskap, passasjerer og skipspairer var brakt i sikkerhet. Nøytrale skip skulle ikke senkes, men kunne oppbringes for å få lasten undersøkt. Det var

satt opp detaljerte lister over hva som var kontrabande og kunne beslaglegges, men et nøytralt skip som førte kontrabande skulle ikke kunne beslaglegges. Krigførende lands handelsskip derimot, var fritt vilt. Det var til og med gitt nøyte regler for hvilke værforhold man kunne regne det som trygt å sende mannskap og passasjerer i båtene. Disse reglene holdt i omtrent en dag, før alle krigførende parter hadde kommet med langt strengere regler for egen oppførsel. Etter et par uker hadde man kommet fram til den uinnskrenkede u-båtkrig, det hadde tatt 2 1/2 år forrige gang.

England satte straks i gang blokade av Tyskland. Lik-som sist førte det til kontroll av trafikken også mellom oversjøiske nøytrale land og Norge. Tyskland svarte med å erklære farvannene rundt England for krigssone og foruten u-båtkrig å legge ut miner. Disse forholdene førte til store vansker, særlig for Garonne-linjen, da båtene måtte om engelsk havn for kontroll.

Men denne gangen var også norske myndigheter opp-satt på å få kontroll med handelsflåten. Det var viktig å sørge for de nødvendige forsyninger til landet, og det var viktig at flåten fremdeles seilte, så landet fikk valutainntekter. Men seilasen måtte ikke foregå på en slik måte at det satte landets nøytralitetspolitikk i fare. Allerede 28. august ble det forbudt å selge norske skip til utlandet. uten tillatelse. 5. september kom det en anordning som bestemte at alle fraktkontrakter med utenlandske befraktere skulle godkjennes av myndighetene. For å forhindre at rederne valgte å legge opp sine skip, ble det samtidig bestemt at det var forbudt å legge opp skip uten tillatelse. På denne måten kunne myndighetene skaffe seg nok tonnasje til egne behov, samtidig som man sikret seg å kunne oppfylle eventuelle tonnasjeavtaler med fremmede makter. det ble også innført maksimalfrakter for transport av visse varer som hvete, sukker, kraftfor, kull og koks til Norge. Redere som avgav skip til slik frakt skulle få kompensasjon.

Som ventet var britene sterkt interessert i at mesteparten av den norske flåten seilte for dem. Rederne var interessert i at man ikke kom opp i samme situasjon som sist med bunkernekt og eksportforbud. Allerede i oktober måned dro derfor en delegasjon fra Rederforbundet til England for å forhandle om en tonnasjeavtale. Lederen for delegasjonen var den samme som sist gang, Thomas Fearnley jr. Det ble en hektisk forhandlingsrunde, før man 11. november kom fram til

en avtale mellom den britiske regjering og Norges Rederforbund. Avtalen gjorde det klart at ca. halvparten av tanktonnasjen og tramptonnasjen skulle seile for England til markedsrente. Overføringen til britisk fart gikk greit utover vinteren. Den Norske linjefarten mellom tredjeland eller mellom Norge og utlandet skulle fortsette som før.

For Fearnley og Eger var det som nevnt Garonnelinjen som fikk vansker den første tiden. Farten gikk for en stor del i farvannet rundt England, med ubåt- og minefare. Kontrollen

tok tid. Fern Line fortsatte nesten uendret, det samme var tilfelle med tankskipene. Først 6. april 1940 kom rederiets første tap, da D/S **NAVARRA** ble torpedert vest av Orknøyene med kullast fra Swansea til Oslo. 6 mann mistet livet.

9. april fant flåten spredt utover verdenshavene. **GRAZIELLA** og **FERNDAL** var i norsk havn, mens **CHARENTE** lå i svensk havn. De øvrige skip stod i første omgang til alliert disposisjon. Men det er en historie vi får komme tilbake til i neste avsnitt.

Skip eid av Thomas Fearnley I

1) Snau **MARIA** (1784 - ?)

1784: 08.09.: Ths. Fearnley & Jens Westergaard kjøper snau **MARIA**. Det er dessverre alt som er kjent om dette fartøyet.

Skip eid av Amandus Fearnley (bror av Ths. Fearnley III)

1) Bark **NEPTUN** (C-27) (1846 - 1860)

1830: Levert fra ukjent bygger i Libau, Russland, med ukjent navn til ukjent eier.
123 KL, 272 nrt. 97.0 x 24.0 x 13.5

1846: Innkjøpt av Amandus Fearnley m.fl., Fredrikshald. Fartøyet het nå **NEPTUN**.

1860: Solgt til Mads Wiel's Enke & Co., Fredrikshald.

1864: 27.03.: Solgt til Ths., Johan, H. & C. Stang & Torkild Aschehoug (Ths. Stang), Fredrikshald.

1864: Rigget om til brigg

1874: Solgt til Fr. Stang, Fredrikshald (HBDR)

1874: Overtatt av Fr., C. & Richard Stang & Ths. S.

3) Bark **HERKULES** (C-48) (1855 - c.1861)

1835: Levert fra ukjent bygger i Calmar, Sverige, med ukjent navn for ukjent eier.
103,5 KL. Ukjente dimensjoner.

1855: Fartøyet var eid i Göteborg, Sverige.

1855: Innkjøpt av Amandus Fearnley m.fl., Fredrikshald.

1861: Ikke lenger registrert i Fredrikshald.

Ukjent skjebne.

4) Brigg **POLARSTJERNEN** (C-17) (1858-68)

1850: Bygd før dette år i Elsfleth i Tyskland, navn og eier ukjent.
96 KL, 223 nrt 93.0 x 23.0 x 12.5

1858: Innkjøpt av et Interresentskab for Ishavsfangst i Fredrikshald. Omdøpt **POLARSTJERNEN**. Deltakere var byens ledende menn: P. Anker, J. Stang, Ths. Stang jr., N. A. Stang jr., A. M. Wiel, T. M. Wiel, C. Hansen, K. Knudsen, Chr. Mostue, J. Hiorth og Amandus Fearnley.

1868: Solgt til Carl Bull & I. H. Christensen, Tønsberg.

1878: Solgt til E. O. Røed m.fl., Kristiania.

1883: Forsviner fra Veritas, senere ukjent.

en avtale mellom den britiske regjering og Norges Rederforbund. Avtalen gjorde det klart at ca. halvparten av tanktonnasjen og tramptonnasjen skulle seile for England til markedsrente. Overføringen til britisk fart gikk greitt utover vinteren. Den Norske linjefarten mellom tredjeland eller mellom Norge og utlandet skulle fortsette som før.

For Fearnley og Eger var det som nevnt Garonnelinjen som fikk vansker den første tiden. Farten gikk for en stor del i farvannet rundt England, med ubåt- og minefare. Kontrollen

tok tid. Fern Line fortsatte nesten uendret, det samme var tilfelle med tankskipene. Først 6.april 1940 kom rederiets første tap, da D/S **NAVARRA** ble torpedert vest av Orknøyene med kullast fra Swansea til Oslo. 6 mann mistet livet.

9.april fant flåten spredt utover verdenshavene. **GRA-ZIELLA** og **FERNDALE** var i norsk havn, mens **CHAREN-TE** lå i svensk havn. De øvrige skip stod i første omgang til alliert disposisjon. Men det er en historie vi får komme tilbake til i neste avsnitt.

Fearnley & Eger 1940 – 1969

Av Arne I Tandberg

2. verdenskrig

9.april 1940 bestod Fearnley & Eger's flåte av 19 skip på i alt 139.347 t.dw. Flåten fordelte seg slik:

For Fern-line: 10 M/S

FERNPLANT	8.800	1939
FERNGLEN	9.140	1936
FERNBROOK	8.450	1932
FERNWOOD	8.200	1930
FERNMOOR	7.880	1928
FERNLANE	7.732	1927
FERNHILL	7.705	1926
FERNDALE	7.890	1925
FERNCLIFF	7.890	1924
FERNBANK	7.890	1924

For Garonne-linjen: 6 D/S

BISCAYA	2.630	1939
ARAGON	2.565	1937
CHARENTE	1.815	1935
TOLOSA	3.270	1930
ORIA	3.450	1920
GRAZIELLA	3.500	1917

Tankskip: 3 M/T

FERNCOURT	14.770	1938
FERNCASTLE	14.770	1936
GARONNE	11.000	1931

2 av disse skipene, FERNDAL og GRAZIELLA befant seg i norsk havn og

ble beslaglagt av tyskerne, 1. D/S CHARENTE var i Sverige og ble beslaglagt der, mens de øvrige 16 i første omgang ble overtatt av Nortraship. Imidlertid ble ett av disse fartøyene, D/S ORIA, beslaglagt av Vichy myndighetene i Casablanca. Alle disse beslaglagte fartøyene kom til å gå tapt under krigen.

GRAZIELLA gikk i norsk kystfart og ble torpedert av britiske fly utenfor Egersund 16.september 1943. Fartøyet var på reise fra Fredrikstad til Berlevåg. Fartøyet drev inn til land, og besetningen ble berget. FERNDAL ble satt under tysk flagg allerede sommeren 1940. Den ble skutt i brann av allierte fly i Krakhellesundet 16.desember 1944. ORIA var blitt internert i Casablanca i juni 1940. Året etter ble den overtatt av franske myndigheter og gitt navnet ST. JULIENNE. Men i november 1942 forlangte tyskerne å få overta båten. Den ble tildelt Mittelmeer-Reederei og skulle utføre transportoppdrag for tyske styrker i Middelhavsområdet. Den benyttet navnene ORIA, ST.JULIENNE og NORDA IV etter behov, på den måten kunne man greie å omgå tyrkiske bestemmelser om gjennomfart i Bosporus. 13. februar 1944 grunnstøtte fartøyet på Cap Sunion like syd for Piraeus.

Flere norske fartøyer ble liggende i svenske havner etter den tyske invasjonen av Norge. Nortraship ville gjerne ha dem til England, mens tyskerne satte mye inn på å forhindre nettopp dette. 5 fartøyer lyktes å ta seg ut fra svensk havn i januar 1941. En pulje på 10 skip til, deriblant CHARENTE

skulle følge etter, men tyskerne gikk til rettsak og fikk belagt fartøyene med arrest (kvarstad). Saken varte både lenge og vel, enda det burde være klinkende klart for svenske myndigheter at tyskerne ingen som helst rett hadde til disse båtene. Men man var vel på denne tiden av krigen redd for hva tyskerne kunne finne på overfor Sverige. Først 19.mars 1942 var det klart at skipene var frigitt. Tyskerne var nå selvfølgelig på tå hev for å forhindre fartøyene i å nå engelsk havn, og da skipene drog ut 31 mars lå de og ventet på dem. Dette var svært sent på året for et slikt eventyr, nettene var ikke lenger lange nok og mørke nok. Straks fartøyene kom ut i internasjonalt farvann, ble de angrepet. For sikkerhets skyld ble de fulgt til grensen av svenske fartøyer som gikk med fulle lys, så selv den mest nattblinde tysker burde skjønne hva som foregikk. Utrolig nok klarte 2 av skipene å komme seg gjennom. CHARENTE var ikke blant de heldige. Den ble stoppet av et tysk krigsskip midt på dagen 1.april. Mannskapet gikk i båtene og fartøyet spengt. Men besetningen ble sendt i tysk konsentrasjonsleir. Mang en nordmann mistet livet i dette forsøket på å nå England.

Også 4 av uteflåtens båter gikk tapt. Garonnelinjens TOLOSA ble torpedert og senket av den tyske u-båten U 108 9.februar 1942. Fartøyet var på reise fra Kingston Jamaica til Chester. 16 mann mistet livet. På denne tiden, rett etter at USA var kommet med i krigen, opererte de tyske u-båtene hovedsakelig i Karibien og utenfor kysten av USA. Der hadde de i den første tiden

svært lett spill. Fern-lines FERNLANE ble torpedert av den italienske u-båten ENRICO TAZZOLI utenfor kysten av Angola 7.mai 1941, mens FERNHILL ble torpedert av den tyske u-båten U 757 SV av Freetown 7.august 1943. Også Sør-Atlanteren var et område hvor u-båtene kunne operere relativt trygt store deler av krigen.

Det mest dramatiske forliset opplevde M/T FERNCASTLE 17.juni 1943. Fartøyet var på reise i ballast fra Esperance Bay WA til Persian Gulf. en var omtrent i pos. 25.00S, 97.00 Ø, da natter mørket uten forvarsel ble revet istykker av to eksplosjoner. Det var to torpedoer som hadde truffet babord side. En fikk slagside, men et tankskip i ballast har store rom å flyte på. 20 minutter senere kom et krigsskip og en torpedobåt skytende ut av mørket. Fartøyet ble straks forlatt, og to livbåter kom seg unna i mørket med 19 mann ombord. 18 mann så man ikke noe mere til. Det er mulig at noen ble tatt opp av angriperen, den tyske hjelpekrysseren MICHEL (torpedobåten hadde man med seg der ombord). MICHEL var den siste tyske hjelpekrysseren som opererte, den hadde gått ut fra japansk havn, og senket på sin siste ferd tre skip, alle norske. På tilbakeveien til Japan ble den torpedert og senket av en amerikansk u-båt, det er uvisst om det var norske fanger ombord.

18 mann i to usle livbåter skulle nå prøve å nå land. Det var 800 mil til Australia, men da man ikke hadde bensin til motoren, måtte man seile, så den retningen var håpløs. Nærmeste land i vest var Chagos-øyene, men med et armbandsur, et håndkompass og et værkart over Det indiske Hav som eneste navigasjonshjelpemidler, var sjangsen til å bomme stor. En gikk i den ene livbåten og satte kurs for Madagaskar, 2.600 mil borte. 30 dager tok turen. 6 mann døde underveis, noen av sine sår, andre tørstet ihjel eller ble fristet til å drikke saltvann.

16.000-tonneren *Fernpark* ble levert fra Odense i 1947. Foto via M Cassar



Biscaya ble bygget for Biscaya-linjen i 1939, men var av Kaldnes' Lake-type. Skyfotos

Lite mat hadde de også. Men de siste 13 kom seg til slutt i land på Madagaskar, utsultet og utmattet. Etter noen måneders hvile dro de ut igjen for å kjempe videre—

Nortraship prøvde i det lengste å holde linjefarten oppe. Fram til Pearl Harbour kunne man holde i gang linjefarten på Østen, men etter det ble det helt slutt. Middelhavs-linjen stanset da Italia gikk med i krigen sommeren 1940. Men farten ble tatt opp igjen sommeren 1941. Ruten var ny og underlig, fra USA seilte man gjennom Karibien og Panamakanalen, deretter langs den fredelige vest-kysten av Sør-Amerika, gjennom Magellan-stredet og over til Cape Town. Så bar det opp langs Øst-Afrika og gjennom Rødehavet til Palestina og Alexandria.

Etter hvert viste det seg at det var farlig å gå til Cape Town. Da dro man fra Valparaíso til Tasmania, og videre til Durban før en dro

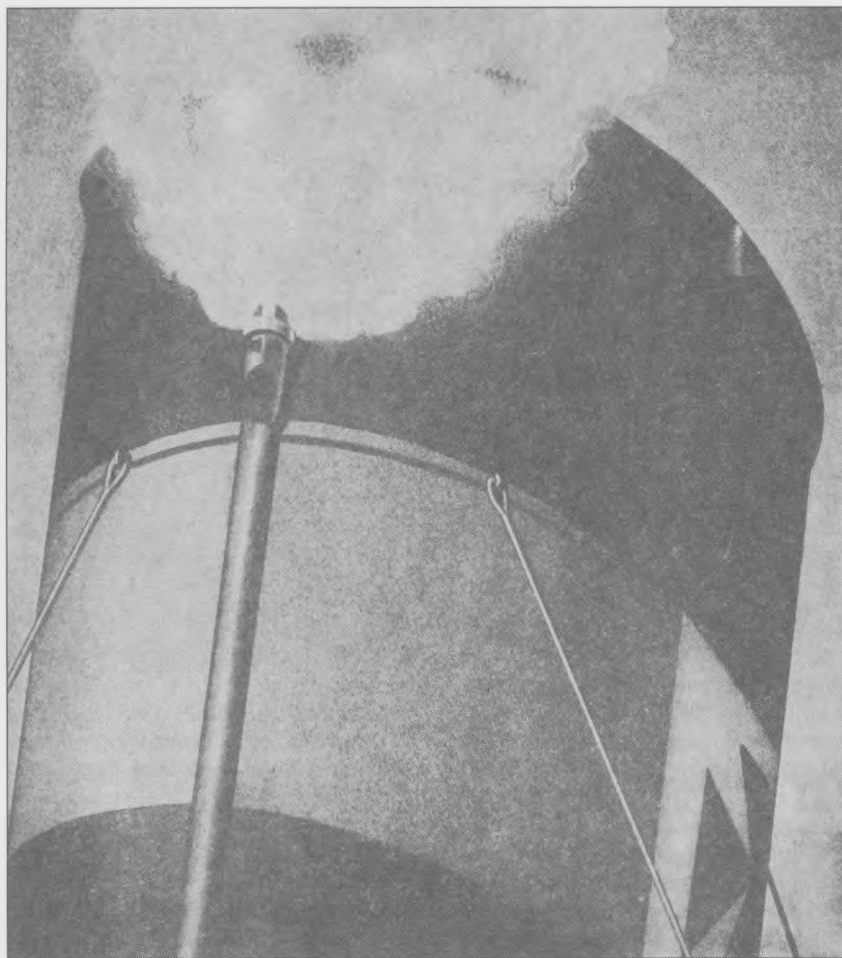
til Rødehavet. Men det var last, og de militære myndighetene hadde fordel av at linjen gikk. Men en stadig større del av skipene gikk i konvoifart eller annet krigsområde. I forhold til mange andre rederier gikk det utrolig bra for Fearnley & Eger.

På kontoret hjemme var det lite å ta seg til. En prøvde å holde kontakten med besetningenes familier, og mot slutten av krigen søkte en i hemmelighet å kontrahere skip for levering etter at krigen var slutt. Ett fartøy, MEDOC, ble kontrahert ved Sarpsborg mek. for Garonnelinjen, tre, FERNHILL, FERNBAY og FERNSTREAM ble bestilt i Sverige. I 1942 overtok man også et rederi, det var Nils Astrup's svoger, Alf Jakhell. som gikk inn i ledelsen av Fearnley og Eger. Han tok med seg sine to selskap. Skips A/S La Plata som eide TROPIC STAR og Skips A/S Varild som eide ATTILA. Selskapene ble ved samme anledning slått sammen til Skips AS Varild. TROPIC STAR seilte heldig for Nortraship, mens ATTILA var tatt som tysk prise i Rotterdam 15.august 1940. Den ble benyttet av Die Deutsche Kriegsmarine og måtte benytte navnet SAARBURG. Den lå mesteparten av krigen i Wilhelmshaven som drivstofflager, overlevde krigen og ble tilbakelevert sommeren 1945.

Samtidig fikk man tilbakelevert M/S FERNGULF. Dette fartøyet ble sjøsatt for F&E's regning ved Burmeister & Wain 12.april 1941, men ved leveringen 12.juni samme år, ble det beslaglagt av tyskerne. Det ble ikke tildelt Kriegsmarine, som det står i SKIPET 4/1993, men ble overlatt til Hamburg-Südamerikanische DSGS og gitt navnet OSTLAND. Ved den tyske kapitulasjonen lå det beskadiget i Århus, og kom uten vansker til sine rettmessige eiere.

Med dette kunne rederiet starte opp sin egen virksomhet høsten 1945 med en flåte på 14 skip på i alt 117.765 t.dw.





Etterkrigstid

I 1945 bestod Fearnley & Eger av fire selskap, som i det alt vesentlige var eid av familien. Fra gammelt av var det D/S I/S Garonne, som eide skipene i Garonnelinjen og A/S Glitre, som eide skipene i Fern-line og tankskipene. Unntak fra dette fantes, men det var hovedlinjen. I 1938 hadde A/S Marina kommet til, eid av Thomas Fearnley jr. og Nils Astrup. I 1942 hadde man overtatt Skips A/S Varild, hovedsakelig eid av Astrups svoger Alf Jakhell. I 1951 overtok Nils Astrup sin svigerfar, skipsreder J. B. Stang's ene selskap, A/S Standard. Det andre selskapet han disponerte, A/S Stadion, eide han sammen med Det Forenede Dampskibsselskab i København. Dette ble overtatt av den nye disponenten fof DFDS i Oslo, skipsreder Natvig.

Samtidig endret man selskapsstrukturen dithen, at alle disse selskapene begynte å eie parter i de skip F&E disponerte. Svært få skip ble eid av ett av selskapene alene. Dette gjorde det enklere å kontrahere nye skip, særlig ettersom Garonnelinjen begynte å miste betydning.

Det hadde også funnet sted en viktig endring i kommandoforholdene i selskapet under krigen. 31. desember 1941 trådte

imidlertid kontakt med firmaet like til sin død, 10. januar 1961. Han ble etterfulgt som daglig leder av skipsreder Nils Ebbeson Astrup. Han var født i Oslo 7. juni 1901, som sønn av oberst Ebbe Astrup og Cecilie Fearnley, datter av Thomas Fearnley senior. Det var således tredje generasjon som nå overtok ledelsen. Han var utdannet jurist

fra universitetet i Oslo og sosialøkonom fra universitetet i Oxford. Han arbeidet deretter noen år som skipsmegler i London og New York, før han ble medeier i firmaet i januar 1931. Han tok etter hvert sine to sønner Thomas Astrup, f. 18. februar 1927 og Nils J. Astrup jr., f. 12. november 1935, inn som medeiere. Da Dagfinn Paust trakk seg i januar 1954, ble hans sønn, Dagfinn Paust jr., f. 2. mai 1923, tatt opp som kompanjong

Oversjøisk linjefart

Sommeren 1945 hadde F&E 9 skip å sette inn i Fern Line. 2 av disse, FERNBANK og FERNCLIFF, var nå over 20 år gamle.

Som et første forsøk på fornyelse, kjøpte man C1-A-båten CAPE PALMAS fra USA. Den fikk navnet FERNCAP. Siden tok det tid. En hadde kontrahert 3 skip i Sverige, men svenske verft hadde svært meget å gjøre, så det første fartøyet man fikk levert, var FERNLAND som kom fra Sunderland i 1948. Samme år kom det første svensken, FERNHILL, men også to fartøyer fra Italia, FERNFIELD og FERNDAL.

Selvfølgelig var det uøkonomisk med så mange forskjellige slags skip, men det var ingen europeiske verft som på den tiden kunne seriebygge, så ville man ha leverans raskt, måtte ordren spres på flere verft. Det var særlig lønnsomt å bestille i Italia, til det trengte man ikke valuta, båtene ble betalt med tørrfisk. I 1949/50 overtok man ytterligere 6 linjeskip, FERNBAY og FERNSTREAM fra Eriksberg, FERNSIDE fra Ansaldo i Italia (mot tørrfisk) og FERNSEA fra Burmeister & Wain. Dessuten fikk man de atskillig mindre FERNFIORD og FERNGROVE fra Sarpsborg mek. Verksted. Linjeskip på 4.200 tonn var uvanlige og trolig også uøkonomiske, de hadde nesten samme driftsutgifter som de store uten å ha samme inntjeningsmuligheter. Men Sarpsborg

Fernside var et av tre linjeskip fra italienske verksteder. Foto A Duncan



kunne ikke bygge større skip, samtidig som de hadde bedding ledig. I datidens kontraheringsmarked var det da greitt at man slo til. De ble satt inn i Middelhavs-linjen.

Etter dette ble det et tre års opphold i leveringene. Grunnen var den kontraheringsstopp myndighetene tvang på rederne i 1948. Denne ble begrunnet med vanskeligheten med å skaffe valuta, men ble trolig til stor skade for norsk skipsfart i mange år fremover. Først i 1953 startet leveringene igjen, da med nok et "mini-skip" fra Sarpsborg, FERNRIVER. Først i 1955 fikk man skip fra utlandet, FERNVALLEY fra Stephen i Glasgow. Fra da og frem til 1964 fulgte de tett som haggel, ialt 14 stykker fram til FERNLAND. Samtidig ble samtlige førkrigsskip solgt, også en god del av etterkrigsskipene, således at man i 1969 hadde 12 linjeskip for oversjøisk fart igjen.

Linjefarten kom til å oppleve mange omlegginger. I første omgang tok man våren 1946 opp igjen de gamle linjene i Fern Line, US Gulf – østen og retur og Middelhavs-linjen fra US East Coast. For begge linjer ble det turbulente år.

US Gulf – Østen hadde god lastetilgang ut fra USA, det var verre med returlast. Den tradisjonelle lasten var sukker fra Filipinene, men sukkerproduksjonen lå sterkt nede etter krigen. Hovedreturlasten for mange skip ble derfor malm fra Mazinloc. Det ga dårlig lønnsomhet, men det var en last man alltid kunne få. På sikt antok man at handelen på østen ville øke sterkt, så man ønsket å ekspandere linjen. Dette ble muliggjort med et samarbeid med Wilhelmsen-selskapet Barber Steamship Lines i New York. Sammen startet man Barber-Fern Line fra østen via Suez til USA. Dermed kom F&E's skip til å seile verden rundt. Returlasten ble nå gummi og tinn fra Malaysia og Indonesia.

Men en fikk politiske problem. Våren 1949 gikk kommunistene til offensiv i Kina, og Shanghai, den viktigstehavnebyen for europeisk og amerikansk handel i østen, falt. Nasjonalistene blokkerte havna, samtidig som USA forbød all samhandel mellom den nye Folkerepublikken og USA. Dette rammet til og med trafikken på Hong Kong en tid, før amerikanerne oppga den blokkaden, og Hong Kong kon til å overta som Kina's viktigste havn. Ved juletid 1949 erklærte Indonesia sin selvstendighet, og nye vansker fulgte for ruteopplegget.

Samtidig begynte det et stort økonomisk oppsving i Japan, et land som fremdeles var avhengig av store hjelpesendinger og stor råvareimport fra USA. Fearnley og Klaveness så store muligheter, og startet en nordlig Fern Line rute fra USA til Japan, Hong Kong og Filipinene. Den sydlige ruten skulle betjene manila, Hong Kong, Saigon, Bangkok, Djakarta og Singapore. I februar 1951 endret man forøvrig navnet på disse linjene til Fern-Ville Lines. Linjen på



Fernhill kom fra Eriksberg i 1948 og seilte i linene til 1970. Dag Bakka Jr samling.

Japan fikk etter hvert hard konkurranse. Amerikanske rederier ble foretrukket av mange amerikanske avskipere, og etter hvert fikk japanerne bygget opp igjen sin egen handelsflåte.

Middelhavslinjen hadde et par meget gode år etter krigen. Transportbehovet var enormt, og den italienske handelsflåten var så godt som utryddet. Det gjaldt forøvrig også for den greske og jugoslaviske. Men disse landene bygget også opp igjen flåten så raskt det lot seg gjøre, og både Italia og Jugoslavia subsidierte sine linjerederier sterkt. Også amerikanske rederier søkte plass her. Også her fikk man politiske problemer, de kom med opprettelsen av Israel. Etter arabisk press måtte man da kutte ut israelske havner, selv om lastetilgangen der var god. Alternativet var å kutte ut alle arabiske. En gang ble ett av skipene lagt i arrest i Alexandria. Det ble oppdaget at man hadde en pakke på 65 kilo til en mottaker i Beirut, for videreforsendelse til Jerusalem.

Også nye linjer kom til. Under krigen var enkelte av Fearnley's skip blitt benyttet i Barber Lines West African Line fra US East Coast til Afrikas vestkyst. Etter krigen inngikk man en avtale om å gå inn som partner i denne linjen. Fra USA gikk den til Kanariøyene, videre til Dakar og så en lang rekke havner like til Lobito i Angola. Lasten østover var allehånde stykkods og livsformødenheter. Om nødvendig fylte man opp med kull. Vestover var lasten hovedsakelig manganmalm, tildels i fulle laster. Men etter som årene gikk, ble det mer og mer tropiske produkter som kakao, palmeolje, kaffe, sisal, gummi og trelast. Lastetilgangen var meget god, flere av turene ble gjort helt fullastet, men havneforholdene var svært primitive og gjorde at en rundreise kunne ta svært lang tid. Den første tiden brukte mann i gjennomsnitt 97 dager på en rundtur, derav 57 dager under land for lasting og lossing. Man ventet helt opp til 23 døgn på lossetørn i Takoradi, mens det i en anden havn i

Seilings-
avertisement med
avbildning av
Medoc,
desember 1956.





Eriksberg-bygde *Fearncliff* ble levert høsten 1955. Dag Bakka Jr samling

Ghana tok 12 døgn å få ombord 1200 tonn kakao.

Slike vansker var ikke noe man bare opplevde i Afrika. Også i Italia var det meget vanskelige havneforhold, med lang ventetid. I haifa ventet man også ved flere anledninger lenge på kaiplass. Verre var det kanskje at man utover på 50-tallet fikk stadig større vansker i USA. Det skyltes streiker som kunne stanse arbeidet i havnene i ukevis. Når streiken var over, var lasting blitt dyrere, samtidig som arbeidsmoralen så ut til å ha blitt dårligere. Og, som det heter til sjøs; Time is Money, så disse forsinkelsene gav seg utslag i inntjeningen.

Men jevnt over gikk linjevirkksomheten i disse årene godt. Særlig ble det en bedring

etter at Korea-krigen brøt ut. Ikke bare var det alle krigsfornödenhetene som skulle til østen, men nå startet gjenopprustningen over store deler av verden. Behovet for råvarer – og dermed skipsrom – økte. Stengningen av Suez-kanalen 1956–57 førte til at tonnasjebehovet steg, det også.

Men det var problemer også. Særlig begynte de å gi seg utslag fra slutten av 50-tallet. De store basislastene søkte seg over til spesialbygget bulktonnasje, samtidig som flere og flere land begynte å gi subsidier og også direkte preferanse til egne linjeskipsrederier. Norges linjefart, som for en stor del var fart mellom tredjeland (cross-trade), kom derfor opp i økende vansker. Fra 1958 til 1968 ble Norges handelsflåte mer enn fordoblet, men linjetonnasjen holdt

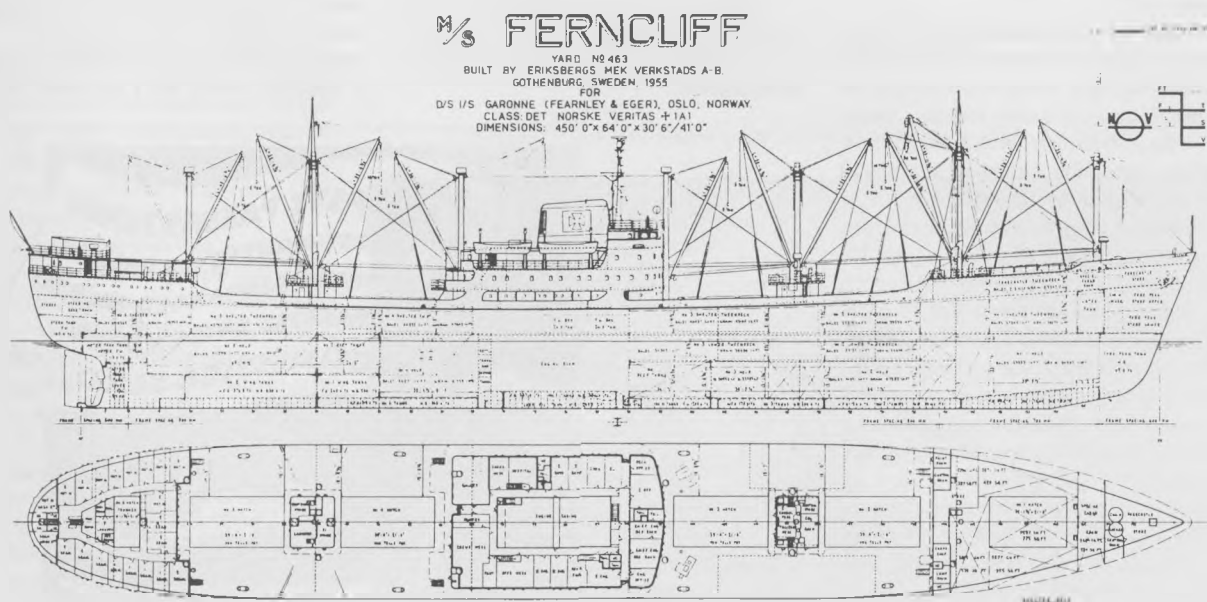
seg konstant. Norsk linjefart hadde nådd sitt høydepunkt. I denne sammenheng må vi også se at F&E stanset anskaffelsen av nye linjeskip etter 1964.

I 60-årene kom det til en viss omlegging og rasjonalisering i selskapets linjenett. Den første kom i Barber Line. Hjemturen fra Japan gikk nå som Far East/Pacific/Venezuela. Grunnen var at Venezuela fikk stor import fra Japan. En hadde også muligheter til å få last fra California til Venezuela. Linjen ga i flere år et godt resultat.

På Afrika fikk man store vansker. Her var grunnen statsrederiet Black Star Line i Ghana som overtok 45 prosent av lasten. Også på Østen kom man ut for slik nasjonalisert særbehandling av eget rederi. Også i USA dukket dette problemet opp. Etter hver som amerikanske rederier i fri konkurranse ble utkonkurrert, dukket det opp bestemmelser om at amerikanske hjelpesendinger til andre land skulle fraktes på amerikansk kjøl.

I 1961 vedtok Klaveness å trekke seg ut av Midelhavs-linjen. F&E prøvde å holde det gående, men vanskeligheter i Italia med høye havneavgifter og langsom ekspedering gav dårlig lønnsomhet, og linjen ble nedlagt i 1963.

Da trakk Klaveness seg fra Fern-Vill linjen US Gulf – Østen – Suez – US Gulf. Fearnley fortsatte, men linjen het nå Fern Line fra Gulfen til østen og Barber-Fern Line fra østen via Suez til Gulfen. Samtidig trakk Fearnley seg fra Barber Wilhelmse Line fra østen til US East Coast. Disskippene ble satt inn i ruten Østen – US West Coast – Venezuela. Barber West Africa Line fortsatte som før, men antallet seilinger ble noe redusert.



Medoc var bygget for Biscaya-linjen i 1947, med plass til 12 passasjerer. Den var først dampdrevet, men ble i 1952 bygget om til motordrift. I 1957 ble den avløst av rene lastebåter. Skyfotos



Nå kom nye både positive og negative signaler for linjefarten. Vietnam-krigen økte behovet for skipsrom på østen, samtidig som den nok også førte til å øke spenningen i verden, og dermed også behovet for strategiske varer. Samtidig dukket tanken om å bruke containere til sjøs opp. Disse innet-ningene hadde man i flere år benyttet på amerikanske jernbaner, nå ønsket man å transportere dem over verdenshavene også. En mente det ville gjøre havneoppholdene kortere, og dermed bedre lønnsomheten. Men det var bare på noen få ruter man forutså at containeren kunne brukes, såsom USA – Europa og USA – Japan.

I jubileumsåret 1969 kom en ny stor omlegging av rutefarten. Fearnley & Eger, Klaveness og Wilhelmsen dannet Barber Lines A/S, som skulle overta all linjefart i de områder de tre rederiene opererte mer eller mindre sammen. De tre rederiene

besluttet samtidig å la bygge om 8 av sine skip. De skulle få innsatt en ny midtskipsseksjon med plass til 126 containere. Med dette mente man å ha dekket behovet for containertransport for lang tid fremover. Men som et tegn på hva som skulle komme, ble seksjonen gjort større enn først tenkt. FERNVIEW og FERNLAKE ble levert ombygd i 1970, og kunne deretter ta 227 containere.

Garonne-linjen

Ved utløpet av 2.verdenskrig hadde man bare dampskipene ARAGON og BISCAYA igjen. En nybygging fikk man i 1947, da man overtok MEDOC fra Fredriksstad mek. Verksted. Den fikk forøvrig snart dampmaskinen erstattet med dieselmotor.

Som nevnt overtok man i 1951 J. B.

Stang's Rederi, med rutefart på Bristolkanalen. Dette rederiet hadde da bare ett fartøy, STALHEIM (ex CARMEL-FJELL) fra 1935. Denne tonnasjen var mer enn stor nok til Garonne-linjen, mens man måtte ha tilleggstonnasje til Bristolkanalen, særlig ARAGON kom til å gå en del der. I 1954 kjøpte man inn SNEFJELD fra Bergen, det fikk Stang-navnet STANJA. Disse dampskipene var ikke særlig økonomiske i drift, og de ble solgt, BISCAYA i 1955, MEDOC i 1957, STALHEIM i 1958, ARAGON i 1959 og STANJA som rederiets siste dampskip i 1960.

En tid nyttet man innchartret tonnasje, mens man bygget nytt. I 1958 kom CHARENTE og BISCAYA på 1.724 t.dw. til Garonne-linjen, året etter STANFORD og STALHEIM på 2.503 t.dw. til Bristolkanalen. Alle fire ble bygget hos Duijvendijk i Lekkerkerk. Med disse fire skip ble linjene i flere år drevet videre.

Vakre Fernview fra Götaverken i 1961 hørte til siste generasjon "klassiske" linjeskip.
Foto A Duncan



I 1961 ble de to linjene lagt inn under en administrasjon. Samtidig byttet Garonne-linjen navn til Biscaya-linjen.

Linjene mødte stadig sterkere konkurranse fra trampskip. Man så mot slutten av 60-tallet behovet for ny tonnasje hvis man skulle følge med, men særlig i England var det vanskelig å få losse- og lastearbeiderne til å gå med på noe som helst nymotens påfunn. Men ved hundreårsjubileet forutså man at linjen ville gå lenge enda. Samarbeidet med Svenska Lloyd var til begge parter fordel.

Også nye linjeforetak ble prøvd i etterkrigstiden. I endel år drev man linjefart mellom Skandinavia og Vest-Afrika i samarbeid med Det Bergeske Dampskibsselskab. En startet også opp NORDANA LINE mellom Middelhavet, Venezuela og Mexico i samarbeid med Det Forenede Dampskibsselskab i København. En trakk seg imidlertid raskt ut av begge.



36.000-tonneren *Fernmount* kom fra Uddevallavarvet i 1961. A Duncan

Tankfart

Etter krigen hadde man igjen 3 tankskip: ATTILA fra 1930 og GARONNE fra 1931 var begge gammeldagse, FERNMOUNT fra 1938 var et langt bedre fartøy.

Det første nybygget var FERNPARK på 15.900 t.dw., levert fra Burmeister & Wain i 1947. Fartøyet var kontrahert før krigen, men det tok sin tid å få det ferdig. I 1949 kom FERNCASTLE fra Furness Shipbuilding. Det var på hele 24.750 t.dw., og var dermed det største skipet i den norske handelsflåten ved leveringen. I 1950 kom FERNMANOR på 18.094 t.dw. Det var bygget hos Kawasaki i Japan, som det første (men langt fra siste) fartøy etter krigen.

Deretter var det et 6 år langt opphold i leveransene, takket være kontraherings-

stoppen. Dette var ikke noe rederne var glade for, de kunne se at behovet for olje i verden var raskt økende, samtidig som de nye oljefeltene som skulle settes i produksjon lå langt borte fra markedene. Dette måtte bety et sterkt stigende behov for tanktonnasje, samtidig som størrelsen på tankskipene burde gå oppover. Begge deler slo da også til til gagns.

I 1956 kom FERNCREST på 34.800 t.dw. fra Eriksberg, i 1957 FERNROSE på 32.700 t. fra Rosenberg, året etter FERNHAVEN på 18.600 t fra Connell i Glasgow, FERNCOAST på 33.700 t. fra Götaverken og FERNCRAIG på 37.000 t fra Eriksberg. I 1961 fulgte FERNMOUNT fra Uddevalla-varven på 36.320 t. før størrelsen igjen begynte å gå raskt oppover. I 1963 fulgte FERNPARK fra Eriksberg på 57.840 t., i 1964 FERNMANOR fra Ishikawajima på 78.500 t, mens en i 1966 var kommet til FERNCREST fra Odense på 97.000 t. Søsterskipet FERNCASTLE fulgte året

etter. Like før 100-års-jubileet i 1969 kom så T/T FERNHAVEN fra Kawasaki på 215.000 t. Man hadde da i ordre et søsterskip fra Kawasaki (FERNMOUNT) og to turbintankere fra La Ciotat på hele 245.000 t. (FERNMOUNT og FERNMOUNT).

Selv om linjefarten fortsatt bestod, var rederiet så avgjort blitt ett av våre ledende tankskipsrederier.

Bulkskip

Etter krigen så man behovet for å frakte store enhetslaster i bulk, det F&E hadde prøvd seg på allerede i 1906 med FRITZØE og FORNEBOE. Nå kunne man starte opp med et stort antall Liberty-skip som egnet seg godt for formålet. Særlig ble store mengder kull og korn transportert på denne måten. F&E kom nok også i kontakt med bulk-farten, men først på negativ måte, store lastepartier forsvant for linjeskipene. Fra tid til annen tok enkelte av linjeskipene seg noen tramp-turer i bulkmarkedet.

I 1963 kastet man seg over bulkmarkedet med spesialbygd tonnasje. Da kom FERNWIND på 29.861 t.dw. fra Rheinstahl Nordseewerke. Året etter kom FERNGLÉN fra samme verft. Den var litt større, 33.000 t. Disse skipene led den skjebne snart å bli omklassifisert fra "store" til "handy-size". I 1964 fikk man søstrene FERNRIVER og FERNSPRING fra Doxford. De var på 46.660 t.dw. I 1967 kom nyskapingen FERNSTAR fra Hitachi Zosen. Den var bygget for å kunne ta såvel olje som malm, en OBO-båt på hele 98.543 t.dw. Vi får vel regne den som bulkbåt, selv om den de første årene kom til å gå for det meste i oljefarten.

Men man gikk også inn for mer spesialiserte bulkskip. I 1963 kom FERNCAPE fra Burmeister & Wain. Fartøyet var bygget som en shelterdekker på 12.630 t.dw., for å kunne gå i trampfart

Seilingsannonse for SWAL, mai 1963

DEN SKANDINAVISKE Vest-Afrika linje

21/5-63 DET BERGENSKE FERNLEY & EGER OSLO REDERI A/S TRANSATLANTIC GÖTEBORG

OKAR COMARITY FREITOWN MONROVIA ABIDJAN TAKORADI LOME COTONOU LAGOS OG APAPA PORT HARCOURT DOUALA LIBREVILLE PORT GENIL POINTE NOIRE MIADI BOMADI LUANDA LOBITO

Kjøle- og fryserum Dyptanker

NORRUTEN: Dakar—Port Gentil Range

Laster sydgående:	Göteborg	Oslo	Bergen	Laster nordgående:
FERNWAVE*	28/5	4/6	7/6	INNAREN*
BOLMAREN*	7/6		14/6	CYGNUS*
ENAREN*	19/6	15/6	24/6	TUMLAREN*
FERNWOOD*	2/7	5/7	8/7	IRIS*
INNAREN	medio juli			FERNWAVE*

ØST-RESSKUTEN: Direkte til Nigeria og Ghana

Laster sydgående:	Göteborg	Oslo	Bergen
FERNWAVE*	28/5	4/6	7/6
FERNWOOD*	2/7	5/7	8/7

SØDRUTEN: Pointe Noire—Lobito Range, São Thomé og Príncipe

Laster sydgående:	Göteborg	Oslo	Laster nordgående:
FERNVALLEY*	28/5	1/6	FERNWOOD*
VIKAREN*	17/6	21/6	IRM*
CYGNUS*	17/7	22/7	FERNVALLEY*

Lest bes anmeldt til linjens agenter.

Borglum

42 08 90

Shelterdekkeren *Ferncape* innledet rederiets befatning med biltransport.

Foto A Duncan



folkevogner ombord. Skipet ble bortfraktet for 5 år til Volkswagen for å gå med biler fra Tyskland til USA. Som returlast gikk man med bulkvarer. Dette viste seg å være et interessant marked, og i 1965 kom søstrene FERNLEAF og FERNGROVE på 18.518 t.dw. fra Kaldnes i Tønsberg. Derfra kom også FERNGULF på 21.208 t.dw i 1968. Med den var kapasiteten nådd 1.500 folkevogner. Ved jubileet i 1969 hadde man 3 liknende skip i ordre fra Rheinstahl-Nordseewerke. De ble levert i 1970 som FERNDAL, FERNSIDE og FERNFIELD. Med dette var rederiet også blitt betydelige innen bulkfart og bil/bulkfarten.



Bilfarten ble ført videre med en serie bil/bulkskip som *Ferngulf* i 1968.
Waterweg Photos

Gasstankskip

Etter som årene gikk økte spesialiseringen innen skipsfarten. En nyskaping var gasstanker. Man fant ut at ved å kjøle gassen sterkt ned, kunne den transporteres i flytende form. Dermed ble det praktisk og økonomisk gjennomførbart å satse på gasstransport med skip.

F&E kastet seg tidlig inn i dette markedet. De to første skipene var eidd felles med A/S Laboremus og drevet av dette rederiet, og er således ikke med i fleet-listen. Likevel eide F&E 50% av dem. Det første var den lille NIELS HENRIK ABEL, bygget i Le Havre i 1965 for transport av gass under trykk. fartøyet gikk i europeisk fart. Nestemann var eidd av de to samme partnere. Det var LINCOLN ELLSWORTH, bygd ved A.G. Weser i Seebeck i 1966. Dette fartøyet ble bygget for transport av ethylen, noe som måtte skje ved lavere temperatur enn -104 grader Celsius. Et kraftig kjøleanlegg var nødvendig.

I 1968 kom gassskip nr. 3, KRISTIAN BIRKELAND. Det var eidd i fellesskap av Norsk Hydro, Gasocean Norsk A/S og F&E, men denne gangen var det F&E som stod for driften. Fartøyet var etter datidens forhold stort, hele 16.526 t.dw. Det var bygd ved La Ciotat. Det var spesialbygd for å transportere ammoniakk ved en temperatur lavere enn -33 grader Celsius.

Ved jubileet hadde man dessuten en gasstanker i ordre ved MossVerft. M/T FERNWAVE på 11.600 t.dw. Denne skulle eies helt ut av F&E. En arbeidstid også med planer om å gå inn i transport av naturgass i et samarbeid med A. P. Møller i København og P & O i London.

Andre interesser

Det har tidligere vært nevnt at såvel familien Fearnley som Astrup har hatt store eierinteresser i norsk næringsliv.

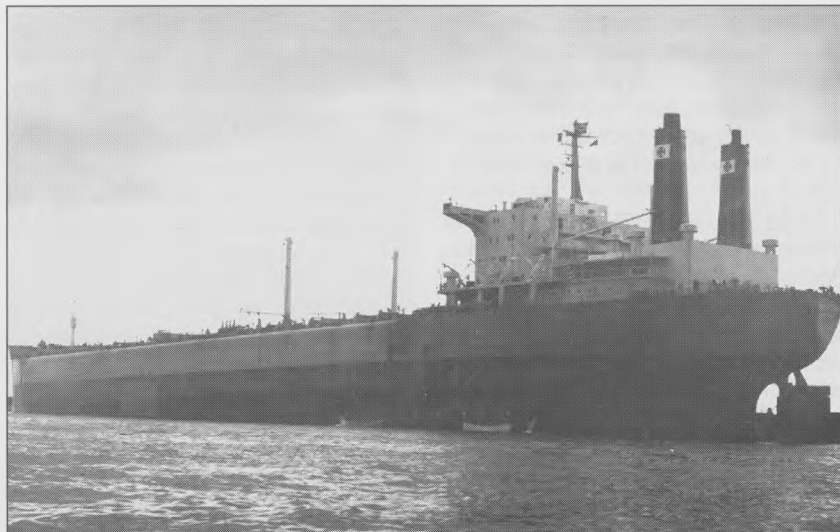
I tillegg til de interesser som før er nevnt, kom man etter krigen med som storaksjonær i Det Norske Luftfartsselskap og deri-

gjennom i SAS. En hadde også betydelige interesser i Elektrokjemisk A/S, senere Elkem, i Christiania Spigerverk, Norsk Sprengstoffindustri A/S og A/S Hafslund. Men i stadig større grad var det interessene i Orkla Grube-Aktiebolag som dominerte. Til man kom i økonomiske vansker, var familien Astrup den største aksjonær i Orkla.

En hadde også interesser i bank (Andresens Bank og Hambro's Bank i London) og i forsikring (Storebrand og A/S Polaris Norske Sjø, i tillegg til at Nils Astrup var undrwriter i Lloyds i London). Familien eide også sitt selskap i Mocambique like til nasjonalisering etter frigjøringen fra Portugal.



Nye typer, bulkskipet *Fernspring* og obo *Fernstar*. Foto hhv Waterweg Photos og A Duncan



100-årsjubileet

Av Dag Bakka Jr

12. FEBRUAR 1969 KUNNE FEARNLEY & EGER FEIRE SITT 100-ÅRSJUBILEUM. Dagen før hadde "Norges Handels & Sjøfartstidende" utgitt et spesialnummer om rederiets historie, intervju med Nils Astrup og hilsener fra forretningsforbindelser i inn- og utland. Til jubileet fikk rederiet levert landets største skip, turbintankeren *Fernhaven* på 216.549 tdw. Fra "Chefenes kontor" i Rådhusgaten 23 styrte Nils Astrup, hans sønner Thomas og Nils Jørgen Astrup og Dagfinn Paust Jr et av Europas mest solide rederier, med en flåte på 35 skip i fart over hele verden.

Linjeskip:

CHARENTE	1.720 tdw	1958
BISCAYA	1.724 tdw	1958
STANFORD	2.503 tdw	1959
STALHEIM	2.503 tdw	1959
FERNHILL	8.400 tdw	1948
FERNBANK	9.900 tdw	1955
FERNMOOR	10.340 tdw	1955
FERNCLIFF	9.900 tdw	1955
FERNWOOD	6.790 tdw	1957
FERNPOINT	13.104 tdw	1958
FERNSTATE	9.700 tdw	1958
FERNWAVE	6.815 tdw	1959
FERNBROOK	9.232 tdw	1960
FERNVIEW	10.070 tdw	1961
FERNLAKE	9.100 tdw	1961
FERNGATE	9.215 tdw	1961
FERNLAND	8.550 tdw	1964

Bil/bulk:

FERNAPE	12.630 tdw	1963
FERNLEAF	18.518 tdw	1965
FERNGROVE	18.518 tdw	1965
FERNGULF	21.208 tdw	1968

Bulk:

FERNWIND	29.861 tdw	1963
FERNGLÉN	33.022 tdw	1964
FERNRIVER	46.150 tdw	1967
FERNSPRING	46.660 tdw	1967
Ore/oil:		
FERNSTAR	98.543 tdw	1967
Tankskip:		
FERNCRAG	37.000 tdw	1958
FERNMOUNT	36.320 tdw	1961
FERNPARK	57.840 tdw	1963
FERNMANOR	78.500 tdw	1964
FERNCREST	97.000 tdw	1966
FERNCASTLE	97.150 tdw	1967
FERNHAVEN	216.000 tdw	1969

Gasstank:

NIELS HENRIK ABEL	1.594 tdw	1965	50% andel
LINCOLN ELLSWORTH	610 tdw	1966	50% andel
KRISTIAN BIRKELAND	16.526 tdw	1968	andel

Gasstankerne var sameier: *Niels Henrik Abel* og *Lincoln Ellsworth* med AS Laboremus, mens *Kristian Birkeland* var sameie med franske Gazocean og Norsk Hydro.

I ordre var tre bil/bulk-skip på 21.800 tdw fra Rheinstahl Nordseewerke, et cruiseskip på 20.000 brt fra samme verksted, samt to turbintankere på 235.000 tdw fra Chantier Navals de la Ciotat.

Flåten var eiet av følgende hovedselskap, disponert innen huset:

D/S I/S Garonne, stiftet 1883

A/S Glittre, stiftet 1909

A/S Marina, stiftet 1938, disponert av Fearnley & Astrup

A/S Varild stiftet 1915, disponering overtatt i 1947 fra Alf Jakhelln

A/S Standard, stiftet 1909 av J B Stang, disponert av Nils Astrup siden 1949

I tillegg var enkelte investorer fra Nils Astrups vennekrets trukket inn, som Orkla Gruber AB, foruten famielieselskaper som A/S Custodia og Skips-A/S Tropic. Av hele skaren var det bare Varild som var børsnotert. I tillegg hadde familien 45 prosent i Göteborg-rederiet Navigare AB og var største aksjonær i det børsnoterte Skips-A/S Kim.

Eiet av familien var også Fearnley & Egers Befragtningsforretning A/S, som var skilt ut som egen virksomhet i 1916 og

hadde utviklet seg til å bli en av landets største meglerforretninger.

Turbulente år 1969-1974

Den første tid etter hundreårsjubileet skulle vise seg å bli en turbulent periode, med sterke svingninger på markedet. Verdenshandelen fortsatte å øke jevnt; men det gjorde også flåten, spesielt da den første bølgen av VLCC'er - supertankere over 200.000 tdw - begynte å komme ut fra verkstedene etter kontraheringene i 1967/68.

Om vi skal bry oss med noen tall, så steg verdens sjøgående handel fra 9.374 milliarder tonn-miles i 1969 til 16.386 i 1974 - altså 75 prosent. Ujevn balanse mellom tilbud og etterspørsel gav etpar sterke tilstramninger; i 1970 nådde tankfraktene det høyeste nivå siden Suez-boomen i 1957. Utsiktene syntes gode og ekspertene ventet 10 prosent økning i skipningene hver år fremover. Det tok likevel ikke lang tid før markedet falt til et nivå der tankskip i løsfart måtte søke opplag, sommeren 1972. Deretter kom det

merkelige året 1973 da fraktene bygget seg opp til et rekordnivå som kulminerte ved krigsutbruddet i Midt-Østen i oktober. På dette tidspunkt hadde norske rederier bestilt skip på tilsammen 17,3 millioner brt - 14 prosent av verdens kontraktmengde, mens vi eide 9 prosent av den seilende flåte.

Midt under denne fremgangsperioden falt lederen fra. Nils Astrup døde i september 1972, 71 år gammel. Han hadde fire sønner, Thomas Astrup født i 1927, Nils Jørgen født i 1935 og tvillingene Hans Rasmus og Halvor Nicolai Astrup i 1939.

Nils Jørgen Astrup, 37 år gammel, overtok nå som øverste leder av rederiet, med Thomas som styreformann. Som del i skiftet fikk Hans Rasmus Astrup overta Fearnley & Egers Befragtningsforretning, mens Halvor N Astrup fikk aksjer og verdier, blant annet familiens beholdning i Skips-AS Kim. Gjennom sine personlige selskap A/S Custodia og A/S Hanico kom tvillingbrødrene også til å delta som partredere i familiens skip.

Den nye generasjon styrte rederiet sindig videre, med vekt på befraktningsavtaler og spredning av aktivitetene. Ved utgangen

moderne tomtasje innen tank, bulk og cruise, med interesser i linje og offshore. 120 personer hadde sitt arbeid på kontoret i Rådhusgaten i et rederi med anseelse og posisjon blant verdens fremste.

Tankflåten ble utvidet med tre VLCC'er i 1972/73 som ble sluttet til gode frakter: 215.000-tonneren *Fernmount* fra Kawasaki og 245.000-tonnerne *Ferncourt* og *Ferncraig* fra fransk verft. Engasjementet i gassfart ble ført videre med en serie 11.000-tonnere fra Moss Verft, *Fernwave* i 1972 fulgt av *Fernbank* og *Fernbrook* i 1976.

En større gasstanker på 66.000 kbm var blitt bestilt ved Ciotat i 1970, igjen i sameie med Gazocean og Norsk Hydro. I 1973 ønsket Hydro å trekke seg ut av sameiene. *Kristian Birkeland* ble da overtatt av F&E og fikk navnet *Fernwind*, mens nybygningen ble solgt til AS Gas Traders i Oslo og levert i 1975 som *Nyhammer* under Christian Haalands rederiflagg. I stedet kjøpte F&E to søsterskip av *Fernwind* som kom i fart som *Fernvalley* og *Fernwood*.

Bulkflåten bestod i 1969 to 20.000-tonns bil/bulkskip, to 30.000-tonnere og to 47.000-tonnere, og de neste årene fikk rederiet levert tre nye bil/bulk'ere fra Rheinstahl Nordseewerke som gjenoppvekkt kjente navn fra linjeskipene: *Ferndale*, *Fernfield* og *Fernside*.

Her ble eggene lagt i flere kurver. Bilbåtene gikk inn i Nortrabulk, en gruppe opprettet sammen med Anton von der Lippe, Odd Godager og Jahre for å ta opp østgående fraktkontrakter med kull og korn over Atlanterhavet, i kombinasjon med Volkswagen-biler vestover.

30.000-tonnerne var plassert i Unibulk, som fikk tilslutning av lignende skip fra A F Klaveness, Golden West, Holter-Sørensens Tankrederi, Kim og Ivaran.

Forventede utsikter for helt store bulkskip

Fernside var et av tre søsterskip for bil/bulk-farten. Waterweg Photos



Fernstate seilte fra 1969 i Barber Lines farger. Waterweg Photos

- de vi i dag kaller Capesize - for laster som malm, korn og kull, fikk Fearnley & Eger til å inngå sin hittil største kontrahering: fem bulkskip på 122.000 tdw fra Rheinstahl Nordseewerke. Det første i serien kom i fart i desember 1974 som *Fernbay*, fulgt av fire drektige søstre de to neste år.

Rundt 1973 skaffet Fearnley & Eger seg betydelig innflytelse i NV Stoomvaart Maatschappij Oostzee i Amsterdam. Selskapet var disponert av Vinke & Co i Amsterdam og eide i 1972 fire konvensjonelle shelterdekkere på 11.000 tdw, to moderne 14.000-tonns linjeskip fra 1971 og to 40.000-tonns bulkskip, samt en liten containerbåt på 1.200 tdw.

Fearnley & Eger overførte to av sine bil/bulkskip til Oostzee, *Fearnleaf* i desember 1973 og *Ferngulf* i oktober 1974. De endret navn til *Aalsum* og *Bussum* og fortsatte i farten på Nord-Atlanteren.

Linjefarten møtte motbør utover i 60-årene. Flaggdiskriminering, nye transportformer og økende konkurranse førte til rasjonalisering og modernisering. Fern-Ville Lines fra USA til Afrika og Østen ble i 1969 reorganisert i Barber Lines A/S, med Wilhelmsen, Fearnley og Klaveness som eiere. Barber overtok to hovedlinjer, mellom USA og Østen og mellom USA og Vest-Afrika. Over 30 linjeskip ble beskjeftiget i dette opplegget. To av de nyeste linjeskipene, de Götaverken-bygde *Fernview* og *Fernlake* fra 1961, ble i 1970 forlenget med container-seksjoner og lungløft-gear for Stillehavslinjen, samtidig som Klaveness forlenget sine turbin-speedere *Kingsville* og *Queensville*.

Rederiets linjer i hjemlige farvann ble begge avvirket først på 70-tallet. Den tradisjonsrike Biscaya-linjen var de siste år blitt utført i samarbeid med Svenska Lloyd. Det ble egentlig drevet to ruter, fra Göteborg og Øst-Norge til Pasajes, Bilbao og Santander og en til Bordeaux, Lorient, Rochelle og La Pallice. Sørgående last var stykkgoods, tremasse, cellulose og stål, mens vin utgjorde 80 prosent av nordgående last. Rundt 1970 ble linjen markedsført som Fearnlloyd Biscay Line, men senere samme år ble *Charente* og *Biscaya* solgt til Hellas. Rundt 1973 overdro Fearnley & Eger interessene til Svenska Lloyd.

J B Stangs linje på Bristol-kanalen hadde i alle år gått parallelt. Her gikk *Stanford* og *Stalheim* i ukentlig rotasjon, med tremasse og trelast fra Drammen/Risør-distriktet, samt stykkgoods fra Oslo. Hjemgående førte de jern og stål, china clay og antracitt - sistnevnte til Fiskå Verk i Kristiansand. Våren 1972 ble båtene solgt og linjen avvirket en tid etter.



Mistede muligheter: cruiseskipet *Island Venture*. Forfatterens samling.

Cruise og offshore

Nils Astrup hadde sett cruiseferien som et fjerde satsningsområde for rederiet. I samarbeid med Øivind Lorentzen ble et cruiseskip på 20.000 brt bestilt fra Rheinstahl Nordseewerke i september 1968. Samarbeidsselskapet Norwegian Cruise-ships AS ble opprettet for driften, mens Flagship Cruises Ltd ble opprettet på Bermuda som operatørselskap. Flagship Cruises Inc i New York skulle forestå booking og markedsføring. I januar 1969 ble ytterligere et skip bestilt, mens det ble tatt opsjon på et tredje.

Det første skip ble døpt *Sea Venture* av kronprinsesse Sonja i Oslo 14. mai 1971. Det var tegnet av konsulentfirmaet Knud E Hansen i København og var på 19.903 brt.

Lugarkapasiteten var for 767 passasjerer, mens betsetningen talte 301 personer, med Erik Bjørstet som første fører og Torbjørn Hauge som staff captain. Skipet ble registrert på KS Sea Venture AS & Co og sluttet for 8 år til Flagship Cruises Ltd. New York ble utgangspunktet for cruiseferien. 32 uker i sommerhalvåret skulle skipet gjøre ukescruise til Hamilton, Bermuda, og resten av året til Vestindia.

4. juni 1971 gikk *Sea Venture* fra New York på sitt første cruise og kom til Hamilton to dager senere. Med navnet kalte rederiet opp det første engelske skip som kom til Bermuda i 1609, på reise til Virginia med emigranter.

Det andre skipet ble levert i januar 1972

med navnet *Island Venture* og kom i fart fra Los Angeles til havner i Mexico. Opsjonen for et tredje skip ble aldri erklært.

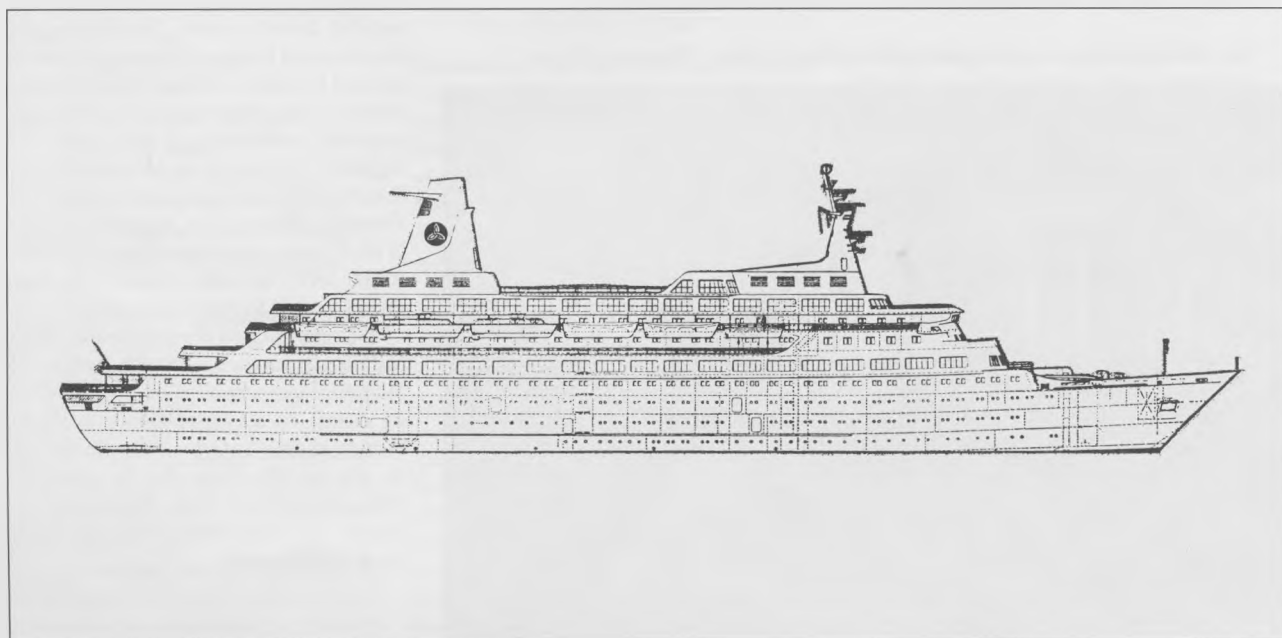
I utviklingen av cruiseferien kom partnerne etterhvert til å få noe ulike oppfatninger, og det fortelles at ledelsen i Fearnley & Eger ikke var fornøyd med lønnsomheten. I november 1972 skilte de lag; Fearnley & Eger overtok *Island Venture* som skiftet navn til *Island Princess*. En markedsføringsorganisasjon ble bygget opp i Los Angeles som Princess Cruises Inc.

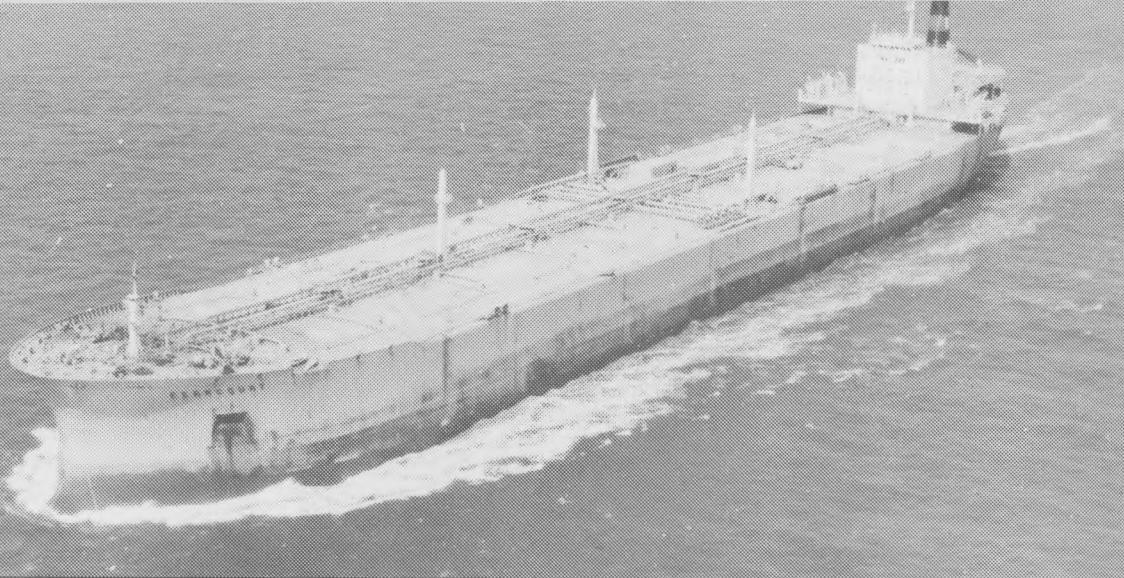
Våren 1971 bestilte rederiet to ro/ro-skip på 3.200 tdw fra Kristiansands Mek Verksted til 27,6 millioner kroner stykket. Skips-AS Kim tok 50 prosent i det ene skipet. Det første ble døpt *Fernbay* og gikk prøvetur i april 1973. Rederiet var ikke fornøyd med gearene for de fire Bergen Diesel-motorene og nektet å overta skipet. Det ble derfor lagt opp i Høllen, mens saken gikk til voldgift. I mellomtiden var også søsteren ferdig og ble malt opp som *Fernhill*. Avgjørelsen i mars 1974 gav verkstedet medhold, og Fearnley & Eger var forpliktet til å overta dem.

Formelt ble dette gjort i regi av NV Stoomvaart Maatschappij Oostzee i Amsterdam, som gav dem navn som henholdsvis *Gardenia* og *Begonia*, registrert i Willemstad på De nederlandske Antiller.

I utviklingen av svært kostbare prosjekter gikk rederiet nå sammen med utenlandske partnere, både om skip og offshore-prosjekter.

Verdens største tankskip for naturgass ble bestilt fra Moss Rosenberg i 1972 med A P Møller og britiske P&O som deleiere, med 1/3 hver. Skipet på 87.000 kub.meter kuletanker skulle leveres høsten 1974 og fikk da navnet *LNG Challenger*.





Turbintankeren *Ferncourt* og søsteren *Ferncraig* kom fra fransk verft. Airfoto Penang

Gjennom samarbeid med nederlandske interesser hadde Fearnley & Eger siden 1965 vært medeier i et supply-rederi, blant pionerene i forsyningstjenesten i Nordsjøen. Rederiet ble forespurt av det nederlandske Offshore Marine Services våren 1965, samtidig som også P&O ble trukket inn. F&E sammen med Skips-AS Golden West, Hambros Bank og Peder Smedvig dannet en norsk gruppe, som i juni 1965 gikk sammen med nederlenderne og P&O om Intrenational Offshore Services (Bermuda) Ltd. Hver part satte inn 1,4 millioner gylden (2,8 mill kroner), hvorav F&Es andel ble på 700.000 kr. Den norske gruppen ble medeiere i fire skip bestilt i 1966, med *Lady Astri* som et første. Da Smedvig trådte ut i 1970 ble andelen overtatt av F&E og Hambros Bank.

Forsyningsskipene var nærmest peanuts å regne i forhold til forretningene som den nye ledelse gikk inn på i 1973. Sammen med utenlandske interessenter ble en stor rørleggingsleker kontrahert ved IHC Gusto NV i Nederland. F&E hadde 30 prosent i selskapet Viking Jersey Equipment Ltd, registrert på Jersey, med IHC Inter SA i Sveits, franske Spie-Batignolles SA og skotske North Sea Assets Ltd og Bank of Scotland Ltd som partnere.

Samme år gikk rederiet sammen med det amerikanske boreselskapet Odeco om en Ocean Ranger-borerigg bestilt fra Mitsubishi i Japan.

Fearnley & Eger hadde i flere år vært største aksjonær i Skips-A/S Kim, hvor Chr F Bonnevie var disponent. Da Bonnevie i juni 1973 fylte 67, ble det besluttet at Halvor N Astrup skulle overta som ny leder. Da Kim samtidig hadde avvirket de fleste av sine engasjement, ble selskapets midler investert i skip innen F&E-sfæren, både seilende skip og kontrakter.

Store kontraheringer

Krigsutbruddet i Midtøsten i oktober 1973 kom overraskende på skipsfarten, mot slutten av et år som hadde sett eventyrlige tilstander. Oljeembargo og mangel på oljeprodukter førte til sterk prisstigning og til det som har gått inn i historien som "Oljekrisen". Høye oljepriser og valutauro satte verdensøkonomien ut av Lage for noen år, men at det skulle innlede en langvarig stagnasjonsperiode for skipsfarten kunne ingen vite.

Problemet var den veldige økningen i verdensflåten, mens forbruket av olje stagnerte og oljeskipningene falt tilbake. På samme måte ble petrokjemisk industri rammet og derved gass-tankerne. En tilsvarende overkapasitet rammet også bulk-

markedet fra 1974. Sammen med endrete skipningsmønstre og en sviktende økonomisk utvikling ble dette tilsammen en veldig påkjenning for rederiene, det vi kaller "Shipping-krisen". Mange mener at det først var rundt 1986 at balansen mellom tonnasje og handel ble gjenopprettet.

Da krigen i Midt-Østen brøt ut i oktober 1973 hadde Fearnley & Eger en flåte på 25 skip, som omfattet 4 VLCC'er og 3 mindre tankskip, 8 bil/bulk- og 2 større bulkskip, 3 gasstankere og 5 linjeskip. Dessuten kom Oostzee-selskapet i Amsterdam med sine bulkskip og supply-skipene til Offshore Services Ltd.

To ro/ro-skip fra Kristiansands Mek Verksted ble aldri overtatt av rederiet, men *Fernbay* lå ferdig oppmalt i rederiets farger. Forfatterens samling.



Posisjonen var slett ikke så dystert til å begynne med. De fleste av tankbåtene var sluttet opp på gode T/C'er til 1975/76 og ville gi gode inntekter. Også mange av gasstanker og bulkskipene var bundet opp en tid framover. Linjefarten gikk godt; 1974 ble faktisk det beste år på svært lenge.

Krigsutbruddet og usikkerheten på kort sikt ble derfor satt til side og i løpet av vinteren og våren 1974 gjorde rederiet kontraheringer av vidttrekkende betydning. I januar ble to borerigger bestilt i Finland, fulgt av en tredje i mars, mens Wärtsilä i april fikk dekket sin kapasitet for mange år framover ved bestillingen på fem gasskip på 75.000 kub meter for levering fra 1977 til 1979.

Summen av denne tiltakslysten gav en imponerende kontraheringsliste pr juni 1974:

Bulkbåtene fra Rheinstahl Nordseewerke kostet 190 millioner kroner hver, mens gasstanker fra Wärtsilä kom på 250 millioner og riggene fra Rauma-Repola 350 millioner stykket. 100 millioner ville jack-

up-riggene koste hver. Tilsammen representerte dette bestillinger til rundt 3 milliarder kroner. Ingen av skipene var befraktet og enkelte var heller ikke finansiert.

Dessuten hadde rederiet tatt på seg forpliktelser ved innbefraktning:

Gass	75.000 kbm	Wärtsilä -1232	78 Sig Bergesen dy
Tank	81.000 tdw	lev 1.75 Sanko	<i>Manhattan Prince</i>
Tank	81.000 tdw	lev 7.75 Sanko	<i>Manhattan Viscount</i>
Tank	81.000 tdw	lev 76 Sanko til Anders Jahre, Kim 5% andel	
Tank	81.000 tdw	lev 76 Sanko til Chr Haaland Kim 2,5% andel	<i>Sanko Progress</i>

Sanko-båtene var i 1972 tatt på 10 års T/C til lave rater fra levering. Anders Jahres skip ble kansellert, mens Manhattan-båtene ble sluttet videre til lønnsomme betingelser. Fearnley Drilling & Exploration AS ble

opprettet for å ta hånd om boreriggene og amerikaneren Paul W Reynolds ansatt som direktør. Riggkontraktene i Japan og Finland ble organisert som henholdsvis K/S Fearnley Drilling & Exploration A/S I-IV.

Bulk	120.000 tdw	Rheinstahl -436	lev	12.74	Navigare AB 20%	<i>Fernbay</i>
Bulk	120.000 tdw	Rheinstahl -437		4.75	Nissho-Iwai andel	<i>Fernhill</i>
Bulk	120.000 tdw	Rheinstahl -438		9.75		<i>Fernlane</i>
Bulk	120.000 tdw	Rheinstahl -439		2.76		<i>Fernleaf</i>
Bulk	120.000 tdw	Rheinstahl -440		9.76	Nissho-Iwai andel	<i>Fernsea</i>
Gass	78.000 kbm	Moss Rosenberg -		10.74	andel 33.3%	<i>LNG Challenger</i>
Gass	12.000 kbm	Moss -183		6.76		<i>Fernbank</i>
Gass	12.000 kbm	Moss -184		9.76	AS Hanico	<i>Fernbrook</i>
Gass	75.000 kbm	Wärtsilä -1229		8.77	Nissho-Iwai 25%	
Gass	75.000 kbm	Wärtsilä -1230		11.77	Kim 50%	
Gass	75.000 kbm	Wärtsilä -1231		3.78	Nissho-Iwai 25%	
Gass	75.000 kbm	Wärtsilä -1234		12.78		
Gass	75.000 kbm	Wärtsilä -1235		3.79		
Rørlegn lekter		IHC Gusto		4.75	andel 30 prosent	<i>Viking Piper</i>
Rigg	Ocean Ranger	Mitsubishi -241011		12.75	Sameie Odeco	<i>Ocean Ranger</i>
Rigg	H-3	Rauma Repola -10		9.76		<i>Fernstar</i>
Rigg	Ocean Ranger	Rauma Repola -11		3.77		
Rigg	Ocean Ranger	Rauma Repola -12		8.77		<i>Fernstate</i>
Rigg jack-up		Levingston		9.76	Kim 25%, disp Odfjell Drilling	
Rigg jack-up		Levingston		2.77	Kim 25%, disp Odfjell Drilling	



Bulkskipet *Fernbay* var den første av fem 120.000-tonnere fra tysk verft. Waterweg Photos

De to jack-up-riggene fra Levingston Shipbuilding tilhørte K/S Norway Jackup A/S, med Odfjell Drilling som disponent.

Bak de store kontraheringene lå også en strategiendring. Linje og cruise skulle ofres til fordel for gass og offshore.

Tross godt belegg hadde ikke cruisearten svart til rederiets forventninger. 22. juli 1974 ble *Island Princess* solgt til P&O Steam Navigation Co i London sammen med salgsorganisasjonen i Los Angeles. Skipet ble straks overført til et proformaselskap, *Island Princess AS*, eiet av P&O, men fortsatte med sin norske besetning og under norsk flagg. Først etter dokksetting i San Francisco i desember 1974 heiste skipet britisk flagg.

Noen måneder senere gikk søsteren samme vei. *Sea Venture* ble solgt til P&O i april 1974 og ble omdøpt *Pacific Princess*. P&O Princess Cruises, som i dag er verdens tredje største cruiserederi, har således gode norske aner. Og det antyder hva Fearnley & Eger gikk glipp av ved salget i 1974. For rederiet gav salget en betydelig gevinst som ble investert i offshore.

Linjefarten i Barber Lines A/S gikk i 1974 bedre enn på mange år. Etter avtale med Wilh Wilhelmsen besluttet både A F Klaveness og F&E å tre ut ved årsskiftet 1974/75. Wilhelmsen overtok nå Barber Line alene og slo seg sammen med Svenske Ostasiatiska Kompagniet og Blue Funnel Line i Barber Blue Sea Line. Noen av linjebåtene fortsatte på T/C til Barber Lines en tid, mens de andre ble solgt. De to siste, *Fernview* og *Fernlake*, ble solgt til Wilhelmsen våren 1977.

Salget av linjene avsluttet derved et viktig kapittel i rederiets historie.

Shippingkrisen

Året ble 1975 og det var åpenbart at skipsfarten var ille ute. Intet lys syntes i



Fernmount og *Fernwind* i opplag i Sandefjord i 1977. Foto Bjørn Pedersen.

tunnelen, intet håp om bedring på kort sikt. Verdenshandelen stagnerte i 1974 og gikk tilbake 7 prosent i 1975, samtidig som verkstedene spydde ut nye skip - de fleste uten befraktning. Skip som gikk ut av T/C fant liten trøst i løsmarkedet og vendte hjem i opplag. Langs kysten samlet det seg den største flåte vi noengang har sett.

For Fearnley & Eger ble situasjonen etterhvert alvorlig; pengemaskinene tok slutt. Tankskipene ble levert tilbake fra sine gode T/C'er og satte kursen hjemover for opplag. Utover i 1975 samlet det seg flere F&E-skip i hjemlige havner:

skip	tdw	sted	tid
mt <i>Fernmanor</i>	78.264	Sandefjord	3.75
	Solgt 4.76		
tt <i>Fernmount</i>	215.529	Sandefjord	4.75
	befr regning	Solgt 10.78	
tt <i>Ferncourt</i>	245.325	Arendal	8.75
	Brutt 4.78, solgt 12.76		

skip	tdw	sted	tid
mt <i>Fernwind</i>	22.246	Sandefjord	4.76
	Brutt 11.76, og 3.77-12.77		
mt <i>Fernwave</i>	11.609	Sandefjord i 1977	
	Liberia-flagg		
mt <i>Fernpark</i>	60.960	Sandefjord	8.77
	Solgt 12.77		
tt <i>Ferncraig</i>	245.325	Mossesundet	10.77
	Solgt 1.78		

Rederiets første VLCC, *Fernhaven*, var imidlertid sluttet videre; den gikk ut av et T/C til WS82.5 i juni 1975 og gikk inn på et nytt til W65 for 5 år. Sanko-båtene *Manhattan Prince* og *Manhattan Viscount* var "re-let" for henholdsvis 3 og 4 år og gav penger i kassen. Og befraktningsavdelingen hos F&E gjorde en god jobb med å holde båtene i drift. Gassbåtene *Fernvalley*, *Fernwind* og *Fernwood* seilte i pool med svake resultater, mens *Fernwave* gikk ut av T/C i januar 1976 og vendte senere hjem i opplag. Opplagt var også *LNG Challenger*.

Gasstankeren *Fernwind* opplagt ved Framnæs mek Verksted. Foto Bjørn Pedersen.



De mindre bulkbåtene gjorde det lenge bra, særlig bil/bulk-skipene som seilte i sine opplegg. Gjennom Unibulk-poolen fikk rederiet også befatning med to bulkskip levert i 1974. Det dreide seg om K/S A/S Unibulk & Co, hvor både Kim og F&E deltok med 1/6 hver i innbefraktning av 31.000-tonnerne *Grand Domain* og *Grand Wisdom*. Imidlertid kom rederiet i problemer, slik at Unibulk i 1974 overtok skipene, som da skiftet navn til *Unibulk Fir* og *Unibulk Pine*. Derved ble F&E involvert med 1/3 i ytterligere to skip.

120.000-tonnerne fra Emden kom i fart på et begredelig marked. De fem søstre ble drevet i pool, men i 1975 gav ikke innseilingen mer enn USD 1.10 pr tdw pr måned, mot breakeven på 3.60 for fulle drift- og kapitalkostnader. Her var andelen fordelt på en rekke selskap utenom Garonne og Glittre, som Varild, Kim, AS Hanico

(Halvor N Astrups private selskap), Fearnley & Egers Befragtningsforretning, AS Custos og dessuten japanske Nissho-Iwai.

I april 1975 ble rørleggingslekteren *Viking Piper* levert fra IHC Gusto, et monster på 50.410 tons depl. Da IHC Inter SA måtte trekke seg ut, tok F&E på seg deres andel, slik at det norske selskapet fra årsskiftet 1974/75 eide 50 prosent i fartøyet.

Det var også et avansert fartøy, i stand til å legge rør inntil 44 tommers diameter. Med noe tynnere rør kunne fartøyet arbeide ned til 300 meters dybde. I juni 1975 tiltrådte den sin første jobb, å legge rørledning for BP fra Ninian-feltet til Shetland.

Fearnley & Eger ble sittende med kontrakter på fire borerigger ved utgangen av 1974. På denne tid hadde norske selskap bestilt ikke mindre enn 54 av de tilsammen 166 som var i ordre. Fremdeles var optimismen til stede: Befrakterne betalte opptil USD 41.000 per dag for borerigger. Men så klappet også rigg-markedet sammen, og ratene falt jevnt utover i 1975 inntil nivået lå på 16-18.000 pr dag sommer 1976.

Riggen fra Mitsubishi ble levert som *Ocean Ranger* i 1976 til sameiet Ocean Drilling & Exploration Co og Fearnley Drilling & Exploration AS, registrert i Panama. Byggenummer 11 fra Rauma-Repola ble kansellert, mens nummer 10 fikk navnet *Fernstar* og nærmet seg fullføring høsten 1977.

Interessene i Oil Industry Services ble trolig avhendet på denne tid.

Det rakner I

I januar 1977 ble det personlige firma Fearnley & Eger oppløst etter 108 år. I stedet ble hovedselskapet A/S Garonne-Glittere omdøpt til Fearnley & Eger A/S. Thomas Astrup ble styreformann, Nils J Astrup øverste daglige leder, og ellers bestod styret av Erik Kristen-Johanssen og Knut

Rederiets fem Capesize-bulkskip skulle bli en økende belastning: *Fernhill* på første reise. Skyfotos.



Gasstankeren *Fernbank* kom ut på et elendig marked. Bjørn Pedersens samling.

W Wang.

Ettertanken etter fem år i sjefsstolen hadde en selvkritisk tone: *Det har vært en utpreget tendens i shipping og absolutt i vårt rederi at beslutningene er blitt tatt for raskt og for på tynt grunnlag. Vi har vært preget av det jeg vil kalle en saueflokkmentalitet. Det viser ikke minst de voldsomme investeringene i borerigger og store tankskip, sa skipsreder Nils Jørgen Astrup til tidsskriftet Norges Industri i mars 1977.*

Nils J Astrup hadde på denne tid begynt å holde kreditorene fra døren. Inntjeningen tørket inn etterhvert som de gode T/C gikk ut, og forpliktelsene i Finland stod som bunnløse sluk. Det begynte å rakne for Skips-A/S Kim i mai 1977, som var tungt inne i to store bulkskip, men selskapet fikk i stand en kreditoravtale som skulle løpe fram til høsten 1979.

I juli 1977 ble det kjent at advokat Chr Haneborg var engasjert av Fearnley & Eger for å utarbeide et opplegg for gjeldssanering som både kreditorene og Garantiinstituttet for Skip og Borerigger kunne akseptere.

Det var om å gjøre å finne en ordning for de store bestillingene i Finland, driften måtte skjæres ned og penger skaffes til veie gjennom salg av aktiva. De første oppsigelsene ved hovedkontoret kom i midten av august, og snart var staben skåret ned fra 125 til 20 ansatte.

H-3 riggen ved Rauma Repola ble sikret finansiering ved hjelp av Garantiinstituttet i august, og rederiet kastet seg så over gasstankerne. En ordning lot seg likevel vente på, og GI ville ikke strekke seg lenger. Veien var kort fra Capitol til Den tarpeiske klippe for Hans Jørgen Astrup.

I begynnelsen av oktober 1977 forelå rederiets plan til oppgjør med kreditorene. Forpliktelsene var rundt 1,2 milliarder kroner, med Wärtsilä og Chemical Bank Inc som de største kreditorer. F&E la fram forslag om akkord, og advokat Haneborg karakteriserte akkordforslagets tall som "deprimerende". Han mente likevel at kreditorene ikke kunne oppnå noen bedre løsning.

I møte med kreditorene i London i oktober ble akkordforslaget lagt fram, men det skulle mange forhandlingsrunder til før avtalen gikk i orden i slutten av januar 1978. Finanskreditorene fikk i første omgang utbetalt 80 millioner kroner i løpet av 1978, og deretter en andel av overskuddet hvert år fram til utgangen av 1984, mens leverandører av varer og tjenester fikk full dekning.

For å dekke akkordforpliktelsene ble administrasjonen skåret ned, skip ble solgt etterhvert, dels overtatt av kreditorene. Andelen i *Viking Piper* ble solgt i september 1977 og i desember ble gasstankeren *Fernbank* tatt tilbake av Moss Verft. Den første av gasstankerne fra Wärtsilä, nummer 1229, ble overdratt til Nissho-Iwai og levert

solgt byggenummer 1230 og 1231 ved Wårtsilå til Sig Bergesen dy for 154 millioner kroner stykket - mot kontraheringssummen på 250 millioner. De ble levert som *Berge Sisú* og *Berge Sísar*, fulgt av Bergesens egen kontrakt 1232 *Berge Saga* i september 1978. De to siste, nummer 1234 og 1235 ble kansellert. Søsterskip med samme nummer ble senere bygget for Bergesen. De to første rimelige skipene la grunnlaget for rederiets vellykkede satsning i gasstransport.

Boreriggen *Fernstar* ble levert fra Rauma-Rekola i november 1977. Det stortåtenkte Fearnley Drilling & Exploration ble det ingenting av; driften av riggen ble overlatt til Dyvi Offshore AS. Sommeren 1979 ble riggen etter påtrykk fra GI solgt til Fred Olsen og omdøpt *Borgny Dolphin*.

Byggenummer 12, av Ocean Ranger-typen, var da påbegynt under navnet *Fernstate*. Etter avtale med rederiet ble den kansellert og solgt på auksjon i juni 1978 til Dyvi. Også andelen i *Ocean Ranger* ble anndet.

I august 1978 tok Chemical Bank som

hovedkreditor over de tre 120.000-tonnerne *Fernbay*, *Fernlane* og *Fernleaf* og plasserte dem under eierselskap i Panama, Singapore og Hong Kong. På denne måten kunne banken spare 1,5-2 millioner kroner i driftutgifter årlig. De to andre ble solgt til Falcon Shipping A/S som var eiet av Fearnleys A/S, dvs Hans Rasmus Astrup, men fortsatt drevet av F&E.

For å få penger til å innfri kreditoravtalen måtte skip selges.

Av supertankerne ble 245.000-tonneren *Ferncraig* solgt i januar 1978 til Frankrike, mens *Fernmount* på 215.000 tdw gikk til koreanere i november samme år. *Fernhaven*, som gikk på et godt T/C ble værende igjen i rederiet som melkeku. Noen skip ble "reddet unna" i utenlandske selskaper med betydelig F&E-interesser. Gasstankeren *Fernwave* på 11.609 tdw var allerede i mai 1976 solgt til Shipfern Gas Corp i Liberia, men fortsatt drevet av rederiet. Bil/bulkskipet *Fernside* gikk i november 1977 til Oostzee.

Ved utgangen av 1978 hadde F&E eierinteresser igjen i fire skip, foruten man-

agement av ytterligere tre og to på T/C:

tt <i>Fernhaven</i>	216.549 tdw
mt <i>Fernwood</i>	22.000 tdw
mt <i>Fernwind</i>	22.000 tdw
mt <i>Fernvalley</i>	22.000 tdw

Management:

ms <i>Fernhill</i>	121.034 tdw for
	Falcon Shipping A/S
ms <i>Fernsea</i>	120.992 tdw "
mt <i>Fernwave</i>	11.609 tdw for

Shipfern Gas Corp, Liberia
På T/C: Sanko-tankerne *Manhattan Prince* og *Manhattan Viscount*

Fra høsten 1978 tok markedet det seg opp og gav igjen grunnlag for optimisme. Panthaverne forlangte to av gasstankerne solgt i januar 1979, *Fernwood* og *Fernwind*, og rederiet solgte selv søsteren *Fernvalley* i september 1979 til P&O.

NV Stoomvaart Maats Oostzee i Amsterdam ble drevet videre. I 1980 hadde det en flåte på fire bulkskip og to små containerskip registrert på Bermuda Express Service NV, Willemstad. Dessuten eide selskapet ro/ro-skipene *Gardenia* og *Begonia* fra KMV.

Fugl Fønix

Under kreditoravtalen 1978-1984

Fearnley & Eger A/S overlevde.

Det var riktignok som en meget blek skygge av det tidligere storrederiet i Rådhusgaten 23. Bare en båt var tilbake under norsk flagg i 1980, turbintankeren *Fernhaven*, foruten gasstankeren *Fernwave* under Liberia-flagg og Oostzee-båtene. I huset holdt også Fearnleys til, den tidligere befraktningsforretningen eiet av Hans Rasmus Astrup. Akkordforpliktelsene ble strengt overholdt, samtidig som Hans Jørgen Astrup arbeidet med å få i gang nye prosjekter. Kreditoravtalen tok 2/3 av overskuddet hvert år fram til 1985.

Som rederidirektør ble Johan Lyng Olsen fra Leif Høegh & Co ansatt i august 1980. Han fortalte senere til "Kapital" at rederiets policy var uhyre enkel: "Finn en opportunity - hva som helst!" Astrup la an et bredt perspektiv; de nærmeste år kom rederiet til å involvere seg i flere forskjellige trades.

Gamle *Fernhaven*, rederiets jubileumsskip fra 1969, engang landets største med sine 216.549 tdw, hadde gått på sitt innbringende T/C like til sommeren 1980. Det ble da dirigert til Piraeus og ble i november solgt

for USD 7 millioner til K/S Karl Johan Shipping A/S, et selskap eiet av eien- domskongen Olav Thon. Det fortsatte under F&Es drift, men fikk bare seile en eneste reise for Thon, før det fra mars 1981 igjen ble lagt opp i Itæa.

I juli 1980 var rederiet igjen på banen med kontrahering. Sammen med Kristian Siem og det London-greske Rialto Shipping bestilte F&E to product-tankere på 39.300 tdw fra Uljanik-verftet for levering i 1982/83.

Våren 1981 begynte saker og ting å skje i Rådhusgaten 23. Flere prosjekter tok form. I februar ble det bestilt et spesialskip for papirtransport fra Vaagen Verft, samtidig sluttet på 12 års T/C til British Columbia Forest Products Ltd. Riktignok var det ikke mye F&E-kapital i prosjektet; største parthaver i K/S A/S Newcarrier var direktør Johan Lyng Olsen. Skipet ble levert i august 1982 med navnet *Ferncroft*.

I juni var det flere som hevet øyenbrynene da det ble kjent av F&E hadde kjøpt obo-skipet *Gothia Team* på 127.000 tdw fra AB Zenith, rederiselskapet til Svenska Varv. USD 30 millioner ble betalt for dette moderne skipet fra 1975, som var sluttet på

5 års T/C til TeamShip-gruppen i Oslo. Ved overtagelse i november 1981 fikk det navnet *Fernteam*.

Mens papirbåten og obo-skipet var sikre forretninger basert på T/C, gjorde rederiet i juli en handel som pekte i annen retning. Turbintankeren *Dara* på 170.007 tdw fra 1968 ble kjøpt for USD 4,3 millioner - noe over skrappris - slik den lå opplagt i Trincomalee på Ceylon. At eierselskapet het K/S Oslo Energy II AS og at skipet fikk navn *Oslo Energy* peker mot et spesialformål der hensikten var å bruke det som basis for ombygging til bore- og produksjonsskip. Det ble imidlertid ingenting av planene, og *Oslo Energy* henslepte sine siste dager i Trincomalee, inntil F&E solgte den til hugging i Kaohsiung våren 1982. Da den brøt opplag 6. april 1982 hadde den ligget der i ni år.

Mens den gamle turbintankeren ble avndet, kjøpte F&E i mars 1982 et moderne Suez-max tankskip, *Kollbris* fra Bjørge Shipping Co i Oslo - i lommen på svenske Zenith det også. Det ble overtatt i Göteborg og ved Cityvarvet tatt under dyptgripende behandling. Skroget ble kortet av 55 meter, 3.000 tonn med dekk og tanker



Ferncarrier fremnstod etter en omfattende ombygging fra tankskipet *Kollbris*. Per Alsakers samling.

ble skåret bort og i stedet ble det bygget to dekk, hvorav det øverste ble forsterket med tunge laster. I august lå den klar som nedsenkbart tungløftskip, døpt *Ferncarrier*. Dekket kunne senkes ned til 7 meters dybde slik at tunge konstruksjoner kunne flyte inn. Av de seks slike nedsenkbare tungløftere i flåten ble *Ferncarrier* den største med lasteevne på 45.000 tonn. Rederiet hadde samme vår inngått et 50/50-samarbeid med J Lauritzen i København om JL Heavyweight Transport A/S som også skulle markedsføre *Dan Mover* og *Dan Lifter*.

Med dette skipet kom F&E igjen i rampelyset. Den første dekkstransport av en halvt nedsenkbar boreplattform ble utført av *Ferncarrier*. 17. juli 1983 gikk den fra Okpo i Korea med riggen *High Seas Driller* på dekk. Den veide 13.500 tonn, stakk godt ut over sidene og tårnet raget 107 meter over sjøen. Etter 12.000 sjømil med 13,5 knop kom den 26. august til Invergordon for lossing. Aret etter førte den riggen *Dyvi Stena* fra Hiroshima til Sandefjord og gjorde også flere andre imponerende løft.

Product-tankerne fra Uljanik skulle nå ha nærmet seg, byggenummer 346 og 348. I desember 1982 ble de i stedet solgt til Iran for USD 20 millioner for stykket, mens de lå praktisk talt klare ved verftet navngitt *Ferncraig* og *Ferncourt*. Bakgrunnen for salget var nok det dårlige marked på denne tiden. Verftet medvirket til handelen samtidig som partnerne bestilte to nye for levering i juni og desember 1984, nummer 364 og 365. Her stod F&E med 35 prosent, mens tre andre investorer eide resten.

I løpet av 1982 fikk rederiet management for VLCC'er for utenlandske interesser. Det var *St Tobias* på 254.520 tdw, tidligere finsk *Jatuli* og Rekstens *Gordian*, som i april 1982 ble overtatt av et Liberia-selskap

Da Olav Thon solgte *Fernhaven* videre i desember 1982 gikk den til et annet Liberia-selskap og fortsatte i F&E-folden, nå som *St Christophoros*.

Den tredje supertankeren var *Mirafiori*, disponert for Liberia-rederiet Keston Shipping Corp fra sommeren 1984. Den var bygget på Stord som 285.000-tonneren *Vespasian* for Hilmar Reksten og delte skjebne med Reksten-flåten. Også en tid etter at den ble omdøpt *Rafio* i 1985 fortsatte den i F&Es drift.

Sammen med Fearnleys A/S kjøpte rederiet i 1983 Sanko-tankeren *Manhattan Prince* på 87.061 tdw, som hadde seilt på T/C siden levering i 1974. Den fortsatte under samme navn og registrert i Liberia. Det skulle senere komme flere *Manhattan*-båter.

Virksomheten var kommet på fote igjen. Høsten 1983 arbeidet 22 petrsoner på kontoret i Rådhusgaten, mens fire skip seilte under malteserkorset, *Ferncarrier* (tungløft), *Ferncroft* (papirbåt), *Fernteam* (obo) og *Fernwave* (gass), foruten *Manhat-*

tan Prince. Dessuten hadde rederiet management av bil/bulkskipet *Blue Master*, cruiseskipet *North Star* og tre gamle VLCC'er, samt *Manhattan Viscount* på T/C. 300 sjøfolk var ansatt ombord. Andelene i de enkelte skip var likevel ikke så store, opptil 35 prosent i de to product-båtene bestilt i Jugoslavia.

Cruise og biltransport igjen

2. januar 1985 løp kreditoravtalen ut. Kreditorene satte strek over tilgodehavender på 680 millioner kroner, og fra nå av kunne rederiet gå inn for å tjene penger og utvikle verdier. Nils Jørgen Astrup hadde lyktes, han hadde vist guts og pågangsmot og vendt tap til seier.

Etter å ha drevet med litt av hvert under kreditoravtalen, pekte to nye virksomheter seg ut som fremtidige satsningsområder, cruise og biltransport. F&E hadde vært borti begge deler før, men hadde trukket seg ut og overlatt markedene til andre.

Cruise-engasjementet begynte i all forsiktighet med lille *North Star* som 1. juni 1983 ble levert ferdig ombygget til cruiseskip. Bak denne ombygde fabrikktråleren stod Jørgen Wærhaug, tidligere passasjersjef i Den Norske Amerikalinje, som hadde stiftet K/S North Star Line A/S med ansvarskapital på 30 millioner kroner. Her kom F&E inn som deltaker og ansvarlig for teknisk/maritim drift. Skipet tok 170 passasjerer og ombygging ved Nicoverken i Göteborg kom på 57 millioner.

Starten ble trang. Sommersesongen 1983 med 14-dagers turer fra Göteborg til Svalbard fikk et gjennomsnittlig belegg på 62 prosent; deretter bar det til Middelhavet for vintersesongen. Det ser ut til at F&E engasjerte seg sterkere og lyktes å sikre skipet langsiktig bortbefraktning. I april 1985 gikk det inn på et 2 års T/C til Exploration Cruise Line, hvor det skulle anvendes

Cruiseskipet *North Star* stevner nordover Karmsundet. Foto Alf J Kristiansen



på Alaska om sommeren og i Vestindia om vinteren. Da selskapet ble restrukturert som K/S A/S North Star Cruises våren 1985 kom F&E inn med 63 prosent andel. *North Star* ble innledningen til et nytt avsnitt i rederiets historie.

I juni 1984 gjorde rederiet avtale om kjøp av to utelandske bilskip som seilte på 3 års T/C til Volkswagenwerke. De var bygget i 1980/81 og tok 3200 biler. Nye navn ble *Ferngolf* og *Fernpassat*, og de fortsatte under Liberia-flagg. Her dreide det seg om gjenopptagelse av gamle forbindelser. Med bil/bulkskipene fra 60-tallet hadde F&E arbeidet seg godt inn med Volkswagen.

Andre engasjement ble etterhvert avsluttet, tungløfteren *Ferncarrier* ble solgt i juni 1985 - det eneste virkelig økonomisk vellykkede av de norske tungløftskip - for å brukes under kontrakt til US Military Sealift Command. De frigjorte midler ble satt inn som 10 prosents andel i to K/S'er som bestilte hvert sitt bilskip fra Uljanik, sikret befraktning med VW. Byggesummen var 320 millioner kroner og skipene skulle ta 3500 biler hver. Befraktningen løp over 5 år med opsjoner på 2x2.5 år. Det første kom i fart i juni 1987 som *Kassel*, fulgt av *Braunschweig* ved slutten av året. Navnene ble bestemt av befrakterne, mens K/S-navnene Fernavant og Ferncaravelle kan gi en pekepinn om de tiltenkte.

I samråd med Ujanik-verftet kom F&E seg ut av byggekontraktene for de to product-tankerne som nå lå klar i Pula. I januar 1986 ble *Ferncourt* og *Ferncraig* solgt til Mexico i et trekant-opplegg mellom verftet, rederiet og kjøperne. K/S-kapitalen gikk tapt, men skipene skulle med tiden ende opp under F&E-flagget, likevel.

Den Norske Amerikalinje

I oktober 1986 ble Fearnley & Eger A/S slått sammen med A/S Fidelitas, et investeringsselskap som opprinnelig var eiet av Thomas Fearnleys Gave og Minnefond. Selskapet tilførte verdier på 125 millioner kroner, og etter fusjonen stod Nils Jørgen Astrup med familie med tilsammen 51,8 prosent i selskapet, mens Kosmos hadde 37,5 og Orkla-Borregaard 10,7 prosent. Nils Jørgen Astrup selv hadde som sin far styreverv omkring i norsk industri. Han var styreformann både i Elkem og Orkla, samt styremedlem i Det Norske Luftfartsselskap. I årene 1988-89 var han president i Norges Rederiforbund. Ingen tvil; han var vel tilbake fra den tarpeiske klippe.

En måned senere, i november 1986, kjøpte Fearnley & Eger 73 prosent av aksjene i Den Norske Amerikalinje. Handelen skulle bli innledningen til et vellykket eventyr for



Papirskipet *Ferncroft* gikk inn på langtids-C/P på Stillehavskysten. Waterweg Photos



I 1987 fikk rederiet to nybygde bilskip, *Kassel* og *Braunschweig*. Waterweg Photos

Nils Jørgen Astrup i retning biltransport. Men foranledningen var komplisert nok. Følg med:

Rundt 1980 havnet kontrollen i NAL hos Leif Høegh & Co, som etter salget av cruiseskipene lot selskapet gå til Andenæs-gruppen, videre til Platou Invest, så til investeringsselskapet Norhav, som fusjonerte med NAL høsten 1985. Majoriteten havnet da hos Herness Shipping, som ble trukket inn i Laly-forviklingene. I juni 1986 ble Herness' 58 prosent i NAL solgt til AS Poseidon, et investeringsselskap med Moritz Skaugen jr ved årene. NAL var da partreder i flere båter, men med stor gjeld på grunn av verdifall på tonnasje. Utover ettersommeren kom NAL til enighet med kreditorene, hvoretter aksjekapitalen ble nedskrevet fra 59,3 til 5,9 millioner.

I slutten av september 1986 ble selskapet tilført 25 millioner i ny kapital, samtidig som det overtok 50 prosent i Rederi-AS Mascot, som igjen ble fusjonert inn i NAL. Derved ble kapitalen 65,9 millioner kroner, med Poseidon som største aksjonær med

72,1 prosent. Sammen med Mascot fikk NAL hånd om bilskipene *Nosac Mascot* og *Nosac Barbro*, som begge gikk på B/B T/C til Øivind Lorentzens selskap Benargus i NOSAC-poolen.

Det var Poseidons aksjepost F&E kjøpte i november for 48,6 millioner kroner. Ut på vinteren, i februar 1987 ble bilbåtene *Nosac Mascot* og *Nosac Barbro* solgt for henholdsvis USD 13 og 24 millioner til K/S'er og fortsatte på bare-boat til Benargus og NOSAC. Dette gav penger i kassen.

Det store kuppet gjorde F&E i slutten av juli 1987 da NAL kjøpte Øivind Lorentzen A/S og K/S A/S Benargus & Co for tilsammen 460 millioner kroner. Derved kom F&E indirekte med som 50 prosent eiere i NOSAC, en av de tre store europeiske biltransportgruppene, ved siden av Wallenius og Høegh-Ugland Auto Liners. Partneren i NOSAC - som forøvrig står for Norwegian Specialized Auto Carriers - var Wilh Wilhelmsen. Handelen omfattet fire moderne bilskip levert i 1985/87: *Nosac Express*, *Nosac Sun*, *Nosac Star* og *Nosac*



Renaissance og søstrene seilte under italiensk flagg, men var ektefødte F&E-skip. Per Alsakers samling.

Sky, dessuten 45 prosent i driftsselskapet Norwegian Ship Management A/S.

NAL var selv verdsett til 135 millioner, så for å kunne greie kjøpet ble det tegnet ny egenkapital på 90 millioner, foruten 80 millioner i konvertible obligasjonslån og 100 millioner i langsiktig lån. Det gikk greit å få inn kapital, og etter ny emisjon på 150 millioner våren 1989 stod F&E med 36,4 prosent av aksjene, AS Cormorant 15,0 og AS Fiducia 4,8 prosent - selskaper kontrollert av Nils Jørgen Astrup, som derved hadde majoritet. Høsten 1989 overtok NAL ytterligere 20 prosent av andelen i NOSAC fra Wilhelmsen, slik at sameiet ble i forholdet 70/30. Samme år tok også NAL skrittet ut i vanlig bulkfart.

For Fearnley & Eger ble engasjementet i NAL en lykkelig historie. Etter ett år hadde investeringen på 48,6 millioner gitt en gevinst på 78 millioner og gjennom selskapet ble F&E et "tungt" rederi innen biltransport.

Renaissance

I 1985 stod Fearnley & Eger med all beskjedenhet med 63 prosent i cruiseskipet *North Star* som seilte for Exploration Cruise Line. Cruise var blitt interessant; selskapet vurderte å satse sterkere og sendte våren 1986 ro/ro-skipet *Begonia* til Lloyd Werft i Bremerhaven for ombygging. Den trauste ro/ro-sliteren ble bygget om til cruiseskip for 265 passasjerer og levert i juli 1986 som *Explorer Starship*. Skipet var eiet av et K/S ved samme navn og kom nå under norsk flagg for første gang. Som navnet indikerte, gikk også den for Exploration.

På denne tid begynte ledelsen å se dypere på cruise. Det ble aldri noen ombygging av søstren *Gardenia*, slik planen var; i stedet utviklet rederiet en uvanlig handel med italienske verft. I desember 1987 ble det kjent at Fearnley & Eger sammen med andre interessenter hadde bestilt fire små cruisere på 3.000-4.000 bрт i Italia, med opsjon på fire til.

Det uvanlige ved kontraktene var den høye grad av subsidiering. Forskjellige tall er gitt: av byggesummen på 180 millioner kroner pr skip gav den italienske stat 100 millioner i subsidier. Andre fremstillinger gav 80 prosent i subsidier, hvorav vel 50 prosent ble utbetalt under bygging og resten over 7 1/2 år. Av byggesummen på USD 40 millioner pr skip ble det gitt subsidier på 25.

Opsjonen på fire skip ble erklært i april 1988, og de endelige kontraktene ble fire skip fra Cantieri Navali Ferrari i La Spezia for 100 passasjerer, samt fire ved Nuovi Cantieri Apuania SpA i Marina di Carrara for 114 passasjerer. På grunn av subsidiene måtte skipene seile under italiensk flagg, og eierselskapet YachtShip Italia ble etablert som eierselskap. Det var gjennom Panamaselskapet YachtShip Holding Co eiet av F&E med 20 prosent, Kosmos med 24,5 prosent og italienske og amerikanske interessenter resten.

Allerede våren 1989 solgte Kosmos seg ut av både Fearnley & Eger A/S og YachtShip Holding. Nils Jørgen Astrups selskap A/S Investor betalte 138 millioner, som gav Kosmos en pen gevinst på 63 millioner. F&E kjøpte etterhvert opp samtlige andeler i cruiseselskapet og stod ved levering av første skip som eiereier.

Sommeren 1986 hadde rederiet to skip i fart for Exploration Cruise Line, *North Star* og *Starship Explorer*. Det skulle ikke vare lenge, for allerede 8. august gikk *North Star* på grunn ved Prince of Whales Island i British Columbia og sank på grunt vann. Det ble snart hevet og slept tilbake til Vancouver for reparasjon. Sommerseongen 1987 var den igjen klar.

Starship Explorer gikk trofast fram til juli 1989, da den ble solgt til japanske interessenter. Japanerne lot det imidlertid seile videre under norsk flagg og med norske topp-offiserer, nå som *Song of Flower*. *North Star* ble solgt samme år til Noble Caledonia og fikk navnet *Caledonian Star*.

Tilsammen fikk F&E hånd om følgende bilskip:

navn	biler	byggeår	overtatt
ms <i>Ferngolf</i>	3200	1980	6.84 KS AS Ferngolf
ms <i>Fernpassat</i>	3200	1981	6.84 KS AS Fernpassat
ms <i>Kassel</i>	3700	1987	6.87 KS AS Fernavant
ms <i>Braunschweig</i>	3700	1987	12.87KS AS Ferncaravelle
ms <i>Nosac Barbro</i>	5600	1982	11.86 NAL II Inc, s <i>Nosac Rover</i>
ms <i>Nosac Mascot</i>	5850	1978	10.86 NAL Inc, s <i>Nosac Ranger</i>
ms <i>Nosac Explorer</i>	5500	1985	7.87 overtatt
ms <i>Nosac Express</i>	5500	1985	7.87 overtatt
ms <i>Nosac Sky</i>	5900	1987	7.87 overtatt
ms <i>Nosac Star</i>	5900	1987	7.87 overtatt
ms <i>Nosac Sun</i>	5900	1987	7.87 overtatt
ms <i>Nosac Tasco</i>	5500	1985	12.88 KS AS Fernboat
ms <i>Nosac Sea</i>	5600	1987	7.89 overtatt fra WW
ms <i>Nosac Target</i>	3400	1974	6.89 NAL Invest AS, s <i>Armocup Patricia</i>

Det var fra først av meningen å drive de italienske cruiserne gjennom Explorer Cruise Line, men i løpet av 1989 ble beslutningen tatt om et eget drifts- og markedsførings-selskap, Renaissance Cruises som fikk hovedkontor i Fort Lauderdale med Mark S Conroy som leder. Navnet avspeilte at målgruppen var velstående og velutdannede personer, altså i øvre sjikt av cruisemarkedet.

De første skipet i serien lå klart i slutten av november 1989. 1. desember ble det døpt av Nils Jørgen Astrups datter Cecilia og fikk navnet *Renaissance*. Med innbudte gjester gikk første reise fra La Spezia til Monte Carlo. Det første regulære cruise ble arrangert i januar 1990 fra Singapore til Bali. Med et passasjerbelegg på 63 prosent ville båtene dekke utgiftene, og ledelsen

I tur og orden kom båtene ut fra verkstedene. Forsinkelser førte til endel innkjøringsproblemer.

De fire første, en til fire, ble levert fra ferrari-verftet, mens de siste kom fra Apuania.

Renaissance One	1989	4077 brt
Renaissance Two	1990	3990 brt
Renaissance Three	1990	3077 brt
Renaissance Four	1990	3077 brt
Renaissance Five	1991	4280 brt
Renaissance Six	1991	4280 brt
Renaissance Seven	1992	4280 brt
Renaissance Eight	1992	4280 brt

Det var meningen å introdusere Renaissance Cruises på Oslo Børs. Høsten 1990 var opplegget klart: F&E skulle selge seg ned til 50-70 prosent, som ville gi en gevinst på 150 millioner kroner, takket være de generøse subsidiene. Tilsammen representerte de en anskaffelse på 370 millioner og markedsvedien ble satt til USD 50 millioner stykket, mot en gjeld på USD 18-20 millioner. Emisjonen ble aldri gjennomført. Saadam Husseins invasjon i Kuwait i augustdagene 1990 hadde helt kaldt vann i blodet på både cruisepassasjerer og investorer.

Renaissance betyr gjenfødelse, men for rederiet i Rådhus-gaten 23 skulle det føre til undergangen.

Rederi - og mer til

Mens hovedvekten gradvis ble forskjøvet mot cruise og biltransport, ble ikke tradisjonell shipping helt glemt. Tvert i mot gikk Fearnley & Eger inn i to prosjekter som tegnet til å få stor betydning. Samtidig gav oppgangen på fraktmarkedet fra 1988 incentiv til etablering av K/S'er for kjøp av second-hand tonnasje.

I januar 1989 ble det tegnet kontrakt med Daewoo om bygging av to 75.000-tonns bulkskip utstyrt med selvlosserutstyr. De var sluttet for 15 år til Foster Yeoman for skipning av pukk fra Skottland til Sør-England, Kontinentet og Houston. Gjennom en 70 meter lang lossebom kunne skipene losse 4-6.000 tonn pr time. Døpt *Yeoman Brook* og *Yeoman Burn* ble de levert i desember 1990 og i januar 1991.

Men før de var kommet i fart, hadde F&E anskaffet et tredje skip for samme trade. Den britiske bulk carrier *Salmonpool* på 43.728 tdw ble kjøpt, og etter overtagelse i Bremen i juli 1990 gikk den til Horten for dokksetting og senere ombygging til selvlosser ved Arctos Framnæs. Som *Yeoman Bank* kom skipet i fart i januar 1991, sluttet for 10 år.

Gamle kunster i tankfart ble fornyet i 1989. I løpet av et par år ble fire moderne product-



Product-tankeren *Ferncourt* ble fra 1990 satt inn i Seachem-poolen. Warterweg Photos

tankere anskaffet, samt noen eldre skip.

Merkelig nok skulle de to siste Uljanik-båtene til slutt ende opp under norsk flagg. I juni 1989 ble de kjøpt tilbake fra Mexico for USD 23.250.000 hver og fikk tilbake sine opprinnelige navn *Ferncourt* og *Ferncraig*. Disse 40.000-tonnerne fikk i juli 1990 selskap av to tilsvarende skip kjøpt for USD 27,5 millioner hver, navngitt *Ferncape* og *Ferncliff*. *Ferncraig* ble kort etter solgt til industribedriften Norzink, med T/C tilbake, mens 45 prosent i *Ferncape* ble solgt til Nora i desember 1990.

For å bygge seg opp innen product-tankfart søkte F&E internasjonalt samarbeid. Sammen med Nedlloyd Bulk og Ceres Chemical Tankers (G P Livanos) etablerte rederiet i januar 1990 Seachem Tankers Ltd, som fikk sitt befraktningskontor i Andover i England. Befraktningsjef Nils

A Skaalvik fra F&E ble utpekt til leder av gruppen som fikk 22 enheter i størrelsen 30-40.000 tdw. F&E satte inn to, senere to tankere til. Høsten 1990 ble det tegnet kontrakt på kjøp av *Falkanger*, *Finnanger* og *Fossanger* fra Westfal-Larsen & Co for tilsammen USD 105 millioner, men salget ble aldri realisert for F&E's del.

Ved hjelp av K/S-kapital ble det også kjøpt noen eldre tankskip. Tre Aframax-tankere med Manhattan-navn var eiet i et 50/50-opplegg med Fearnleys A/S, dvs med Nils Jørgen Astrups bror Hans Rasmus. Manhattan Tankers A/S var opprettet i 1983 ved kjøpet av *Manhattan Prince*, som ble tatt på T/C fra eierselskapet i Liberia. I 1988/89 ble to Aframax-tankere til kjøpt av K/S'er og bare-boat-befraktet til Manhattan Tankers. Inoen eldre 20.000-tonnere med Magic-navn var andre investorer trukket inn:

Renaissance Two i Norges største cruisehavn. Foto Per Alsaker





OBO-skipet *Fernteam* seilte fra 1981 til 1987 i SeaTeam-gruppen. Skyfotos.

navn	tdw	år	kjøpt
<i>Manhattan Prince</i>	87.061	1974	1983
<i>Manhattan Queen</i>	87.281	1975	12.1988
<i>Manhattan Princess</i>	83.982	1977	7.1989
<i>Magic Sky</i>	21.214	1974	10.1988
<i>Magic Lady</i>	20.882	1975	11.1989
<i>Magic Mercury</i>	21.090	1974	11.1989

Gjennom sine interesser i norsk næringsliv kom Nils Jørgen Astrup etterhvert til å bruke mer tid på den finansielle siden, mens Johan Lyng Olsen stod for den daglige ledelse av rederiet. Fra 1989 gikk Astrup sterkt inn i industri-investeringer, først og fremst i næringsmiddelkonsernet Nora Industrier hvor han kjøpte aksjer for 700 millioner kroner. Han gikk sammen både med Orkla Borregaard og med Volvo-selskapet Procordia i fremstøt som kunne ha endt med omstrukturering av norsk næringsmiddelindustri.

Det rakner II

Astrups fremstøt bli finansiert med lån mot sikkerhet i rederiets flåte. I mai 1990 la Fearnley & Eger ut et sertifikatlån på 150 millioner kroner med 9 måneders løpetid til skyhøye 14,25 prosent rente. 1. august fulgte rederiet opp med et tilsvarende på 250 millioner over 12 måneder, uten annen sikkerhet enn rederiets verdier.

Dagen etter, 2. august 1990 gikk Irak til angrep på Kuwait. Den psykologiske effekt slo etterhvert negativt ut for skipsfarten, med synkende etterspørsel og verdier. Markedsverdien av F&E var sommeren 1990 avslått til 2 milliarder kroner, minus gjeld på 1,3, altså verdier på 700 millioner. Utover høsten svant verdiene hen. Særlig negativt berørt ble cruisefarten i Renais-

Ved årsskiftet ble situasjonen prekær. Endel kommanditt-andeler ble solgt, 90 prosent i *Ferncape* i desember og andelene i bilskipene *Ferngolf*, *Fernpassat*, *Brauschweig* og *Kassel* til NAL i januar. 11. januar 1991 gikk Astrups aksjepost på 8 prosent i Orkla-Borregaard til Nora, angivelig presset frem av Procordia. Derved måtte Astrup trekke seg fra Orklas styre og kom på kant med sin gamle venn Jens P Heyerdahl. Likevel var kassen på det nærmeste bunnskrapt. 8. februar forfalt sertifikatlånet på 150 millioner + renter. F&E hadde ikke penger.

Hr adv Ole Lund ble engasjert av Astrup for å finne en løsning. Gjelden ble anslått til 1,3 milliarder, hvorav Kreditkassen alene hadde 500 millioner utestående. I begynnelsen regnet Lund mulighetene for å finne en tilfredsstillende løsning som gode. Strategien var a) finne en ordning med finanskreditoren, b) selge unna verdier og restrukturere gjelden, og c) trekke inn nye investorer. Særlig ble cruiseskipene og andelene i NAL og Seachem-poolen ansett som interessante.

Innen rederiet ble det gjort flere ting for å redde situasjonen, både innen og utenfor loven. I slutten av januar prøvde Nils Jørgen Astrup å få til en fusjon mellom Fearnley & Eger og Den Norske Amerikaline, hvor F&E jo hadde 51 prosent og styreflertall. NALs kontantbeholdning kunne ha styrket rederiet, men de

For å vinne tid og redde situasjonen inntil videre ble det også foretatt transaksjoner som lå utenfor det lovlige. Fra selskaper som F&E var disponent for ble det overført midler for å dekke rederiets løpende gjeld. Senere på våren kom det således for dagen at 35 millioner var overført fra Fearnley & Eger Invest (hvor F&E hadde 35 prosent, Procordia 35, Uni Storebrand 15 og Kreditkassen 15), samt utstedt gjeldsbrev på nærmere 100 millioner kroner. I begynnelsen av mars trakk derfor Nils Jørgen Astrup seg som styreformann og disponeringen av selskapet gikk over til Synergos.

Det kom også for dagen at F&E hadde "lånt" tilsammen 35 millioner fra forskjellige K/S'er. I mars 1991 overtok derved Pareto som forretningsfører for *Ferncape* og *Ferncourt*. Etter alt dette ble Lyng Olsen avsatt som direktør i slutten av mars og Nils Jørgen Astrup overtok igjen den daglige ledelse. Som styreformann i F&E overtok Harald Jakhelln.

For disse forhold ble direktøren senere dømt til to års fengsel, mens det ble godtgjort at Astrup selv ikke hadde visst om direktørens forsøk på å holde det gående på "lånte" penger.

Det trakk i langdrag med å få avhendet verdiene. Ole Lund forhandlet både med Skaugen, Vard og utenlandske interesser, men uten resultat. Håpet om å redde rederiet svant dag for dag, og 11. april ble det besluttet at Fearnley & Eger skulle slaktes. 24. april ble alle ansatte i Rådhusgaten 23 - 50-60 personer - sagt opp. Kreditkassen og Sparebanken NOR gav 10 millioner i midlertidig driftskreditt, og driften kunne fortsette inntil videre. .

For Renaissance Cruises i Fort Lauderdale tårnet problemene seg opp fra februar. 15. mai ble *Hanseatic Renaissance* arrestert i Kiel for manglende betaling av 2 millioner for forsyninger, nettopp som den lå klar til et 10-dagers Norges-cruise. Passasjerene måtte sendes hjem og fikk refundert billettene.

Av de åtte cruiserne gjenstod nå tre fra verftet. For å få byggeprogrammet fullført trengtes det ytterligere US 40-50 millioner. Kloster hadde snust på skipene, men hadde stilt høye krav. Nå meldte en ny kjøper gruppe seg, fiskebåtredere Kjell Inge Røkke fra Molde sammen med Orkla, Belships, Nordic-American Shipping og Uni Storebrand. Etter å ha vurdert forpliktelsen, falt også denne gruppen fra.

I løpet av sommeren fikk imidlertid bostyret fast fisk med den italienske Cameli-gruppen, med basis i tankfart og industri. Sammen med amerikanske investorer kjøpte Cameli i august Renaissance Cruises for USD 113 millioner. Av dette beløpet var 100 millioner overtagelse av gjeld, samt 13 millioner i kontanter. Derved var F&E fri

Hva fikk italienerne? Prosjektkostnadene for Renaissance Cruises var i 1990 oppgitt til USD 324 millioner. Fra dette beløpet gikk de meget omtalte italienske subsidiene på 202 millioner. Men skipene ble noe dyrere når alt kom til alt, organisasjonen i Fort Lauderdale kostet penger, underskuddet i 1990 ble på flere hundre millioner kroner. Alt dette fikk italienerne overta for USD 14 millioner pr skip - som altså hadde kostet mellom 40 og 50.

Bostyrets innberetning var senere helt klar på dette punkt: Det var "cash drain" fra cruisesfarten som hadde tappet rederiets midler og skapt pengeknipen. Ironisk nok for et selskap som var kalt Renaissance.

Andelen i NAL ble solgt i løpet av sommeren 1991; 22,2 prosent gikk til Kværner-Invest, like mye til Hans Rasmus Astrup og 12,5 prosent til Vital.

Seachem ble overtatt av G P Livanos, og fortsatte en tid med Nils Skaalvik som direktør. Kjøpet av de tre tankskipene fra Westfal-Larsen ble ordnet i april 1991 ved at Livanos overtok to, mens selger beholdt det tredje.

Exit Fearnley & Eger

16. september 1991 ble Fearnley & Eger A/S slått konkurs. Tidligere befraktnings-sjef Egil Hagen, som var blitt pensjonert i 1989, ble bedt av bostyret om å overta som daglig leder i avviklingsperioden. Under skifte-samlingen 2. oktober presenterte 185 kreditorer krav på tilsammen 1,9 milliarder. Kredittkassen var fremdeles hovedkreditor med 704 millioner, Procordia med 294 og sertifikatutstederne 250 millioner. De uprioriterte fordringer løp opp i 1,3 milliarder, og disse kreditorene fikk bare 2-4 prosents utlodning. 1.1 milliarder kroner var gått med i dragsuget etter en bedrift som et år tidligere var beregnet til en substans på 700 millioner!

1. januar 1991 hadde rederiet følgende flåte. Den ble nå spredt for alle vinder etterhvert

som andelene ble solgt og driften overtatt av andre:

mt <i>Ferncape</i>	39.711 tdw	3.91 Pareto/Master Mngm
mt <i>Ferncliff</i>	39.702 tdw	7.91 Wind/Master Mngm
mt <i>Ferncourt</i>	40.100 tdw	3.91 Pareto/ Wind/Master Mng
mt <i>Ferncraig</i>	40.100 tdw	eiet av Norzink, på T/C
ms <i>Ferncroft</i>	5.000 tdw	7.91 Master Management
ms <i>Yeoman Bank</i>	39.000 dw	7.91 Master Management
ms <i>Yeoman Brook</i>	75.000 tdw	6.91 solgt Egon Oldendorff
ms <i>Yeoman Burn</i>	75.000 tdw	8.91 Master Management
ms <i>Ferngolf</i>	10.729 tdw	1.91 NAL/Norwegian Ship Management
ms <i>Fernpassat</i>	10.400 tdw	1.91 NAL/Norwegian Ship Management
ms <i>Braunschweig</i>	12.084 tdw	1.91 NAL/Norwegian Ship Management
ms <i>Kassel</i>	12.077 tdw	1.91 NAL/Norwegian Ship Management
ms <i>Fernstar</i>	13.608 tdw	3.91 Norwegian Ship Management
omdøpt <i>Lane</i> , forlist		

mt <i>Manhattan Prince</i>	87.060 tdw
mt <i>Manhattan Princess</i>	83.680 tdw
mt <i>Manhattan Queen</i>	87.281 tdw
mt <i>Magic Lady</i>	
mt <i>Magic Mercury</i>	
mt <i>Magic Sky</i>	
ms <i>Renaissance One</i>	
ms <i>Renaissance Two</i>	
ms <i>Renaissance Three</i>	
ms <i>Renaissance Four</i>	
ms <i>Renaissance Five</i>	
ms <i>Renaissance Six</i>	
ms <i>Renaissance Seven</i>	
ms <i>Renaissance Eight</i>	

Andelene i
solgt løpet av
21.216 tdw 1991, men fort-
21.090 tdw satte i sine
21.214 tdw resp K/S

Driften av cruiseskipene
overlatt VShips i Monaco i mai 1991.
Solgt august 1991.

Den ærverdige rederborgen i Rådhusgaten 23 stod på det nærmeste tom ved årsskiftet 1991/92. F&Es halvdel i bygningen ble overtatt av Kredittkassen.

En gruppe av nøkkelpersonalet opprettet Master Management, som lykkes å få driftsansvar for en del av flåten.

Hva vil bli historiens dom over Fearnley & Egers siste 25 år og Nils Jørgen Astrups rederkarriere? Han kom ved arv til en av Norges mest innflytelsesrike posisjoner, arvet et rederi i verdensklasse i 1972, satset stort i nye nisjer - gass og offshore, som førte til knall og fall under shipping-krisen.

Iså måte delte han skjebne med mange i sin generasjon shipping-folk oppvokst i etterkrigstiden, i en lang periode med jevn og sterk vekst i verdenshandel og skipsfart. Et økonomisk jordskjelv lå utenfor deres erfaringsverden.

Nils Jørgen Astrup klarte å reise en knekket bedrift, å skape ny ånd i et gammelt ærverdig hus. Under kreditoravtalen ble det fra 1980 til 1985 lagt et nytt grunnlag, ført videre med satsning på både sikre T/C-opplegg, som papirbåter og selvlossere, og vågsomme nyskapninger, som tungløft og cruise. Et forsiktig engasjement i cruise ble ført videre med stadig større innsats og

Mens *Renaissance Seven* lå til utrustning i Marina di Carrarra i juli 1991 forhandlet kreditorene om salg av cruiserederiet.
Foto Peter Gudmunsen



risiko, samtidig som Astrups ambisiøse rolle i næringslivet ble fundert på lånte midler.

Kilder innen næringen fremhever imidlertid Johan Lyng Olsens store betydning for gjenreisningen av rederiet. Han hadde blant annet erfaring fra bilfarten som tidligere leder av HUAL, og maktet ved kreativitet og pågangsmot å plassere F&E sentralt i bilfart, kjemikaliefart og cruise, nettopp de tre vinnende konsepter for norsk skipsfart i 80-årene. Han kjempet da også for å redde rederiet - for å bli sittende tilbake med skylden.

Forklaringen på slutten er enkel: Å bli sittende med gjeldsposter i nedgangstider hvor inntekter og verdier svinner hen. Til slutt var kassen tom og verdiene sunket under gjeldsnivået.

Fearnley & Eger bringer frem i erindringen det røde rederiflagg med det blå malteserkors på hvitt kvadrat, elegante linjebåter under Manhattans skyline, en VLCC på vei inn mot Europoort, Biscaya-linjens lastebåt som lastet i Grønlia, en tunglastet bulkcarrier i Malakkastredet.

Fern-båtene var vakre representanter for landet og rederiet hørte til handelsflåtens fremste. En aura av tradisjon og soliditet stod rundt rederi og ledelse. Fra ruin reiste rederiet seg på nytt fra 1978, og etter en kort renessanse - for å bruke ordet - forsvant det godt i 1991.

Om kilder:

For tiden etter 1969 er det få offisielle skrifter å holde seg til. Årsberetninger for de børsnoterte selskapene Skips-A/S Kim

og Skibs-A/S Varild gir gode holdepunkter for utviklingen fram til 1980. Nerheim & Utne: Under samme stjerne, Rederiet Peder Smedvig 1915-1990 gir bakgrunnen for supply-rederiet. Likeledes Aagaard Strøm: Christian Haaland AS 1915-1990, som har stoff om gasstankeren bestilt fra Ciotat i 1970.

Fremstillingen min bygger derfor i første rekke på eget klipparkiv, basert på NH&ST/Dagens Næringsliv, Kapital og andre aviser og tidsskrifter. Som historiske belegg er imidlertid aviser ikke alltid å stole på, foruten at mange saker jo har en dypere historie det er vanskelig å avdekke uten primærkilder. I hovedtrekk er likevel artikkelen korrekt, så langt kildene holder.

Takk til John Gramstad og Bjørn Pedersen for kommentarer og korreksjoner!