

Bananas of the Caribbean

*Ein studie av bergenske skip i den amerikanske
fruktfarten i perioden 1886 - 1911*



Åsmund Drivenes Sæbø

Masteroppgåve i historie

Institutt for arkeologi, historie, kultur- og religionsvitenskap

Universitetet i Bergen

Haust 2021

Forord

“Sund i Lofoten 27/2 08

Kjære Søn Jakob!

Da her er mangt som sker utengt i Verden, saaledes ogsaa med mig at jeg skulde blive Dampskibskaptein i Vinter og komme til Sund.”¹

Kaptein Mons Lysen hadde fleire år bak seg i nordlandsfarten som førar av hardangerjakta “Bravo”. Han var sjølv eigar av hardangerjakta, men selde denne då han kjøpte gard i Tørvikbygd i 1902. Han var likevel ikkje ferdig som skipsførar og hadde fleire oppdrag som kaptein etter dette. I 1908 fekk han eit spennande oppdrag frå Mons Egge mfl. i Haugesund. Dampskipet D/S Nicolay Knudtzon trong ein førar og den gamle seglskipskapteinen fekk oppdraget. Teksten over er eit utdrag frå eit brev Mons Lysen sendte til eldstesonen Jakob, som tidlegare hadde vore med på “Bravo” som mannskap. På reise med hardangerjakta vil dei ha vore vitne til at stadig fleire av seglskipa vart bytta ut med dampskip. Tonen i utdraget frå brevet over viser kor stas den nye dampskipskapteinen syntest dette var. Eldste son måtte få høyre kva gamle far hadde oppnådd.

Mons Lysen var min tippoldefar. Sidan barndomen har eg reist inn til garden han kjøpte i 1902. Der fekk eg høyre fleire spennande forteljingar frå Besto og grandonklane mine om tida før. Frå tømmerhogst som braut med alle moderne HMS-reglar, onkel Johannes si flukt frå tyskarane og forteljingar om sjøfararane i slekta. I barndommen var dette ein spennande portal inn i fortida. I denne masteroppgåva er det sjøfartshistoria eg vil sjå nærmare på. Eg vil sjå nærare på det som tippoldefar var ein del av, nemleg overgangen frå segl til damp.

Eg vil først takke rettleiarane mine, Camilla Brautaset og Pål Thonstad Sandvik, for gode innspel og kommentarar under arbeidet med masteroppgåva mi. Takk for god hjelp og inspirasjon til denne oppgåva.

¹ Brev sendt frå Mons Lysen til sonen Jakob Monsøn Augestad 27.02.1908, privat arkiv

Eg vil òg takke alle medstudentar og professorar på seminaret “På tvers av grenser” for gode kommentarar undervegs, som har hjelpt meg med å utvikle teksten. Eg må også takke Bergens Sjøfartsmuseum og Bergen Byarkiv som har vore til stor hjelp med å finne kjeldemateriale. Det har vore kjekke plassar å drive kjeldearbeid på, og eg har alltid følt meg velkomen

Til slutt vil eg takke familie og vener for gode avbrekk frå studiet. I tillegg vil eg særleg takke foreldra mine for god hjelp med korrekturlesing.

Abstract

From 1886 to 1911, The Norwegian shipowners Bergh & Helland sent three ships, the SS Bergenseren, SS Alert, and SS Simon Dumois, to the American fruit trade. Bergh & Helland were Norwegian pioneers in this trade, as they were some of the first shipowners to send ships to the American fruit trade, but also the earliest known participants from Bergen, a city renowned for its participation in the American fruit trade. They were also amongst the first shipowners to build a ship especially designed for the American fruit trade, when the SS Simon Dumois was built in May 1890.

During their time in the American fruit trade, these ships saw several new captains take command. Several of these captains received their first captaincies aboard these ships, as they were experienced first mates in the American fruit trade, and they were sometimes chosen from within other ships owned by Bergh & Helland. Norwegian shipowners mainly sent ships to the American fruit trade through timecharters, which were negotiated through Norwegian and American shipbrokers. This was one of the first shipping trades which saw Norwegian shipowners using external shipbrokers, whereas before, this job would have largely been done by the ship's captain.

The American fruit trade was a lucrative business for Norwegian ships. The SS Bergenseren and SS Alert saw their biggest turnovers whilst participating in the American fruit trade. These ships weren't built for the fruit trade, and therefore spent several years outside the American fruit trade for comparison. The SS Simon Dumois meanwhile continued for several more years than the other two, spending 21 years in the trade. Each ship participated in the American fruit trade for as long as it was possible to get timecharters with acceptable terms. The shipowners Bergh & Helland saw good returns from their investments, though the returns diminished when the ships got older and less suited for the trade. These ships and shipowners were pioneers of their time and they were at the forefront of innovation within Norwegian shipping and the American fruit trade.

Innholdsliste

| | |
|--|-----|
| Forord..... | i |
| Abstract..... | iii |
| Innholdsliste..... | iv |
| 1. Introduksjon..... | 1 |
| 1.1 Problemstilling og framgangsmåte..... | 2 |
| 1.2 Forskingsstatus..... | 6 |
| 1.2.1 Eksisterande faglitteratur om norsk deltaking i den amerikanske fruktfarten..... | 6 |
| 1.2.2 Samanlikning av skip i den amerikanske fruktfarten..... | 8 |
| 1.3 Val av hovudkjelder og tema..... | 10 |
| 1.4 Kjelder..... | 11 |
| 1.4.1 Hovudbøker..... | 11 |
| 1.4.2 Forhandlingsprotokollar..... | 13 |
| 1.4.3 Korrespondanse..... | 13 |
| 1.4.4 Erindringar frå den amerikanske fruktfarten..... | 14 |
| 1.4.5 Aviser..... | 15 |
| 1.5 Historisk bakgrunn..... | 15 |
| 1.5.1 Bananen..... | 16 |
| 1.5.2 Den amerikanske fruktfarten..... | 16 |
| 1.5.3 Sjøfartsnæringa i Bergen på 1880-talet..... | 18 |
| 1.5.4 Amerikanske fruktprodusentar..... | 20 |
| 1.6 Oppbygginga av masteroppgåva..... | 22 |
| 2. D/S Bergenseren..... | 23 |
| 2.1 Eit trampskip i fruktfart..... | 24 |
| 2.2 D/S Bergenseren kjem med i den amerikanske fruktfarten..... | 26 |
| 2.2.1 Kvar gjekk D/S Bergenseren?..... | 28 |
| 2.3 Kapteinane på D/S Bergenseren..... | 30 |
| 2.3.1 Kaptein Mortensen..... | 30 |
| 2.3.2 Kaptein Bentzon..... | 31 |
| 2.3.3 Kaptein Klausen..... | 31 |
| 2.3.4 Val av kaptein på D/S Bergenseren..... | 32 |
| 2.4 Rekneskap for D/S Bergenseren..... | 33 |
| 2.4.1 Hyra i fruktfart..... | 34 |
| 2.4.2 Hyre på D/S Bergenseren..... | 36 |
| 2.4.3 Kapteinen sin provisjon på D/S Bergenseren..... | 37 |

| | | |
|-------|---|----|
| 2.4.4 | Proviantutgifter på D/S Bergenseren | 39 |
| 2.4.5 | Utbytte på D/S Bergenseren..... | 40 |
| 2.5 | Konklusjon..... | 44 |
| 3. | D/S Alert..... | 46 |
| 3.1 | Skipet D/S Alert..... | 46 |
| 3.1.1 | Eigarane til D/S Alert..... | 47 |
| 3.2 | Kvar gjekk D/S Alert i den amerikanske fruktfarten? | 48 |
| 3.2.1 | D/S Alert i Karibia | 49 |
| 3.2.2 | Den politiske situasjonen i Karibia | 51 |
| 3.2.3 | D/S Alert går ut av den amerikanske fruktfarten | 52 |
| 3.3 | Kapteinane på D/S Alert | 53 |
| 3.3.1 | Kaptein Michelsen | 53 |
| 3.3.2 | Kaptein Kanitz | 54 |
| 3.3.3 | Kaptein Hauge | 55 |
| 3.3.4 | Kaptein Weichmann..... | 55 |
| 3.3.5 | Krav til kaptein på D/S Alert | 56 |
| 3.4 | Rekneskap for D/S Alert..... | 57 |
| 3.4.1 | Hyrekontoen til D/S Alert | 58 |
| 3.4.2 | Proviantkontoen til D/S Alert | 60 |
| 3.4.3 | Kolkontoen til D/S Alert..... | 61 |
| 3.4.4 | Utbyttekontoen til D/S Alert..... | 62 |
| 3.5 | Konklusjon..... | 65 |
| 4. | D/S Simon Dumois | 68 |
| 4.1 | Introduksjon | 68 |
| 4.2 | Fruktskipet Simon Dumois | 68 |
| 4.2.1 | Rederiet Simon Dumois..... | 70 |
| 4.3 | D/S Simon Dumois i den amerikanske fruktfarten | 74 |
| 4.3.1 | H. Dumois & Co | 75 |
| 4.3.2 | United Fruit Company | 76 |
| 4.3.3 | Di Giorgio vs D/S Simon Dumois | 77 |
| 4.3.4 | Simon Dumois utanfor fruktfarten..... | 78 |
| 4.4 | Kapteinane på D/S Simon Dumois | 79 |
| 4.4.1 | Kaptein Kanitz | 79 |
| 4.4.2 | Kaptein Weichmann..... | 80 |
| 4.4.3 | Kaptein Nieuwejaar..... | 80 |
| 4.4.4 | Kaptein Lindboe..... | 81 |

| | |
|---|-----|
| 4.4.5 Uerfarne kapteinar på D/S Simon Dumois..... | 81 |
| 4.5 Rekneskap for D/S Simon Dumois | 82 |
| 4.5.1 Hyrekontoen til D/S Simon Dumois | 83 |
| 4.5.2 Proviantkontoen til D/S Simon Dumois..... | 84 |
| 4.5.3 Kolkontoen til D/S Simon Dumois | 85 |
| 4.5.4 Utbyttekontoen til D/S Simon Dumois | 86 |
| 4.6 Konklusjon..... | 89 |
| 5. Tre ulike skip under same eigar i den same farten..... | 91 |
| 5.1 Kven var involverte i drifta av skipet?..... | 92 |
| 5.1.1 Reiarlaga | 92 |
| 5.1.2 Meklararane til skipa..... | 93 |
| 5.1.3 Interessekonflikt mellom skipseigar og befraktarar | 94 |
| 5.2 Korleis skipa kom med i den amerikanske fruktfarten | 96 |
| 5.3 Kapteinsrolla utviklar seg | 97 |
| 5.3.1 Endringar i lønsutrekninga til kapteinane | 97 |
| 5.3.2 Uerfarne fruktfartskapteinar..... | 99 |
| 5.3.3 Modernisering av føraryrket | 99 |
| 5.4 Korleis vart skipa brukte i amerikansk fruktfart? | 100 |
| 5.4.1 Teknologisk utvikling av skip..... | 102 |
| 5.4.2 Suksess i den amerikanske fruktfarten..... | 103 |
| 5.5 Kvifor skipa gjekk ut av den amerikanske fruktfarten? | 104 |
| 5.5.1 D/S Alert forlet farten | 105 |
| 5.5.2 D/S Bergenseren forlet den amerikanske fruktfarten..... | 105 |
| 5.5.3 D/S Simon Dumois forlet den amerikanske fruktfarten..... | 106 |
| 5.6 Konklusjon..... | 107 |
| Tabellar: | 110 |
| Litteraturliste: | 116 |
| Kjelder: | 117 |

1. Introduksjon

Bananen kom til Noreg i 1905, men ikkje før Noreg hadde kome til bananen.² I alle fall sidan 1884 hadde norske skip tatt del i den amerikanske fruktfarten, der dei mellom anna frakta bananar frå øyer i Karibia og mellomamerikanske land til marknadane i USA. Noreg var lenge dominante på dette feltet, og om ein fruktimportør trengte eit skip til å frakte frukt, var det mest sannsynleg eit norsk skip han skaffa seg. I tidlege år med norsk deltaking i den amerikanske fruktfarten kom dei norske skipa i stor grad frå Bergen. I denne oppgåva vil eg ta eit djupdykk inn i nokre av desse skipa og finne ut meir om deltakinga deira i den amerikanske fruktfarten.

Nokre av skipa til skipsreiarane Bergh & Helland dukkar opp fleire stader i faglitteraturen om den amerikanske fruktfarten. M.a. nemner Lauritz Pettersen Bergh & Helland sitt skip D/S Bergenseren som det første bergenske skipet i den amerikanske fruktfarten.³ Bergh & Helland sitt skip D/S Simon Dumois er også nemnt som eit av dei første skipa spesialbygd for farten. Lauritz Pettersen nemner òg at skipet D/S Alert var med i farten, og vidare undersøkingar viser at dette skipet også tilhørde Bergh & Helland.⁴ Det vert vist til at Bergh & Helland eig desse skipa, men dette er ikkje tatt opp vidare i eksisterande litteratur.

Dei tre skipa D/S Bergenseren, D/S Alert og D/S Simon Dumois var eigde av skipsreiarane Bergh & Helland mfl.⁵ Ny teknologi fekk innverknad på korleis skipsfarten vart organisert og det opna opp fleire moglegheiter for norske reiarar. Teknologisk utvikling og innovasjon har alltid hatt stor innverknad på utviklinga av samfunn verda over. På 1800-talet var dampmaskina drivkrafta bak mykje av nyskapinga som forma samfunnet.

Ulike former for skipsfart medfører forskjellige utfordringar og løysingar. Den bergenske skipsfarten på 1880-talet og utover er spesielt spennande, då det er på dette tidspunktet at dei

² Bruaset, 2013

³ Pettersen, L., 1981, s. 231

⁴ Pettersen, L., 1981, s. 236

Veritas skipsregister 1885.

⁵ Veritas skipsregister, 1891

ulike løysingane innanfor forskjellige typar skipsfart kjem til syne på dei bergenske skipa. Trampfart hadde lenge vore dominerande innan norsk skipsfart. Norske sjømenn og skipsreiarar var spesialistar på å ikkje spesialisera seg på ein type varer, men sende skipa sine der dei såg behov for lasteskip. Dei norske trampskipa kunne frakte appelsinar, kol, trelast, fisk m.m. og det var kva pris dei kunne få for dei forskjellige varene som bestemte kva last dei tok.

Den teknologiske utviklinga er ei viktig drivkraft for samfunnsutvikling, næringsutvikling o.m.m. Det vil likevel ikkje seie at det var nyskaffingar av dampskip i Bergen som førte til spesialisering innan skipsfarten, sjølv om dette var ein sentral faktor som gjorde dette mogleg. Det er like viktig, om ikkje meir, kva for innovasjonar som skjedde rundt den nye teknologien, og korleis denne vart tatt i bruk som resultat av dette. Ein må mellom anna spørje: “Kven var aktørane? Korleis vart selskapet styrt? Kven var ansvarleg om bord på skipet?” Det var eit generasjonsskifte i reiarstanden i Bergen på 1880-talet. Fleire yngre dampskipseigarar kom til, mens fleire eldre seglskipsreiarar pensjonerte seg.⁶ Denne kombinasjonen av ny teknologi og nye aktørar i den bergenske skipsfarten på 1880-talet og utover gjer dette til ei særst interessant tid for ein historisk analyse av innovasjon og utvikling.

1.1 Problemstilling og framgangsmåte

Overordna problemstilling:

“Kva kan utvalde skip fortelje oss om den bergenske deltakinga i den amerikanske fruktfarten i perioden 1886-1911?”

Underordna problemstillingar:

“Korleis kan ein studie av desse skipa lesast som uttrykk for større endringsprosessar i bergensk skipsfart i same periode?”

⁶ Grieg J., 1930, s. 27

“Kva kan ein studie av dei økonomiske aspekta av drifta av desse skipa avdekke om det økonomiske grunnlaget for å delta i den amerikanske fruktfarten samanlikna med andre fartar?”

I denne oppgåva har eg gått gjennom hovudbøkene og forhandlingsprotokollane til skipa D/S Bergenseren, D/S Alert og D/S Simon Dumois. Det kom tidleg fram at det var begrensa kva eg kunne få ut av forhandlingsprotokollane åleine og at desse måtte brukast til å støtte opp om informasjonen eg fekk frå hovudbøkene. Hovudbøkene er som ei loggbok for korleis det har gått på bedriftssida for kvart oppdrag skipet har fått. Tala er òg ført opp med “titlar” for kva dei angår. Gjennom tala og titlane til desse talopplysningane kan ein få ei heilt unik innsikt i den amerikanske fruktfarten på desse skipa. Framgang og motgang er direkte attspegla i desse tala som er førte opp etter kvart som skipa gjekk i den amerikanske fruktfarten og andre fartar utanom. Hovudbøkene gjev difor ei god innsikt i kvar skipa har gått og kva samarbeidspartnarar dei hadde. Når ein ser på desse loggføringane under eitt, korleis det har endra seg, korleis summene byggjer seg opp, kan ein sjå resultatet av satsinga til skipseigarane, prestasjonen til kapteinen, utvikling av hyrer og mykje meir. Ein kan sjå kvar skipet har gått, få innsikt i kven skipet har gått for og vidare finne ut korleis etterspurnaden til skipet i amerikansk fruktfart har endra seg parallelt med utviklinga av den amerikanske fruktnæringa. Alt dette er med å kaste lys over utviklinga innan norsk skipsfart, då det er eit historisk tilbakeblikk på kva konkrete endringar denne farten førte med seg på konkrete skip i den amerikanske fruktfarten frå byrjing til slutt.

Eg vil ha ei mikrohistorisk tilnærming i denne oppgåva. Dette gjer eg ved at eg i stor grad held meg til individuelle skip i denne oppgåva.⁷ Det er særleg spennande då mikrohistoriske framgangsmåtar hovudsakleg er begrensa i tid og/eller rom. Då eg fokuserer på skip i denne oppgåva, vil det bestemte rommet eg held meg til, vere i bevegelse og flytte seg i både tid og rom. Eg kan sjå kva koplingar det var mellom tre ulike partsreiarlag⁸, under dei same disponentane, og finne ut resultatet av desse satsingane i amerikansk fruktfart.

⁷ Melve, T., og Ryymin, T, 2018, s. 78

⁸ Reiarlag er ei form for skipseigarfirma. Det fins fleire typar reiarlag, som som oftast har gått namn basert på bokmålsordet «rederi», t.d. «partsrederi». Då eg bruker nynorsk i denne teksten vil eg bruke ordet «reiarlag» som utgangspunkt, og t.d. oversette «partsrederi» til «partsreiarlag».

Desse kjeldene er leivningar etter skipa dei tilhørde. Det kjem ikkje klart fram i kjeldematerialet kvar desse kjeldene er skrivne, men det er tydeleg at det er interne rekneskapsverk frå verksemdene til desse skipa. Dei skipa eg har valt ut, var i ulik grad eigna til å gå i amerikansk fruktfart. I denne oppgåva skal me sjå på den amerikanske fruktfarten gjennom desse skipa. Ved å følge skipa kan ein sjå kvar skipet gjekk, kva det gjorde og kva som hende om bord. Me skal også ha fokus på kva som hende i reiarlagsmøta til skipa. Ved å ta for seg desse aspekta på og rundt desse skipa, kan ein få eit eineståande bilete av korleis dei bergenske skipa deltok i farten. Ved å sjå etter kven som arbeidde med dette, kva utfordringar dei møtte og kva utfordringar skipseigarane hadde, kan ein finne samanhengen mellom korleis deltakinga endra seg over tid i lag med utviklinga av den amerikanske fruktnæringa.

1884-1914 er ei vanleg periodisering i litteratur om den amerikanske fruktfarten. Dette kjem av at 1884 var det første året me veit om der norske skip deltok i farten, og at talet på deltakande skip gjekk drastisk ned ved utbrotet av første verdskrig.⁹ I arbeidet med denne oppgåva gjekk eg inn for å finne kjeldemateriale for skip som deltok i den amerikanske fruktfarten i perioden 1884-1914. Når bergensk deltaking i den amerikanske fruktfarten står i fokus, er startpunktet for periodiseringa som regel 1886 som er året Joachim Grieg først slutta skip til farten.¹⁰ Trass i den brå nedgangen i norsk deltaking i 1914 var det ikkje krigsutbrotet som starta nedgangen. Norsk deltaking i amerikansk fruktfart nådde eit toppunkt i 1911, delvis som resultat av at dei amerikanske fruktimportørane i stadig større grad satsa på bygginga av sin eigen skipsflåte.¹¹ Då skipa eg skal dekke i denne oppgåva var i den amerikanske fruktfarten i perioden 1886-1911, og når åra 1886 og 1911 er så sentrale år for den amerikanske fruktfarten, finn eg det naturleg å avgrense periodiseringa til åra 1886-1911.

Me skal gå gjennom kvart skip individuelt i eigne kapittel. I desse kapitla skal me sjå på korleis skipa kom med i den amerikanske fruktfarten, korleis deltakinga i denne farten endra

⁹ Grieg, J., 1930, s. 55

Ibid, s. 67

¹⁰ Ibid, s. 55

¹¹ Ibid, s. 67

seg over tid og kven kapteinane på skipa var. Me skal og analysere nokre av utgiftspostane til skipa og analysere inntektene skipa hadde i og utanfor den amerikanske fruktfarten. Etter desse «skipskapitla» vil det følgje det eit avsluttande samanlikningskapittel. Der skal eg føreta ein samanlikningsanalyse, der eg ser etter kontrastar mellom skipa.¹² På den måten kan eg finne ut kvar skipa er like, kvar dei er ulike, og på den måten finne utviklingstrekk mellom dei, den amerikanske fruktfarten m.m.

Eg meiner at denne framgangsmåten vil gje fleire nye innblikk i den amerikanske fruktfarten. Alt som er skrive om den amerikanske fruktfarten før, tar for seg farten under eitt. Anna enn skipsmeklar Joachim Grieg, som for så vidt var involvert med det meste som eksisterte av norsk deltaking i amerikansk fruktfart, er ikkje enkeltaktørar følgde opp. Viktige detaljar går då vekk i det store biletet. Når t.d. Lauritz Pettersen har tatt opp at D/S Bergenseren var det første bergenske skipet i den amerikanske fruktfarten og D/S Simon Dumois var det første spesialbygde skipet i farten, men ikkje følgjer det opp, så må eg spørje kva skjedde med desse? D/S Bergenseren vert ikkje nemnt igjen og det einaste som står meir om D/S Simon Dumois i teksten, er at det var i ein kraftig kollisjon om hausten 1891 og at det vart seld til H. K. Waage i Haugesund 1912.¹³ Han har tatt opp fleire relevante tema om den amerikanske fruktfarten, som sjømannshyrer, lønsemd for skipsreiarar, konflikatar med amerikanarar o.m.m. Spørsmålet mitt er om dette er relevant for alle skip i den amerikanske fruktfarten, då det er forskjell mellom skip, reiarlag o.s.b. Pettersen peikar òg på at det var usikkert kor lønsamt det var i den amerikanske fruktfarten.¹⁴ Det virkar då naturleg for meg å undersøkje ein bestemt aktør, som var med frå starten, og undersøkje korleis det gjekk for dei undervegs. Korleis gjekk det i den amerikanske fruktfarten for Bergh & Helland? Meg kjend, er det ikkje nokon andre som har brukt denne framgangsmåten til å forske på den amerikanske fruktfarten, eller andre skipsfartar for den del. Alle skip er unike, anten forskjellane kjem fram ved mannskapet, aktørane rundt skipet eller om det er reint fysiske forskjellar mellom skipa. Difor meiner eg at dette er eit interessant emne for ein større studie.

¹² Melve, T., Ryymin, T., 2018, s. 72

¹³ Pettersen, L., 1981, s. 236

Ibid, s. 235

¹⁴ Pettersen, L., 1981, s. 240-241

1.2 Forskingsstatus

1.2.1 Eksisterande faglitteratur om norsk deltaking i den amerikanske fruktfarten

Norsk litteratur om den amerikanske fruktfarten omhandlar for det meste sjøfarten. Den beste engelske omsettinga eg har funne er “fruit trade”. Dette kjem delvis av at engelsktalande forfattarar, som regel amerikanske, har eit større fokus på dei amerikanske fruktprodusentane. Dei skriv difor om alt frå fruktproduksjon til sal av bananar i USA, i tillegg til alt som har skjedd i mellomtida. Dei har derimot ikkje eit særleg fokus på at det var norske båtar som gjekk i farten. Mellom anna omtalte Mark H. Goldberg “the mosquito fleet”, som var eit klengenamn for dei chartra båtane som gjekk for United Fruit Company, som “predominantly Norwegian, but also German and British...”¹⁵. Dette er eit godt døme på amerikanske forfattarar sitt manglande fokus på norske båtar i den amerikanske fruktfarten. Det vert nemnt i ei lita faktasetning, men det er ikkje noko dei har hatt særleg interesse for. Norske forfattarar har på den andre sida hatt større interesse for å skrive om dei norske skipa. Skipsfart har historisk sett vore ei av dei største næringane i Noreg, og er difor av stor historisk interesse. Samstundes er det naturleg at skipa i den amerikanske fruktfarten er av interesse for norske historikarar, då det var her dei fleste nordmennene i den amerikanske fruktfarten var å finne.

Lauritz Pettersen, tidlegare direktør ved Bergen Sjøfartsmuseum, har skrive om den amerikanske fruktfarten i “Bergen og sjøfarten III” i 1981. Det er eit delkapittel i kapitlet om bergensk dampskipsfart i perioden 1890-1914. Pettersen gjev eit overblikk over den norske deltakinga i den amerikanske fruktfarten under eitt, utan fokus på konkrete aktørar. Den eine særskilde aktøren som får eit fokus på seg, var skipsmeklar Joachim Grieg, som slutta fleire skip i amerikansk fruktfart. Pettersen får godt fram kva den amerikanske fruktfarten var og korleis den skil seg ut i norsk sjøfartshistorisk samanheng.

Avsluttingsmessig er teksten ganske open, då han spekulerer i lønsemda i amerikansk fruktfart. Han tilbyr moglege forklaringar frå anonyme avisartiklar om den amerikanske fruktfarten, men han slår ikkje noko fast sjølv. Han tar òg fram lønsstatistikk på norske og amerikanske skip for å forklara kvifor norske skip og sjømenn var attraktive for amerikanske

¹⁵ Goldberg, M. H., 1993, s. 269

befraktarar, noko Nordvik og Fischer seinare har tatt opp som ei dårleg samanlikning. Dette var fordi slike samanlikningar som regel ikkje tok høgde for skilnader mellom skip og næringar.¹⁶

Nils A. Ytreberg har og skrive om den amerikanske fruktfarten i “Den norske sjøfarts historie bind 2.3”. Han omtalar mellom anna Joachim Grieg og F. J. Ellertsen som meklarar som slutta skip til denne farten, og han trekkjer fram D/S Stamford og D/S Bergenseren som norske pionerar i den amerikanske fruktfarten.¹⁷ Eigaren til D/S Stamford skulle ha sagt at dei den første turen fekk med supercargo¹⁸, men at dette var den einaste gongen dei hadde hatt ein med.¹⁹ Befraktaren skulle visstnok ha befrakta skipet då dei trudde skipet var engelsk, men slutta å sende med supercargoar etter at han såg kor flinke nordmennene var.

Det var særleg første verdskrig som skapte eit skilje i norsk deltaking i den amerikanske fruktfarten. Fleire norske skip gjekk tapt under krigen og fleire skipsreiarar såg ikkje verdien i å bygge nye skip til den amerikanske fruktfarten etter dette. At amerikanske fruktselskap hadde satsa stort på sine eigne skipsflåtar, var nok ein avgjerande faktor for denne avgjerda. Sjølv om norsk deltaking heldt fram utover 1920-talet, og vidare inn på 1930-talet, har første verdskrig ofte vore endepunktet for periodiseringa i litteraturen som omhandlar norsk deltaking i den amerikanske fruktfarten.

I arbeidet med å leite etter kjeldemateriale for denne oppgåva har eg sett etter kjeldesamlingar frå den amerikanske fruktfarten i perioden 1884-1914. Noko av det første eg fann, var Joachim Grieg si bok; “Spredte erindringer om Bergens skibsfart” frå 1930. Denne kjelda er allereie mykje brukt i norsk sjøfartshistorisk litteratur og særleg om norsk deltaking i den amerikanske fruktfarten. Joachim Grieg si deltaking i den amerikanske fruktfarten er eit godt utgangspunkt for å slå fast ein periode for den amerikanske fruktfarten. Ein av dei største endringane innan norsk, og bergensk, skibsfart ved introduksjonen av den amerikanske fruktfarten, er den auka bruken av skipsmeklarar. Den norske deltakinga i den amerikanske

¹⁶ Nordvik, H. W. og Fischer, L. R., 1987, s. 60

¹⁷ Ytreberg, N. A. mfl., 1951, s. 444-445

¹⁸ Ein supercargo er ein som er ansatt av befraktaren for å passe på lasta på skipet.

¹⁹ Ytreberg, N. A., mfl., 1951, s. 444-445

fruktfarten var på mange måtar eit resultat av Joachim Grieg si satsing innan denne farten. Samstundes er det viktig å understreke at det var andre skipsmeklarar som tok del i denne farten, sjølv om at Joachim Grieg var den største.

Joachim Grieg fortel i sine erindringar at han var involvert i den amerikanske fruktfarten heilt sidan 1886, etter å ha blitt oppsøkt av det amerikanske skipsmeklarfirmaet W. W. Hurlbut & co.²⁰ og at han enno var involvert i farten då han skreiv erindringane sine i 1930. Vidare nemner han at det første skipet han slutta i farten var skipreiarane Bergh & Helland sitt dampskip, D/S Bergenseren. Han skreiv også at det vart bygd fleire “frugtdampere” i 1890 med det beste mekaniske ventilasjonsanlegget dei fekk bygd på den tida.²¹ Det første av desse skipa var i følgje Joachim Grieg D/S Simon Dumois, som òg var eit av Bergh & Helland sine skip. Det er ikkje mykje som er skrive om dette reiarlaget, men Bergh & Helland starta som skipsreiarar i 1882 og spesialiserte seg på nybygde dampskip.²² Eg synest det då var merkeleg at det knapt var skrive noko om Bergh & Helland, særleg med utgangspunkt i den amerikanske fruktfarten. Dei var, i følgje Grieg, først ut frå Bergen i den amerikanske fruktfarten, men òg først ute med å spesialisere seg i den frå eit reiarlagsperspektiv. Med utgangspunkt i dette fann eg fire døme på skip Bergh & Helland hadde kjøpt og sendt til den amerikanske fruktfarten. Desse var D/S Bergenseren, D/S Alert, D/S Simon Dumois og D/S Xenia.²³

1.2.2 Samanlikning av skip i den amerikanske fruktfarten

Det er fleire som har samanlikna skip i den amerikanske fruktfarten. M.a. skreiv Lauritz Pettersen om “skip av lik tonnasje”, der eit amerikansk skip hadde mannskap på 25 og norske skip 16.²⁴ Dette skulle ha vore ein medverkande faktor til at amerikanarane hadde månadlege driftsutgifter på \$1275, mens norske hadde \$373.²⁵ Dette viser til at norske sjømenn var meir effektive enn dei amerikanske og at norske skip generelt var billegare i drift. I litteraturen står

²⁰ Grieg, J., 1930, s. 55

²¹ Ibid, s. 56

²² Pettersen, L., 1981, s. 204

²³ Ibid, 1981, s. 231, 232 og 236

Bakka, D., 1990, s. 161

²⁴ Pettersen, L., 1981, s. 231

²⁵ Ibid

dei norske skipa og sjømennene i amerikansk fruktfart i kontrast til dei frå andre land. Det er då særleg inntekspotensialet, basert på t.d. sjømannshyrene og kvaliteten på arbeidet til dei norske sjømennene som står i fokus.

Helge W. Nordvik og Lewis "Skip" Fischer stilte seg i 1981 ueinige med denne framstillinga i artikkelen "From Namsos to Halden". Dei påpeikte at dei som har påstått at norske sjømenn var mykje billegare enn konkurentane hadde basert seg på ein rapport frå den amerikanske kommisjonæren for shipping i 1899.²⁶ Pettersen har ikkje sitert denne kjelda direkte, men siterer i staden "Die Bananenkultur" frå 1911.²⁷ Uansett meinte Nordvik og Fischer at dette var ei falsk framstilling, då dei hadde kome fram til at norske sjømannshyrer var på omtrent same nivå som internasjonale konkurrentar, etter at dei hadde gått gjennom Wedervangsarkiva²⁸. Eit av problema med den amerikanske kommisjonæren for shipping si framstilling var, ifølgje Nordvik og Fischer, at den samanlikna hyrenivå på skip av "liknande storleik og alder".²⁹ Nordvik og Fischer meinte at ei slik samanlikning ikkje heldt mål når ein skulle samanlikne internasjonale sjømannshyrer, då det er for store skilnader mellom ulike skip for ei slik samanlikning. Rapporten hadde heller ikkje tatt høgde for at dei samanlikna skipa hadde gått i forskjellige fartar, som følgjeleg ville føre til ulik arbeidsmengde og storleik på mannskap.³⁰ Faktisk gjekk det amerikanske skipet i samanlikninga i den amerikanske fruktfarten, mens det norske gjekk i europeisk kornfart.³¹

Det vil difor vere fleire fallgruver når ein samanliknar skip. Sjølv skip som er bygde etter same modell og til same tid kan ha store skilnader, basert på eigarskap, befraktarar, tidlegare havari, m.m. Det vil då ikkje vere fruktbart å samanlikna norske skip med t.d. amerikanske skip, i alle fall ikkje individuelt. Det vil rett og slett vere for mange faktorar som spelar inn. Ein kan derimot samanlikne forskjellige år for skipa til Bergh & Helland individuelt, for å sjå korleis dei gjorde det frå år til år og samanlikne inntektsgrunnlaget mellom ulike fartar skipa gjekk i. Samstundes kan ein samanlikne skipa med kvarandre med utgangspunkt i at dei

²⁶ Nordvik, H. W. og Fischer, L. R., 1987, s. 59

²⁷ Pettersen, L., 1981, s. 234

²⁸ Wedervangsarkiva er ein kompilasjon av sjømannsløner laga av tidlegare økonomiprofessor Ingvar wedervang.

²⁹ Nordvik, H. W. og Fischer, L. R., 1987, s. 60

³⁰ Ibid

³¹ Ibid, s. 59

hadde felles disponentar, nemleg Bergh & Helland. Det er då mogleg å sjå korleis både drifta til Bergh & Helland og den amerikanske fruktfarten utvikla over tid, gjennom desse skipa.

Det største problemet i samanlikninga til den amerikanske kommisjonæren for shipping er at han har likestilt skipa og fartane dei gjekk i, for så å sjå på spesifikke forskjellar mellom besetningane og hyrenivåa til skipa. I denne oppgåva vil eg sjå på ulike skip og sjå etter forskjellar mellom dei. Då dei har dei same disponentane kan ein enklare sjå forskjellar og likskapar ut frå eigenskapane til skipa, då dei på styresida og eigarsida er høveleg like.

1.3 Val av hovudkjelder og tema

På Bergen byarkiv fann eg arkivet etter “Rederiet Harald Eie”. Harald Eie hadde vore kontorsjef for Bergh & Helland og tok over det som var til overs av skipspartane deira etter første verdskrig. Dette arkivet inneheldt mellom anna fleire av hovudbøkene og forhandlingsprotokollane til alle desse skipa. Etter gjennomgang av desse kunne eg slå fast at Bergh & Helland aldri slutta D/S Xenia til den amerikanske fruktfarten, men at skipet deltok i farten etter at dei hadde selt skipet til nye eigarar i Bodø, under det nye namnet D/S Bodø. Eg valde difor vekk dette skipet og fokuserte på dei tre andre.

Ut frå hovudbøkene slo eg fast at D/S Bergenseren og D/S Alert hadde gått i amerikansk fruktfart frå 1886. Det var berre ei hovudbok i arkivet etter D/S Simon Dumois, frå 1890-1894, men ut frå forhandlingsprotokollen fann eg ut at skipet var i den amerikanske fruktfarten fram til 1911. Då utgangspunktet mitt var å undersøke skip i den amerikanske fruktfarten i perioden 1884-1914, konkluderte eg med at det ville vere særst gunstig å følgje desse tre skipa. Den endelege periodiseringa mi vert difor 1886-1911.

Mykje av litteraturen som omhandlar den norske deltakinga i den amerikanske fruktfarten, har i stor grad basert seg på erindringane til Joachim Grieg. Desse erindringane gjev ei særleg god innsikt i korleis den amerikanske fruktfarten gjekk føre seg frå norsk side, då Joachim Grieg hadde ein særst sentral posisjon på denne sida av Atlanteren. I tillegg er det ikkje mange

trykte kjelder som fortel om den amerikanske fruktfarten frå norsk side, noko som gjer at erindringane til Grieg er særst lågthengande frukt for historikarar som har ville skrive om farten. Grieg har på den måten nærast kunne diktere historiskrivninga om den amerikanske fruktfarten.

Johan Bollmann, som var kontorarbeidar for Jacob Christensens rederi og Harloff & Bøe på 1880- og 90-talet, har òg publisert sine erindringar frå denne perioden, der han mellom anna er innom den amerikanske fruktfarten.³² Han nemner at skipsmeklarfirmaet F. J. Ellertsen & Co, som også var Joachim Grieg sin arbeidsgjevar før han stifta eiga bedrift, slutta skip til den amerikanske fruktfarten.³³ I følgje Dag Bakka jr. samarbeidde dette meklarfirmaet med Funch, Edye & Co i New York om å slutte skip til den amerikanske fruktfarten i tidlege år. Det er då klart at det var fleire som var involverte i å mekle for norske skip i den amerikanske fruktfarten dei første åra. På grunn av dette er det problematisk at mykje av litteraturen har basert seg så mykje på Joachim Grieg sine erindringar, der den amerikanske fruktfarten meir eller mindre starta med han. Det kjem nok hovudsakleg av at Joachim Grieg faktisk publiserte erindringane sine, mens det ikkje eksisterer ei liknande kjelde frå t.d. F. J. Ellertsen & Co.

1.4 Kjelder

1.4.1 Hovudbøker

Den viktigaste kjeldesamlinga eg kjem til å ta for meg i denne oppgåva, er hovudbøkene til D/S Bergenseren, D/S Alert og D/S Simon Dumois. Desse er sett av rekneskapsbøker for selskapa til skipa. Dei består av forskjellige inntekts- og utgiftkontoar, som i tillegg vert oppsummerte i ein “gevinst- og tabskonto” til slutt i boka. Kvar konto tar opp to sider om gongen, der postar vert oppført med tittel, dato og sum på venstre sida, mens høgresida ofte visert til konkrete posteringar inn og ut av konto, med summen nedst på sida. Dei gjev ei god og detaljert innsikt i fleire kontoar, som t.d. befraktnings- og adresse-kommisjonskontoen,

³² Bollmann J., 1936

³³ Ibid, s. 19

som fortel kor mykje av inntektene eit meklarfirma har hatt krav på til ei kvar tid. Dette fortel òg når skipet har gått i fart via desse meklarhusa. Dette kan og sjåast opp mot fraktekontoen, som fortel kvar skipet reiste til ei kvar tid, så lenge det hadde med seg last.

Desse bøkene tilhørde verksemdene som eigde skipa. Bøkene kunne brukast til å sjekke opp i rekneskapen og gjorde det lett for selskapet å ha orden på tala. Dei er førte inn for hand, og kvar enkelt konto kan vere spreidd gjennom boka, slik at det skulle vere god plass for kvar konto. Etter kvart som det vart skrive i boka, kunne ein konto fylle inn heile mellomrommet mellom den og den neste kontoen i boka. Om det var plass til det, fann ein ei ny tom side mot slutten av boka og heldt fram der. Ein konto kan difor lesast i kronologisk rekkefølge, sjølv om ein kanskje må gå langt bak i boka for å finne framhaldet. Ein konto fortset aldri på eit tidlegare sidetal. Etter kvart som ein konto nådde enden av boka måtte ein difor starte på ei ny bok, og då vart alle kontoane fylte inn i den nye boka, sjølv om dei andre kontoane skulle ha fleire ledige sider. På den måten kunne dei halde seg til ei bok om gongen og det forsikra at ei hovudbok dekkar det same tidsrommet i kvar konto. Dette viser at Bergh & Helland var opptatt av at det skulle vere enkelt å finne fram i rekneskapen. Me veit ikkje sikkert kven som har skrive boka. Det kjem ikkje fram om det er kapteinen på skipet eller om det er bokhaldaren i Bergen. Likevel kan ein trygt slå fast at dette var dei interne rekneskapspapira til verksemda. Desse har truleg vore til Bergh & Helland sin eigen bruk, noko som gjev ekstra truverd til tala.

Kjeldesamlinga etter Bergh & Helland inneheld berre den første av hovudbøkene til D/S Simon Dumois. Då den er ein del av ei kjeldesamling som inneheld dei komplette samlingane av hovudbøker frå andre skip, er det mest sannsynleg at dei resterande hovudbøkene til D/S Simon Dumois ikkje lenger eksisterer. Harald Eie hadde vore kontorsjef for Bergh & Helland og kjøpte ut Bergh & Helland etter første verdskrig. Arkivet etter Bergh & Helland er då ein del av arkivet etter rederiet Harald Eie, noko som tyder på at det gjekk lang tid frå Bergh & Helland selde/miste desse skipa, til det vart arkivert. Sjølv om eg nok kunne ha valt meg eit anna skip frå kjeldesamlinga, er D/S Simon Dumois eit for viktig skip for den amerikanske fruktfarten til å utelate det. Elles er seriane med hovudbøker for D/S Bergenseren og D/S Alert komplette.

1.4.2 Forhandlingsprotokollar

Eg vil òg ta for meg forhandlingsprotokollane til skipa. Desse protokollane inneheld referat frå møte mellom partshavarane til skipa og enkelte innkallingar til møte. Det varierer kor mykje som er ført inn i desse protokollane. Truleg var det berre dei viktige avgjerdene som vart noterte, og diskusjonen rundt sakene er i stor grad ignorert. Kwart referat er signert av alle frammøtte. På den måten kunne ein vise tilbake til dei viktige sakene som vart drøfta og kven som var med på møta der sakene vart diskuterte. Fleire av referata fortel berre kva dato møtet fann stad på og at rekneskapen vart lest opp. Protokollen gjev likevel innsikt i korleis styringa av verksemdene var strukturert og avstemmingane viser til kva for saker som var kontroversielle for eigarane.

Forhandlingsprotokollane kjem til å vere viktige å ta for seg, då dei gjev ekstra innsikt i enkeltopplysingar i hovudbøkene. Det varierer mykje kva tema som vert tatt opp i forhandlingsprotokollane. Det vart skrive protokoll for kvart årsmøte og ekstraordinære møte for skipa. Ved fleire av møta er det berre ført opp at det vart opplest rekneskap, før dei heva møtet. På den måten hadde dei ein offisiell versjon som ein kunne vise til ved seinare høve og sjå kven som hadde vore med på å ta avgjerdene. Dette trengte ikkje nødvendigvis å vere ein “sannferdig” versjon, men det viser kva det var som var den offisielle forklaringa på ei hending. Sånn sett er det mest oppsiktsvekkande kva som ikkje var tatt med i forhandlingsprotokollen. Døme på dette finn ein i hovudboka til D/S Alert sin gevinst & tabskonto for 1892. Der vart det ført eit tap på kr. 25 325 for “konfiskeringen i New York august 1889”³⁴. Då dette ikkje er nemnt i forhandlingsprotokollen til Alert, betyr det at dette var ei ukontroversiell sak for eigarane og ingen klandra nokon for hendinga. Oversikta forhandlingsprotokollane gjev over viktige saker, er særers nyttig informasjon, då det hjelper til med å sortere gjennom hovudbøkene sine uhorvelege mengder med informasjon.

1.4.3 Korrespondanse

³⁴ Hovedbok D/S Alert, Gevinst- og tabskonto 1894

Eg kjem ikkje til å bruke mykje korrespondanse i denne oppgåva. Arkivet etter Bergh & Helland inneheld nokre innkallingar til reiar møte for dei ulike skipa. Dei inneheld informasjon om kva møtet skal handle om, men er òg ei liste over partshavarar for skipa. Det er for det meste desse tilleggsopplysningane om mottakarane eg kjem til å fokusere på desse i kjeldene. På nokre av desse står det òg kor store partar kvar einskild partshavar har i dei aktuelle skipa.

Eg har òg funne eit par brev frå fruktprodusentar til Kaptein Nieuwejaar på D/S Simon Dumois. Det er to brev, eit frå Camors McConnell Fruit og eit frå United Fruit Company si Baltimoreavdeling. Camors McConnell refererer i brevet til eit tidlegare brev frå Kaptein Nieuwejaar, der kapteinen leitte etter investorar til eit nytt skip. Kapteinen fekk gode skussmål i begge breva, og United Fruit viser i brevet til “to whom it may concern”, noko som får breva til å sjå ut som attestar. Dette var truleg for å kunne vise breva til andre potensielle investorar ved bygging av eit nytt skip.

1.4.4 Erindringar frå den amerikanske fruktfarten

Joachim Grieg si bok “Spredte erindringer fra Bergens skibsfart” er, også for meg, ei sær viktig kjelde. Han kjem mellom anna innom både D/S Bergenseren og D/S Simon Dumois i den amerikanske fruktfarten. Han gjev også god informasjon om korleis den amerikanske fruktfarten fungerte. Likevel må ein lesa det han har skriva med omhug. Det han “erindra”, er det han sjølv har vore med på. Måten han skriva på, får det nesten til å verke som at han var den første skipsmeklaren i Bergen til å ta del i den amerikanske fruktfarten. Dette kjem av at han nærast berre snakkar om sine egne erfaringar, og i mykje mindre grad det andre har vore med på. Dette må ein difor ha i tankane når ein les erindringane til Joachim Grieg.

Kaptein Peder O. Tronstad har òg skriva erindringar frå den amerikanske fruktfarten. Han var med fleire skip, mellom anna D/S Banes der han vart kaptein. Han var først med i den amerikanske fruktfarten på D/S Alert som andrestyrmann. Erindringane er kortfatta med om lag 20 år korta ned til fire sider. Det er likevel mykje informasjon å hente frå desse

erindringane og han gjev ei god innsikt i korleis D/S Alert gjekk i den amerikanske fruktfarten i den tida han var med skipet.

Det går ofte lang tid mellom tidspunkta erindringar vert skrive og hendingane erindringane omtalar skjedde. Ein grunn til dette er at hendingar me i dag ser på som viktige og historiske, gjerne vert oppfatta som kvardagslege i samtida. Det er sjølvsagt enkelte unntak. T.d. har mange skrive om sine opplevingar av andre verdskrig i løpet av mykje kortare tid enn t.d. Tronstad og Grieg skreiv om den amerikanske fruktfarten. Problem ein møter på når ein skal bruke desse erindringane, er at forfattarane kan lide av erindringsfeil, nemleg at dei ikkje hugsar alt det “daglegdagse” dei gjorde 30 år tidlegare. Det er likevel nokre forskjellar i desse erindringane. Joachim Grieg var aktiv i meklarfirmaet sitt fram til han skreiv erindringane sine. Han viser òg til ulike tabellar når han skriv. Han viser rett nok ikkje til kvar tala i tabellane hans kjem frå, men dette er tal han har lagt til grunn for verksemda si, og var for han handfast informasjon han kunne vise til. Når ein ser på dei korte erindringane til Tronstad, framstår informasjonen som “dei tinga han hugsar”.

1.4.5 Aviser

Avisartiklar kan gje innsyn i kva syn folk hadde på den amerikanske fruktfarten. Mange artiklar er anonyme innspel frå privatpersonar. Desse kan minne sterkt om anonyme kommentarfelt i moderne nettaviser. Det er difor ein stor variasjon mellom kor pålitelege desse artiklane er. Det er òg artiklar og annonsar frå namngjevne kjelder, som t.d. rederiforeiningar og sjømannsforeiningar. Dette gjer det enklare å forstå bakgrunnen til dei som har skrive desse. Uavhengig av kven som har skrive artiklane, har dei ein del å seie for den almenne oppfatninga av temaa dei omtalar. Dei er ein del av den offentlege diskursen som kan påvirke meiningane til fleire. Det som då kan hende, er at næringar som er særleg avhengig av kapitalen til småinvestorar vert påverka av det som vert skrive i avisene.

1.5 Historisk bakgrunn

1.5.1 Bananen

“Bananen eksisterte allerede i Paradisets have. Det er endog sandsynlig, at vore syndige forældre forgrep sig paa denne frugt og ikke paa æblet, men at denne viden maa ha gaat tapt for genesis’ forfattere.”³⁵

Denne framstillinga til Joachim Grieg av bananen kan vere partisk, men gjev eit godt bilete av den nærast syndige lysta mange hadde på bananar i tida rundt inngangen til 1900-talet. Bananen var noko heilt nytt for den norske ganen då den kom til landet. Den kom for alvor i 1905, då Banan Matthiesen importerte bananar i store mengder til Noreg, men bananen var ikkje ukjend i Bergen.³⁶ Det var mogleg å kjøpe bananar som luksusvare i Bergen allereie i 1890. Frukta var på dette tidspunktet populær, truleg òg hos folk som ikkje ein gong hadde smakt den. Fleire skip frå Bergen hadde reist til USA for å ta del i den amerikanske fruktfarten og inga anna frukt var like ”stor“ som bananen.

1.5.2 Den amerikanske fruktfarten

Den amerikanske fruktfarten er ei fellesnemning for skipsfarten som baserte seg på frakt av frukt mellom Karibia/Mellomamerika og USA. All slags tropisk frukt frå dei latinamerikanske områda gjekk med i denne farten, men det er hovudsakeleg bananane denne farten baserte seg på. Bananar hadde vorte transportert frå Karibia til USA sidan i alle fall det tidlege 1800-talet.³⁷ Frakta gjekk med seglbåtar³⁸ frå Karibia og nord til den amerikanske austkysten. Bananane vart pakka individuelt i sølvpapir og seld som luksusvare, framfor i klasar til ein rimeleg pris slik me kjenner bananen i dag. Dette skulle endre seg på 1880-talet,

³⁵ Grieg, J. 1930, s.

³⁶ Bruaset, I., 2013

³⁷ Grieg, J., 1930, s. 56

³⁸ Det er ingen definitiv skilnad på orda båt og skip. Generellt vert ordet «båt» brukt for å beskrive små maritime farkostar og “skip” store maritime farkostar. Ordvalet er ofte relativ til andre skip/båtar av liknande sort. Dette kan føre til forvirring ved henvising til ulike typar skip/båtar, t.d. «Fruktbåt» og «Vikingskip», trass i at ein fruktbåt er mykje større enn eit vikingskip. I denne teksten kjem eg til å referere til skip og båt om ein annan, då det òg er ein stor variasjon i kjeldematerialet mitt i omtala av skip av omtrent lik størrelse.

då dampskipa kom med i farten og kunne frakte bananar på ein mykje større skala enn tidlegare.³⁹

Problemet med å frakte bananar med seglskip er at seglskip er altfor avhengige av god vind for å operere optimalt. Kaare Petersen forklarte at farten trengte raske dampskip, slik at frukta kom raskt nok fram.⁴⁰ Dette var ikkje ei uhøyrd hastigheit for seglskipa som tok del i farten, men det var umogleg for desse skipa å halde så høg hastigheit på permanent basis, då seglskip er avhengig av god vind. For å danne ein forutsigbar og stabil marknad for bananar i USA, trong ein skip som kunne halde relativt høg fart på fast basis. Då måtte skipet stå for si eiga framdrift. Det var dampskipa som gjorde denne fruktmarknaden mogleg. Noreg kom relativt seint med i overgangen frå segl til damp, men på 1880-talet sette nyskaffinga av dampskip fart. Det var særleg bergensreiarane som satsa på dampskip og Bergen skulle vere den største heimehamna for dampskip i Noreg til utpå 1900-talet.

Eit av dei første selskapa til å importere bananar til USA, var det Bostonbaserte selskapet Boston Fruit Company. Boston Fruit Company hadde alltid hatt sine egne skip til å drive amerikansk fruktfart, men hadde behov for å hyre inn skip til å gå i certeparti for at næringa skulle ta av. D/S Stamford var det første norske skipet me veit om som deltok i den amerikanske fruktfarten. Dette var eit lite dampskip, med registrert tonnasje på 300 nrt.⁴¹ Farten har òg inkludert transatlantisk transport til Europa, men hovudsakeleg var dette utført av amerikanske skip, då dei norske båtane ikkje var store nok for distansen.⁴²

Dei norske skipa kom med i den amerikanske fruktfarten ved å gå i certeparti for amerikanske fruktimportørar. Det er fleire typar certeparti, t.d. tripcharter og timecharter, og det var timecharterordninga som var vanleg i den amerikanske fruktfarten.⁴³ Timecharter går ut på at skipseigarane stiller med skip og mannskap, mens befraktaren, som utlysar av

³⁹ Pettersen, L., 1981, s. 228-229

⁴⁰ Petersen, K., 1949, s. 101

⁴¹ Veritas skipsregister, 1885

⁴² Grieg, J., 1930, s. 66

⁴³ Tenold, S., 2020, s. 44

Grieg, J., 1930, s. 67

certepartiet, betalar drivstoff og hamneutgifter.⁴⁴ I den amerikanske fruktfarten varte certepartia vanlegvis i 6 månader, men etter kvart som spesialbygde skip kom med i farten gjekk certepartia heile året.

1.5.3 Sjøfartsnæringa i Bergen på 1880-talet

På 1880-talet skjer det ting med skipsflåten i Bergen. Dampskip var for så vidt ikkje nytt i Noreg, men stadig fleire av dei gamle seglskipa forsvann til fordel for dampskip utover 1880-talet. Dette skjedde samstundes med eit generasjonsskifte i den bergenske skipsfarten. Fleire unge aktørar byrja å skaffe seg skipspartar i nye moderne skip. Den eldre garden vart ikkje med i noko aktiv rolle. Fleire av desse unge reiarane hadde ei fortid hos dei gamle reiarlagsfirmaa i byen. Bergh & Helland er eit døme på eit av desse reiarlaga. Dei to, Olaf Olafsen Bergh og Peter Helland, hadde fortid i Peter Jebsen reiarlagsverksemd.

Olaf Bergh og Peter Helland var ein typisk duo for den nye generasjonen med skipsreiarar i Bergen på 1880-talet.⁴⁵ Bergh hadde fortid som kaptein for Peter Jebsen, mens Peter Helland hadde vore Jebsen sin kontorsjef. Peter Helland vart gift med Marie Elise Wiedener 27. juli 1877 og Olaf Bergh gifte seg med Marie Lange 11. desember 1888.⁴⁶ Me skal ikkje gå vidare inn i det romantiske livet til Bergh & Helland, men dette viser til stadia dei var på i livet rundt den tida dei starta reiarlagsverksemda si. Dei var relativt unge menn som hadde gått læretida si, og som no ville byggje ei framtid for seg sjølve.

Tidlegare var det vanleg at kapteinen på eit enkelt skip i praksis hadde rolla som disponent.⁴⁷ Brevveksling med korresponderande reiar heime i Bergen kunne ta lang tid og det var i praksis ikkje mogleg for den korresponderande reiaren å delta aktivt i forhandlingar. Forhandling vart difor kapteinen sitt ansvar og det vart hans oppgåve å representere skipet i møte med utanlandske befraktarar og meklarhus. Etter at telegrafan vart meir og meir utbreitt

⁴⁴ Ibid

⁴⁵ Pettersen, L., 1972, s. 204

⁴⁶ Bergens Tidende, 02.08.1877
Bergens Aftenblad, 07.01.1889, s. 2

⁴⁷ Pettersen, L., 1981, s. 198

vart det derimot mogleg for skipsreiarane sjølve å ta ein meir aktiv del i drifta av skipet. T.d. kalla Bergh & Helland seg for dampskipsdisponentar framfor korresponderande reiar.⁴⁸

Tidlegare hadde det heller ikkje vore vanleg å bruka skipsmeklarar for å skaffe last til skipet, men dette endra seg også utover 1880-talet. Ved at norske meklarhus hadde direkte kontakt og samarbeid med meklarhus i utlandet, vart det mogleg for norske skipsreiarar å ha kontakt med motparten. Reiaren fekk difor mykje betre kontroll over drifta av skipet.

Fram til 1880-talet var det meste av norsk handelsfart trampfart. Det betyr at skipa ikkje gjekk i faste ruter, men etter der det skulle vere behov. Skipet kunne t.d. gå frå Noreg til England med trelast, frå England til Tyskland med ull og frå Tyskland til Noreg med korn. Det var ingen faste destinasjonar, men skipa tok med seg det som var av varer ved hamn der dei var, til den staden der det var behov. For denne typen fart var det viktig at skipet var bygd med fleksible lasteløysingar og hadde romslege lasterom for å få plass til ein stor variasjon av typar last. Skipa som var bygd for dette vart då ofte kalla trampskip/trampbåt. Ordet tramp er òg brukt om små skip.

Tonnasje viser vekta og størrelsen til skipet. Dette går på dødvektstonnasje, netto registertonnasje og brutto registertonnasje. Dei fleste referansene til tonnasje kjem frå Veritas skipsregister og Lloyd's register of shipping. Desse opplysningane stemmer ikkje alltid, då tonnasje ofte var underlagt skatt, noko som førte til insentiv for å underrapportere den faktiske tonnasje til skipa.

Mot slutten av 1880-talet begynte Joachim Grieg å slutte bergenske dampskip til den amerikanske fruktfarten. Han hadde fått besøk av det amerikanske meklarfirmaet W. W. Hurlbut & Co i 1885 og slutta, i følgje seg sjølv, det første bergenske skipet til den amerikanske fruktfarten 11. desember 1886.⁴⁹ Då vart det bygd fleire skip med mekanisk vifteanlegg. I 1890 vart dei første norske spesialbygde skipa bygd for farten og norske skip vart etter kvart dominerande på dette feltet.⁵⁰ Ingen andre land hadde like mange certeparti i

⁴⁸ Ibid, s. 199

⁴⁹ Grieg, J., 1930, s. 55

⁵⁰ Ibid, s. 56

den amerikanske fruktfarten som Noreg. Den norske deltakinga i den amerikanske fruktfarten vaks heilt fram til eit toppunkt i 1911.⁵¹

Kaptein L. R. Olsen har òg skrive sine erindringar frå den amerikanske fruktfarten. Mellom anna la han vekt på at det var hardt arbeid, og meinte at han må ha deltatt lengst i farten, med sine 24 år, inkludert som styrmann.⁵² Det var krevjande å gå i den amerikanske fruktfarten i tidlege år, då det hadde vore vanskeleg å navigere skipet i tropemørket og det mangla kaianlegg der dei skulle laste frukt.⁵³ Han fortalte òg om serveringa dei amerikanske passasjerane fekk om bord på D/S Belvernon.⁵⁴ Dei serverte smørbrød, kaffi og limonade, og baren bydde på både sprit og øl frå Hansa.⁵⁵ Matstellpersonalet besto av to kokkar, ein byssegut, ein pantrygut og to norske tenarar, i tillegg til ei afroamerikansk lugarpike frå fruktkompaniet.⁵⁶ Dette var eit luksuriøst skip som både vart brukt til å transportere frukt, men òg frakte passasjerar i sus og dus.

1.5.4 Amerikanske fruktprodusentar

Den mest kjende produsenten av bananar i Karibia i dette tidsrommet var United Fruit Company. United Fruit Company, heretter kalla UFC, er eit godt døme på amerikansk korporativ imperialisme og har hatt mykje å seie for historia i Karibia og Mellomamerika. Gjennom den enorme utbygginga dei gjorde i og rundt bananplantasjane sine, har dei og andre fruktselskap, vore sentrale i skapinga av uttrykket “bananrepublikk”. Mykje av det som er skrive om UFC er sosialhistorie og fokuserer på urettferda skapt av selskap som UFC via korrupsjon, rasistisk selskapspraksis m.m. Eg kjem ikkje til å ha fokus på dette i teksten min, då temaet mitt skal omhandle den bergenske skipsfarten tilknytt denne næringa. I denne samanhengen vil det vere nødvendig å ta med utviklinga av UFC, og andre selskap, for å få ei forståing av den fruktnæringa som danna grunnlaget for den amerikanske fruktfarten.

⁵¹ Pettersen, L., 1981, s.240

⁵² Olsen, L. R., 1945, s. 4

⁵³ Ibid, s. 3

⁵⁴ Ibid, s. 7

⁵⁵ Ibid, s. 8

⁵⁶ Ibid

UFC vart stifta i 1899, då fleire mindre fruktselskap kom saman.⁵⁷ Den største aktøren i det nye selskapet var Boston Fruit Company, heretter kalla BFC, som i fleire år hadde importert frukt frå Karibia. Dei hadde fleire bananplantasjar i Karibia og Mellomamerika der dei etter kvart bygde opp viktig infrastruktur for transport av bananar. Dette inkluderer mellom anna jernbaner og hamneanlegg. For å få bananane fram til marknaden, og til slutt kunden, trengte dei eit skikkeleg transportnettverk. Då bergenske båtar tidleg var med i den amerikanske fruktfarten, tyder det på at desse båtane var særleg godt eigna for fruktfart der tilhøva i stor grad ikkje var lagt til rette for det.

Eit anna sentralt selskap som var med å danna UFC, var the Tropical Trading and Transport Company, heretter kalla TTTC. Dei søkte samanslåing med BFC då selskapet vart kravd konkurs i 1899.⁵⁸ Under leiing av Minor C. Keith bygde TTTC jernbanelinjer i Mellomamerika. Keith oppdaga at det vart lønsamt å beggje bananplantasjar langs dei nye jernbanelinjene. Desse bananane kunne brukast til å fø arbeidarane som la skinnene, men var òg lette å transportere til handelshamner via den same jernbanen. I tillegg var desse jernbanane for lite lønsame på persontrafikk åleine. Banantransporten vart difor òg nødvendig for å halde liv i jernbanen etter at den vart ferdigstilt. Dette viser at fruktproduksjonen delvis var eit resultat av nybygd infrastruktur, samstundes som det vart bygd ut meir infrastruktur i Karibia/Mellomamerika med formål å levere frukt.

BFC hadde tidleg investert i eigne skip for å transportere bananar. Denne skipsflåten skulle seinare utvikla seg til å bli UFC sin “great white fleet”. James Martin har skrive at dei truleg ville ha hatt ein større flåte allereie på 1890-talet om dei hadde hatt midlar til å finansiere dette.⁵⁹ Løysinga vart å lyse ut certeparti via det amerikanske meklarhuset W. W. Hurlbut & Co.

Hippolyte Dumois & Co. er og verdt å merke seg blant amerikanske fruktimportørar. Dette var eit av selskapa som kom med i UFC, men dei var ein temmeleg stor aktør i 1890. Det var faktisk fleire skip som er kalla opp etter dette selskapet etter at dei etablerte seg på Banas på

⁵⁷ Jones og Bucheli, 2016, s. 3

⁵⁸ Jones og Bucheli, 2016, s. 2-3

⁵⁹ Martin, J., 2018, s. 31

Kuba. Eit døme på dette er D/S Simon Dumois, som er eit av skipa som vil få særskilt fokus i denne oppgåva, men det var og D/S Alfred Dumois, D/S Georg Dumois, D/S Albert Dumois, D/S Hippolyte Dumois, D/S Banes mfl.

Det var òg fleire selskap som satsa på bananproduksjon i Karibia og Mellomamerika. Eit av desse selskapa var Vaccarro Bros, som også vart danna i 1899. Seinare skulle dei bytte namn til Standard Fruit and Steamship Company og dei var ein av dei største konkurrentane til UFC. Historien om den amerikanske fruktfarten er frå norsk side ofte sentrert rundt UFC. Dette kjem mest sannsynleg av at dei var den største aktøren i tida norske skip deltok i farten, samstundes som dei samarbeidde mest med Joachim Grieg, som er den mest siterte aktøren frå norsk side i litteraturen. Norske reiarar hadde likevel certeparti hos fleire befraktarar i den amerikanske fruktfarten, mellom anna Vaccarro Bros, Di Giorgio mfl. Selskapa UFC og Standard Fruit eksisterer enno idag, men no under namna Chiquita (UFC) og Dole (Standard Fruit).

1.6 Oppbygginga av masteroppgåva

Dette er slutten på introduksjonskapittelet. No følgjer tre kapittel der eg vil ta for meg dei tre skipa og analysere dei ulike sidene ved skipa ut frå problemstillingane mine. Eg har valt følgjande rekkjefølgje: Kapittel 2, D/S Bergenseren, kapittel 3, D/S Alert og kapittel 4, D/S Simon Dumois. Dette er ei kronologisk rekkefølgje av når kvart skip gjekk inn i den amerikanske fruktfarten. Det er òg betre skildra i kjeldegrunlaget når D/S Bergenseren kom inn i den amerikanske fruktfarten. D/S Bergenseren sitt inntog i den amerikanske fruktfarten er òg eit viktig moment for næringa, då det i følgje Joachim Grieg var det første skipet han slutta til farten.⁶⁰ Dette gjer D/S Bergenseren til eit godt eigna skip å starte historia om den bergenske deltakinga i den amerikanske fruktfarten med. Kapittel 5 vil vere det siste kapittelet. Der skal eg samanlikne skipa ut frå resultatane eg har kome fram til i dei føregåande kapitla.

⁶⁰ Grieg, J., 1930, s. 55

2. D/S Bergenseren



Figur 2.1 Maleri: Bergens Sjøfartsmuseum, Museum Vest

I dette kapittelet skal me ta for oss skipet D/S Bergenseren. Først skal me sjå på kva for skip dette var, før me ser på korleis dette skipet kom inn i og korleis det gjekk i amerikansk fruktfart. Eg vil sjå etter viktige hendingar på skipet og endringar over tid. Målet med dette er å få eit innblikk i korleis drifta av skipet fungerte og kva for avgjerder som vart fatta ut frå kva situasjon skipet fann seg i. Leiinga av skipet, både i Bergen, men også frå kapteinen si side på skipet, er viktig. Eg vil og sjå på den økonomiske situasjonen til D/S Bergenseren ved å ta for meg det årlege overskuddet til skipet. Dette vil eg sette opp mot sentrale utgifter skipet hadde, som løn og proviant, for på den måten sjå etter endringar i det økonomiske grunnlaget for skipet i den amerikanske fruktfarten. Ved å sjå på dette kan eg finne ut korleis bruken av D/S Bergenseren i den amerikanske fruktfarten endra seg over tid, ettersom den bergenske skipsfarten og den amerikanske fruktfarten utvikla seg over tid.

Målet med dette kapittelet er å kartleggje korleis dette skipet vart brukt i tida Bergh & Helland var disponentar for skipet. Me skal hovudsakleg ha fokus på tida skipet gjekk i

amerikansk fruktfart, men me skal òg sjå litt på skipet utanfor denne farten. Grunnen til at me skal det er for å kunne samanlikne driftsresultata til skipet i og utanfor amerikansk fruktfart, samstundes som tida utanfor fruktfart kan vere med å kaste lys over kor godt eigna skipet var til å gå i amerikansk fruktfart. Me skal og sjå etter endringar innan drift og organisering på skipet i løpet av same periode.

2.1 Eit trampskip i fruktfart

D/S Bergenseren var eit jernskip frå 1884 bygd ved Flenburger Schiffbau Gessellschaft i Flensburg i Tyskland for skipsreiarane Bergh & Helland mfl.⁶¹ Skipet kosta kr. 207 500 å byggje og var på 492 NRT.⁶² Eigarskapet var delt inn i 100 skipspartar. Partshavarane hadde stemmerett ved reiar møta, der stemma deira hadde ein verdi avhengig av kor mange partar dei eigde. Desse partane gjaldt berre for D/S Bergenseren og ikkje for dei andre skipa til Bergh & Helland. D/S Bergenseren var ei moderne nybygging for Bergh & Helland, då den var bygd i jern og var utstyrt med ein tosylindra compound dampmaskin.⁶³

D/S Bergenseren var i utgangspunktet bygd for å gå i trampfart. Trampfarten innebar at skip gjekk mellom fleire ulike hamner, i motsetting til rutefart, som inneber at skipet går faste ruter fram og tilbake. Skip i trampfart vart difor bygde slik at dei kunne frakte fleire typar last, i staden for å vere spesialbygde for å ein type last. Mellom anna ser ein ut frå forhandlingsprotokollen at kapteinen fekk betalt ein andel av bruttoinntektene til skipet.⁶⁴ Dette var fordi trampfarten baserte seg på at det var kapteinen sitt ansvar å skaffe last. Difor vart det heller ikkje ført opp noko i ”befraktnings- og adressekommisjonskontoen”⁶⁵ til D/S Bergenseren før skipet kom med i den amerikanske fruktfarten.⁶⁶ Det var ved bruk av meklarfirma at skipet kom med i denne farten. Skip som var bygde spesielt for den

⁶¹ Veritas skipsregister 1885

Pettersen, L., 1981, s. 219

⁶² Veritas Skipsregister, 1893

Hovedbok D/S Bergenseren, Rederikonto 1884

⁶³ Veritas skipsregister, 1885

⁶⁴ Forhndlingsprotokoll D/S Bergenseren, s. 1

⁶⁵ Det vart betalt kommisjon til eksterne meklarhus av inntektene frå individuelle oppdrag skipet fekk via det aktuelle meklarhuset. Dette vart ført inn i ein ”befraktnings- og adressekommisjonskonto” i hovudboka til skipet.

⁶⁶ Hovedbok D/S Bergenseren, Adresse og Commisjonskonto

amerikanske fruktfarten, var lett gjenkjennelege med lufterventilar tilknytt mekaniske vifteanlegg. Då D/S Bergenseren ikkje var bygd spesielt for fruktfart, hadde den ikkje eit slikt luftesystem.

Det er noko usikkert kva for selskapsform partshavarane i D/S Bergenseren brukte. Veritas skipsregister refererer til skipseigaren til D/S Bergenseren som “Actieselskab Corresp. Bergh & Helland” fram til 1893.⁶⁷ Frå 1893 står eigar som “partsrederi ved Bergh & Helland”.⁶⁸ Forhandlingsprotokollen til Bergenseren refererer til “Rederiet” heilt frå 1884, når den omtalar selskapet. Lauritz Pettersen, som har omtalt eigarforma til D/S Bergenseren, meiner at det måtte ha vore ein feil at Veritas omtalte D/S Bergenseren i eit aksjeselskap, basert på forhandlingsprotokollen. Dette kom av at det var satt opp ein bestyrelse som tok avgjerder som vanlegvis ville blitt tatt på reiar møter.

Det første sikre tegnet på at Peter Helland var partshavar er frå eit brev frå Bergens assuranceforeining datert 29. juni 1894 som viser til verdien av Peter Helland sin personlege 100-part i skipet. Før dette var han ikkje blant dei som signerte forhandlingsprotokollen. På biletet i figur 2.1 ser ein og skorsteinsmerket “B”,⁶⁹ i staden for det andre skorsteinsmerket Bergh & Helland òg brukte, nemleg “B & H”.⁷⁰ Han er heller ikkje oppført som partshavar i eit brev frå kaptein J. R. Mortensen frå 1883, der namnet på alle partshavarane vart lista.⁷¹ Det kan rett nok hende at han hadde ein part i skipet etter dette, men dette kjem ikkje fram i kjeldematerialet. Derimot står Peter Jebsen oppført som ein av dei største partshavarane til skipet, med fem 100-partar.⁷² Peter Helland var kontorsjef for Peter Jebsen, og Helland vart bestyrar for dødsboet til Jebsen etter at han døydde i oktober 1892.⁷³ Olaf Bergh hadde òg ei sterk tilknytting til Jebsen, då Bergh hadde vore kaptein på eit eller fleire av Jebsen sine skip. Jebsen brukte skipsaksjeselskap mykje for sine skip. Det er mogleg at den store investeringa hans, i lag med forholdet mellom han og Bergh & Helland gjorde at dei brukte

⁶⁷ Veritas skipsregister, 1892

⁶⁸ Veritas Skipsregister, 1893

⁶⁹ Skipet.no, rederimerker

⁷⁰ Ibid

⁷¹ Fortegnelse over redere i nyt skip 17.03.1883 (Trolig D/S Alert, b. 1884)

Dette dokumentet refererer til D/S Bergenseren, då den omtalar eit skip under bygging i Flensburg, men eg har referert til den som den er lista i arkivoversikta på Bergen Byarkiv.

⁷² Ibid

⁷³ Peter Jebsen, snl.no., 2021

aksjeselskapsforma etter råd frå han. Bestyrelsen til skipet kunne òg ha vore kun eit verktøy for å gje Helland innflytelse over selskapet utan å eige partar i det.

På dette tidspunktet er det ikkje store forskjellar mellom partsreiarlag og skipsaksjeselskap. Selskapet vart styrt på omtrent same måten uansett. Den viktigaste forskjellen er at det er lettare å låne pengar for eit partsreiarlag enn det er for eit aksjeselskap, då eit partsreiarlag medfører økonomisk ansvar for eigarane. Dette viser at Bergh & Helland ikkje hadde bestemt seg for kva for eigarform dei føretrekte for skipa sine i 1884. Seinare skulle dei hovudsakleg bruke partsreiarlagmodellen for skipa sine. Samstundes viser involveringa av Peter Jebsen, og det at Peter Helland ikkje hadde skipspartar i D/S Bergenseren dei første åra, at Bergh & Helland var på eit veldig tidleg stadium i reiarlagsverksemda si då dei bygde skipet. Dette var eit nytt og moderne skip for ein ny generasjon av skipseigarar.

2.2 D/S Bergenseren kjem med i den amerikanske fruktfarten

Her skal me sjå på kvar og når D/S Bergenseren gjekk i fruktfart. Ved å kartleggje dette kan eg seinare samanlikne skipet si tid i den amerikanske fruktfarten med tida det gjekk i andre fartar. Eg vil òg, så langt det er mogleg ut frå kjeldematerialet, sjå etter kven D/S Bergenseren gjekk for i farten og kven som hadde vore meklar for skipet. Dette er viktige faktorar for bruken av skipet, då dei gjev innblikk i korleis utviklinga av frukt- og fraktnæringa førte til endringar for skipet over tid.

Når var D/S Bergenseren i fruktfart? Dei første åra D/S Bergenseren var med i den amerikanske fruktfarten, gjekk den berre med frukt opp til seks månader i sommarhalvåret.⁷⁴ Grunnen til dette var at farten måtte følgja fruktseasonen i Karibia. Etter kvart som bananane vart ei etablert vare i den amerikanske fruktmarknaden, kunne skip å gå med bananar året rundt. I følgje Joachim Grieg var det berre skip spesialbygd for den amerikanske fruktfarten som kunne delta året rundt.⁷⁵ Likevel kjem det fram i fraktekontoen til D/S Bergenseren at

⁷⁴ Grieg, J., 1930, s. 64

⁷⁵ Ibid, s. 67

skipet gjekk for fruktselskapet Vaccaro Brothers i minst eit år i strekk frå 1901.⁷⁶ Truleg gjekk skipet for dette selskapet heilt frå 1899, men dette kan ikkje seiast sikkert. Det er heller ikkje sikkert at skipet frakta bananar i heile denne perioden og det er godt mogleg at skipet vart brukt for andre driftsrelaterte årsaker i enkelte periodar. I denne teksten vil eg likestille alle åra D/S Bergenseren var med i den amerikanske fruktfarten, utan å leggje vekt på kor mange av månadane D/S Bergenseren faktisk frakta frukt eller ikkje. Det er to grunnar til dette. Den første er at det er umogleg å finna ut kor mykje av inntektene som kom frå frukt, då kjeldematerialet nesten berre refererer til kva meklarhus det var som hadde skaffa certeparti for skipet. For det andre var D/S Bergenseren i Amerika hovudsakeleg for å gå i fruktfart Føresetnadene for å delta i den amerikanske fruktfarten, om det ikkje var mogleg å gjera det meir enn 6 månader av gongen, var avhengig av kva skipet kunne føreta seg resten året. Om ein t.d. skulle stilt spørsmålet: ”Var det lurt å satse på den amerikanske fruktfarten?”, ville spørsmålet ha vore avhengig av kor lønsamt det var å drifte skipet utanom fruktsesongen.

D/S Bergenseren var det første skipet skipsmeklar Joachim Grieg slutta til amerikansk fruktfart.⁷⁷ Joachim Grieg var skipsmeklar i Bergen. Han hadde blitt besøkt av det amerikanske meklarfirmaet W. W. Hurlbut & co som hadde sett i Lloyd’s skipsregister at det var mange skip i Bergen som ville passe inn i den amerikanske fruktfarten. Joachim Grieg vart med dette ein av hovudaktørane innan amerikansk fruktfart i Noreg og slutta fleire skip til den amerikanske fruktfarten i samarbeid med Hurlbut & co.

D/S Bergenseren var truleg det første skipet frå Bergen til å bli med i den amerikanske fruktfarten. Dette er mellom anna omtalt i Lauritz Pettersen sin artikkel om den amerikanske fruktfarten med Joachim Grieg som kjelde.⁷⁸ Joachim Grieg skreiv i erindringane sine at det første skipet frå Bergen i fruktfarten kom med då han slutta D/S Bergenseren til farten desember 1886.⁷⁹ Det kan likevel hende at eit anna skip kom med i farten tidlegare. Eit anna meklarhus, Funch Edye & co, var òg tidleg med i den amerikanske fruktfarten. Dette kjem

⁷⁶ Fraktkonto Bergenseren, 1901

⁷⁷ Ibid, s. 55

⁷⁸ Pettersen, L., 1981, s. 231

⁷⁹ Grieg, J., 1930, s. 55

mellom anna fram i ein annonse frå 1888 i Bergen Aftenblad.⁸⁰ I tillegg kjem det fram i hovudboka til D/S Bergenseren at den gjekk i fart på ”Vestindien” via Funch Edye & co allereie mai 1886.⁸¹ Dette er 11 månader før D/S Bergenseren gjekk i den amerikanske fruktfarten via Joachim Grieg og Hurlbut & co.⁸² I følgje annonsen i Bergens Aftenblad gjekk D/S Bergenseren i fruktfart mellom New York og Baracoa for Funch, Edye & co og F. J. Ellertsen & co.⁸³ Sjølv om det ikkje er sikkert at det var den amerikanske fruktfarten Funch, Edye & co slutta D/S Bergenseren til i 1886, viser dette at det var konkurranse om å slutte skip til den amerikanske fruktfarten i den tidlege fasen av farten. Det er då sannsynleg at det har vore bergenske skip med i den amerikanske fruktfarten før Joachim Grieg kom med i den. Likevel er D/S Bergenseren det første av Bergh & Helland sine skip som gjekk i fart i Karibia via meklarfirmaet Funch, Edye & Co.

2.2.1 Kvar gjekk D/S Bergenseren?

Frå 1886 til 1894 gjekk D/S Bergenseren hovudsakleg ut frå Boston og New York til øyene i Karibia etter bananar. I fraktekontoen til D/S Bergenseren står det at skipet gjekk til ”Vestindien”.⁸⁴ Dette kan vise til kva som helst karibisk øy og kan bety at skipet gjekk til fleire ulike karibiske hamner avhengig av kvar det var frukt. Som nemnt tidlegare i kapitlet skreiv Funch, Edye & co at D/S Bergenseren gjekk i fruktfart på Baracoa, som er ein hamneby på Cuba.⁸⁵ Vidare står det i artikkelen at 18 andre skip var med på denne farten samtidig.⁸⁶ Cuba har då hatt mange bananplantasjar der det vil ha vore aktuelt med fleire lasteturar. Dette samsvarer godt med fraktekontoen til D/S Bergenseren for 1888, då skipet gjekk 8 turar tur-retur frå mai til september dette året. Ei mogleg forklaring på kvifor ”Vestindien“ er ført opp som ein av destinasjonane til D/S Bergenseren, kan vere at skipet gjekk etter frukt frå fleire forskjellige karibiske øyer over ein lengre periode. I denne perioden gjekk skipet truleg ikkje til ei fast hamn.

⁸⁰ Bergens Aftenblad 11.04.1888

⁸¹ Hovedbok D/S Bergenseren, Adresse- og commissjonskonto 1886

⁸² Ibid, Adresse- og commissjonskonto 1887

⁸³ Ibid

⁸⁴ Hovedbok Bergenseren, Fragtkonto

⁸⁵ Ibid, Fragtkonto 1888

⁸⁶ Ibid

Det hende òg at D/S Bergenseren gjekk til Haiti.⁸⁷ Dette skjedde hovudsakleg om vinteren. I følgje Joachim Grieg var det sommarhalvåret som var fruktsesongen i Karibia og Mellomamerika. Truleg gjekk D/S Bergenseren i tømmerfart på Haiti, då D/S Alert ofte har “Hayti” og “Lumber” oppført i fraktekontoen sin.⁸⁸ Det er sannsynleg at D/S Bergenseren og D/S Alert gjekk i lik fart på Haiti i denne perioden utanfor fruktsesongen. Bergenseren har difor truleg reist til Haiti i dei periodane det ikkje var mogleg for skipet å transportere frukt.

D/S Bergenseren gjekk ein lengre periode ut av den amerikanske fruktfarten i 1894, men kom attende til USA i 1899. Denne gongen byrja skipet å gå ut frå New Orleans. Den første turen gjekk 6. april 1899 frå New Orleans til Honduras. D/S Bergenseren gjekk i denne ruta til juni året etter. I 1901 står det oppført i fraktekontoen at skipet gjekk for Vaccarro Brothers, som seinare skulle utvikle seg til å bli den leiande konkurrenten til UFC Company.⁸⁹ Truleg var det dette selskapet D/S Bergenseren gjekk for heilt sidan april 1899, då det var dette året Vaccarro Brothers starta med eksport av frukt frå Honduras.⁹⁰ Skipet gjekk til og frå New Orleans fram til juli 1903. Etter dette kom D/S Bergenseren ikkje fleire gongar tilbake til Amerika under eigarskapet til Bergh & Helland mfl. Skipet vart selt i 1907.

Etter å ha gått for Vaccarro Brothers, gjekk D/S Bergenseren for tre andre selskap; først to månadar for American Fruit Import Co. og halvannen månad for Barbram Bro's frå april til juli 1902.⁹¹ Det siste året D/S Bergenseren gjekk i den amerikanske fruktfarten, 1903, gjekk skipet for W. W. & C. R. i seks månader om sommaren.⁹² Denne mengden små certeparti tyder på at det hadde vorte vanskelegare for D/S Bergenseren å skaffe certeparti i den amerikanske fruktfarten. Etter certepartiet med W. W. & C. R. Noyes gjekk skipet tilbake til Europa.⁹³ Ein kan dermed dele D/S Bergenseren si tid i den amerikanske fruktfarten i to periodar: Den første perioden, frå 1886-1894 då skipet frakta bananar frå dei karibiske øyene

⁸⁷ Hovedbok D/S Bergenseren, 1888

⁸⁸ D/S Alert reiste nesten eksklusivt til Haiti dei første åra skipet gjekk i den amerikanske fruktfarten. Det står ikkje spesifisert at det var tømmer D/S Bergenseren lasta på Haiti, men det er sannsynleg ut frå tida på året og kva det var vanleg at D/S Alert lasta på same stad.

⁸⁹ Hovedbok D/S Bergenseren, fragtekonto, 1901

⁹⁰ Karnes T. L., 1978, s. 6

⁹¹ Hovedbok D/S Bergenseren, Fragtkonto, 1902

⁹² Ibid, Fragtkonto 1903

Fragtkontoen viser berre til antalet halve månadshyrer i denne perioden, men ifølgje Bennett & Walsh-kontoen i hovudboka for same periode viser det at skipet gjekk for W. W. & C. R. Noyes

⁹³ Hovedbok D/S Bergenseren, Fragtkonto 1903

til fruktmarknadane nordaust i USA, Boston og New York.⁹⁴ Den andre perioden 1899-1903 då skipet hovudsakeleg gjekk ut frå New Orleans og tok del i farten på Mellomamerika.⁹⁵

D/S Bergenseren, som opprinneleg var bygd i 1884 for å gå i trampfart, heldt ut i den amerikanske fruktfarten fram til 1903. Skipet var då blitt 19 år gammalt og truleg ikkje lenger konkurransedyktig. Etter 19 år var det utvilsamt bruksslitasje på skipet, samstundes som teknologien på dei nye skipa i farten hadde utvikla seg mykje. Året etter vart prototypen for dei mekanisk avkjølte fruktskipa bygd på det norskbygde skipet D/S Venus. Det er då lite sannsynleg at D/S Bergenseren kunne halde fram i den amerikanske fruktfarten lenger enn den gjorde.

2.3 Kapteinane på D/S Bergenseren

I dette delkapittelet skal me undersøkje kapteinane på D/S Bergenseren. Joachim Grieg meinte ein faktor var viktigare enn andre for dei amerikanske fruktselskapa når dei lyste ut certeparti. Han hadde ofte høyrte at befraktarar hadde sagt: “We don’t charter ships, we charter captains”⁹⁶. Kapteinane var dei fremste representantane for eigarane i møte med befraktarar og sjøfartsstyresmakter i fjerne land. I denne perioden var det og ein aukt bruk av telegrafisk kommunikasjon, som gjorde at avgjerder som tidlegare måtte takast av kapteinen, no kunne takast av reiarane heime i Bergen. Eg vil difor sjå etter eventuelle endringar med omsyn til kven som fekk bli kaptein på skipet og eventuelle endringar over tid. Eg vil mellom anna sjå på korleis fastsettinga av provisjonen⁹⁷ deira utvikla seg, samanlikna med korleis forhandlingsprotokollen hadde lagt til grunn at kapteinen skulle betalast i trampfart. Dette kjem av at kapteinen er den einaste av mannskapet som hyrekontoen viser til med namn, og der ein kan samanlikna med tida i europeisk fart.

2.3.1 Kaptein Mortensen

⁹⁴ Hovedbok Bergenseren, Fragtekonto 1886-1894

⁹⁵ Ibid, 1899-1902

⁹⁶ Grieg, J., 1930, s. 57

⁹⁷ I hyrekontoane i hovudbøkene er provisjonen omtalt som gage.

Den første kapteinen på D/S Bergenseren i amerikansk fruktfart var kaptein Mortensen. I tillegg til å vere kaptein på D/S Bergenseren var Mortensen òg ein av partshavarane i skipet. Dette var ein praksis som var vanleg i Noreg, då tidlegare utfordringar innan kommunikasjon mellom den korresponderande reieren og kapteinen gjorde at kapteinen i stor grad disponerte skipet fritt. I november 1888 formidla Hurlbut & Co at befraktar hadde søkt erstatning på \$5000.⁹⁸ Reiarane i partsreiarlaget stemte over forslag om Kaptein Mortensen skulle betale 1/3 av erstatninga, suspenderast i eit halvt år eller betale 4000 kr. over fire år.⁹⁹ Det siste forslaget, som kom frå “bestyrelsen” i rederiet, vart vedtatt i 1889. I 1892, då han hadde betalt halvparten, vedtok reiarlaget Bergh & Helland sitt forslag om å ettergje den siste halvparten av gjelda.¹⁰⁰ Han var kaptein fram til 1898 då ei kornlast som skulle til Hamburg, vart skadd.¹⁰¹ Mortensen vart då kalla inn til reiar møte. Vatn var kome inn i lasta og medførte tap av varer verdt kr. 14 000.¹⁰² Det heile enda med at reiarlaget og Mortensen vart samde om at han skulle gå av som førar.¹⁰³ Kaptein Kanitz, som hadde vore kaptein på D/S Alert og D/S Simon Dumois, tok då midlertidig kommando av skipet.¹⁰⁴

2.3.2 Kaptein Bentzon

Kaptein Mortensen sin høge alder var ein av grunnane til at partsreiarlaget og Mortensen meinte han burde slutte. Kaptein Caspar Grandolf Bentzon vart utnemnt som førar for skipet den 5. august 1898.¹⁰⁵ Bentzon var 27 år gamal då han gjekk inn i stillinga. Han tok D/S Bergenseren til USA i 1899 og førte skipet i amerikansk fruktfart fram til han døydde i Progresso etter 10 dagars sjukeleie den 21. mars 1900, 28 år gamal.¹⁰⁶ Under hans sjukdom og i tida etter var det førstestyrmann Simonsen som midlertidig tok over i kapteinsrolla.¹⁰⁷

2.3.3 Kaptein Klausen

⁹⁸ Forhandlingsprotokoll D/S Bergenseren, s. 2

⁹⁹ Ibid

¹⁰⁰ Ibid, s. 3

¹⁰¹ Ibid, s. 6

¹⁰² Ibid, s. 6

¹⁰³ Ibid, s. 7

¹⁰⁴ Ibid

¹⁰⁵ Ibid, s. 7

¹⁰⁶ Ibid, s. 8

¹⁰⁷ Hovedbok D/S Bergenseren, Hyrekonto 1900

Kaptein Haldor Klausen tok permanent over førarrolla på D/S Bergenseren sommaren 1900 og Kaptein Simonsen gjekk tilbake i rolla som førstestyrmann.¹⁰⁸ Klausen vart òg den siste kapteinen som førte skipet før det gjekk ut av fart på Amerika i 1903. Under hans tid som kaptein byrja han å føra inn kva firma som befrakta D/S Bergenseren på certeparti, i hovudboka. Dette har vore til hjelp for meg som historikar, men har nok òg vore til hjelp for partsreiarlaget, då bokføringa har vore lettare å slå opp i. Han førte skipet fram til 1905, vart avløyst av Kaptein Ulf Lövdal, før Kaptein O. Johannesen vart sett inn som førar til skipet vart seld i 1907.

2.3.4 Val av kaptein på D/S Bergenseren

Det vart ikkje referert om votering i forhandlingsprotokollen når det kom til val av kaptein på D/S Bergenseren. Når kapteinen var tema, handla det berre om økonomisk kompensasjon. Det skjedde ved to høve. Den første var i 1887 då Kaptein Mortensen fekk skulda for å gjere skade på lasta og dei stemte over om han skulle betale full kompensasjon¹⁰⁹. Den andre var om dei skulle gje enka til kaptein Bentzon ein eingongssum på 500 kr., då han hadde vore kaptein i for kort tid til at han hadde midlar å etterlate seg enka.¹¹⁰ Det at partsreiarane aldri røysta over val av kaptein, kan bety to ting. Det eine er at det vart for formelt å røyste, enten grunna få kandidatar eller openberre kandidatar. Eventuelt kan det vere at dette var ei avgjerd for “bestyrelsen” i partsreiarlaget.

Det første kapteinsskiftet skjedde då Kaptein Bentzon tok over for Kaptein Mortensen. Bentzon hadde aldri før vore kaptein. I forhandlingsprotokollen framstår det nærast som at dette var eit eksperiment. Han skulle få 3000 kr. årleg, som var 1000 kr. mindre enn det Kaptein Mortensen hadde tent i åra fram mot avskjeden. Etter at Kaptein Bentzon hadde levert gode resultat i sitt første år i den amerikanske fruktfarten, fekk han ytterlegare 400 kroner i bonus.¹¹¹

¹⁰⁸ Hovedbok D/S Bergenseren, Hyrekonto 1900

¹⁰⁹ Forhandlingsprotokoll D/S Bergenseren, s. 2

¹¹⁰ Ibid, s. 8

¹¹¹ Ibid, s. 7

Grunnen til at dei utførte dette eksperimentet kan ha vore ganske enkel. Caspar Bentzon var son til den bergenske kjøpmannen Johan Henrik Bentzon, som i allereie i 1891 dukkar opp i hovudboka til D/S Alert som leverandør av proviant, dekks- og maskinrekvisittar til skipet.¹¹²¹¹³ D/S Bergenseren handla òg ofte varer av Bentzon etter at skipet kom tilbake til Bergen i 1903.¹¹⁴ Bror til Caspar Bentzon, Johan Nordahl Bentzon, var allereie førar av Bergh & Helland sitt skip D/S Brage då Caspar Bentzon tok over kommandoen av D/S Bergenseren.¹¹⁵

Valet av Kaptein C. Bentzon viser at Bergh & Helland let kapteinen prøve seg i den amerikanske fruktfarten utan tidlegare kapteinserfaring, og at forretningsrelasjonar heime var vel så viktige som røynslene til kapteinen. Valet av neste kaptein vart ikkje diskutert i forhandlingsprotokollen, noko som tyder på at det var brei semje partane i mellom om dette valet. Ved dette høvet fekk ikkje styrmann Simonsen halde fram som fast kaptein og “prøve seg” i farten. Det er ikkje utenkeleg at han hadde lite erfaring som styrmann, då han under Bentzon hadde ein ung og uerfaren kaptein over seg på rangstigen. Samstundes hadde han truleg ikkje dei same kontaktane som Bentzon.

2.4 Rekneskap for D/S Bergenseren

Kvifor ville dei amerikanske befraktarane og meklarhusa ha D/S Bergenseren i den amerikanske fruktfarten? Her er det mange tema ein kan ta opp: Kor godt eigna skipet var til fruktfart, kvaliteten på arbeidet til dei norske sjømennene og prisen på tenesta. Mellom anna har Lauritz Pettersen brukt kvaliteten på norske sjømenn, og dei låge hyrene dei hadde, som ei forklaring på kvifor norske skip deltok mykje i den amerikanske fruktfarten.¹¹⁶ Dette temaet har seinare blitt tatt opp av Helge W. Nordvik og Lewis “Skip” Fischer. Dei viser til at litteraturen som viser til at norske sjømannshyrer var mykje lågare enn sjømannshyrer frå andre land, hovudsakleg baserer seg på ein rapport frå den amerikanske

¹¹² Bergens Tidende, 24.03.1900, s. 3

¹¹³ Hovedbok D/S Alert, Dæk- og maskinrekvisita, 1891

¹¹⁴ Hovedbok D/S Bergensere, Bergh & Helland creditkonto, 1904

¹¹⁵ Meling, T., 1935, s. 90

¹¹⁶ Pettersen, L., 1981, s. 234

shippingkommisjonen. Dei argumenterte, etter å ha gått gjennom Wedervangsarkiva¹¹⁷, med at den rapporten i stor grad var propaganda for å forklare nedgangstidene i dei amerikanske sjøfartsnæringane.

I dette delkapittelet vil eg gå gjennom utgiftspostane på D/S Bergenseren tilknytt mannskapet og sjå etter forskjellar mellom dei åra D/S Bergenseren gjekk i amerikansk fruktfart og dei åra D/S Bergenseren gjekk i europeisk fart. Kontoane eg har valt ut, er proviantkontoen og hyrekontoen. Dette har eg valt fordi hyrekontoen viser nøyaktig kva det var partsreiarlaget betalte sjømennene. Proviandkontoen kan gje innsikt i korleis størrelsen på mannskapet endra seg etter kva type fart skipet gjekk i. Eg vil òg gå gjennom utbyttekontoen for å analysere lønsemda til D/S Bergenseren dei åra skipet gjekk i amerikansk fruktfart.

2.4.1 Hyra i fruktfart

Ei av utfordringane som norske aktørar hadde i den amerikanske fruktfarten, var dei lokale sjømannsforeiningane. Dette gjaldt ifølge ein artikkel i Bergens Aftenblad særleg i dei amerikanske sørstatane.¹¹⁸ Angrep på norske fraktebåtar i USA er m.a. tatt opp av Lauritz Pettersen sin tekst om den amerikanske fruktfarten.¹¹⁹ Ifølgje Helge Nordvik og Lewis R. "Skip" Fischer var det særleg ei problemstilling for amerikanske sjømenn at norske sjømenn hadde mykje lågare hyrer enn amerikanske og difor tok frå dei levebrødet. Helge Nordvik har tidlegare skrive mykje om norske sjømannshyrer og utfordra denne framstillinga. Mellom anna viser han til at norske sjømenn ofte deserterte om dei fann betre hyrer på andre skip når dei var til kai.¹²⁰ Uansett var dette ei tolking som mange amerikanske sjømenn trudde på, og som førte til aksjonar mot norske skip i Amerika.

Lars R. Olsen, som var kaptein i den amerikanske fruktfarten for m.a. Harald Irgens, skreiv i sine erindringar frå den amerikanske fruktfarten at det etter kvart vart vanleg å halde att noko

¹¹⁷ Wedervangsarkiva er ein kompilasjon av sjømannsløner laga av tidlegare økonomiprofessor Ingvar Wedervang.

¹¹⁸ Norges Handels- og Sjøfartstidende, 08.06.1894

¹¹⁹ Pettersen, L., 1981, s. 235

¹²⁰ Nordvik, H. W. og Fischer, L. R., 1987, s. 54

av hyra til ein kom tilbake til Noreg.¹²¹ Tanken var at sjømennene ikkje ville rømme om dei visste at arbeidsgjevar skulda dei pengar. I ein annonse frå Bergen Matrosforening i Bergen Aftenblad i 1908 sa foreninga at lønene i det ”Bergenske Dampskibsselskab“ var dei høgaste, etter skip som gjekk i amerikansk fruktfart.¹²² Det kan i så fall ha vore tilfelle at hyrenivået på D/S Bergenseren endra seg etter kvar skipet oppheldt seg og kva fart det gjekk i. I så fall vil lønene ha vore høgare når skipet var i USA enn når det var i Europa.

Det hende òg at mannskapet rømte frå D/S Bergenseren. Helge W. Nordvik og Lewis «Skip» Fischer har tidlegare skrive om at det var vanleg at mannskap berre kom med skipet til Amerika for å få ei billeg reise over Atlanteren. Han meinte òg at mannskap ofte rømte når dei kom til kai og såg at det var betre lønskår på andre skip.¹²³ Norske skip i Amerika måtte difor ha like hyrer som amerikanske skip for å unngå rømning. Det er likevel noko som ikkje stemmer med nokre av rømningane frå D/S Bergenseren. I juli 1886 rømte ein tømmermann, ein jungmann og ein stuert frå skipet. Då hadde skipet allereie vore i Amerika i fire månader.¹²⁴ Dette betyr at mannskapet truleg ikkje hadde tatt seg arbeid på skipet for å kome seg kostnadsfritt til USA. Tidspunktet for desse rømningane tyder meir på at mannskapet hadde fått betre vilkår ein annan stad. Dette viser i så fall at det var problematisk å tilby ugunstige lønsvilkår til sjømennene på D/S Bergenseren i den amerikanske fruktfarten. Forutanom dette kjem det ikkje fram andre tilfelle i hyrekontoen der sjømenn rømte frå D/S Bergenseren.

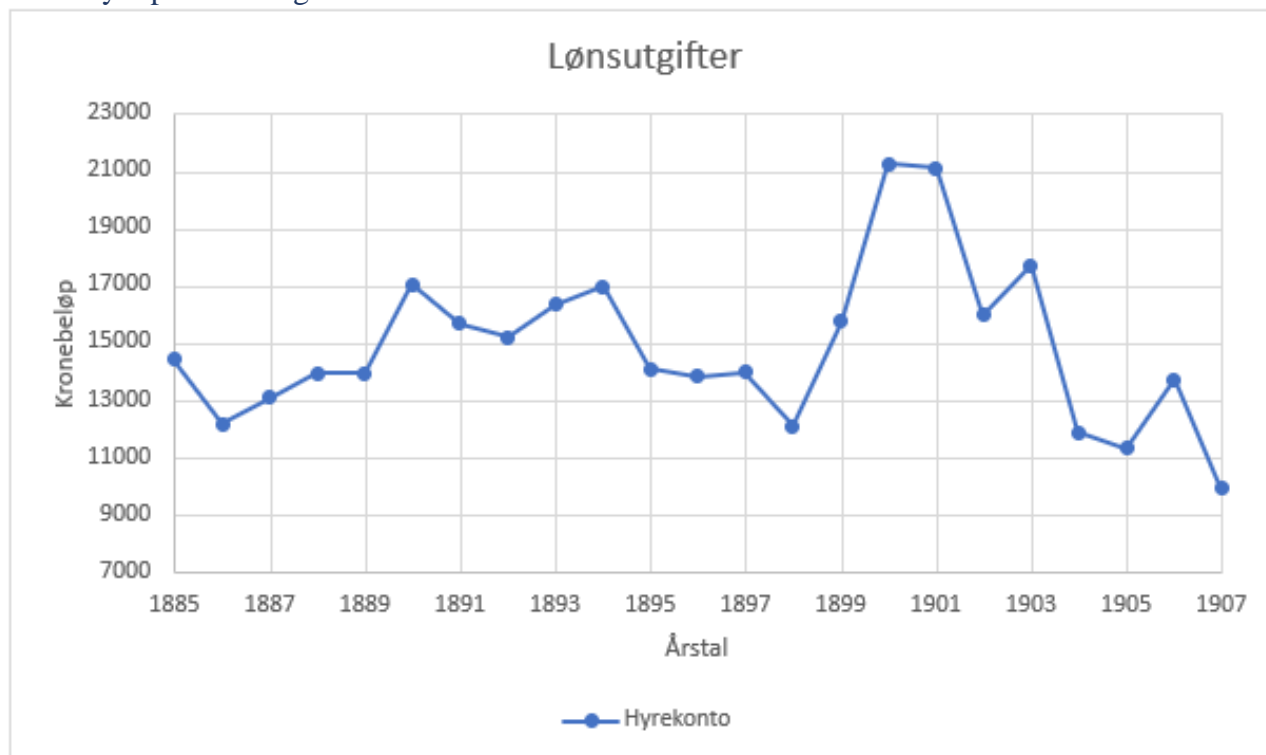
¹²¹ Olsen, L. R., 1945 s. 10

¹²² Bergen Aftenblad 09.05.1908

¹²³ Nordvik, H. W. og Fischer, L. R., 1987, s. 54

¹²⁴ Hyrekonto Bergenseren, 1886

2.4.2 Hyre på D/S Bergenseren



Figur 2.2¹²⁵

Det er store variasjonar i kor mykje som vart utbetalt til mannskapet kvar måned. I tillegg er hyra til mannskapet ført opp samla og ikkje fordelt på kvar sjømann. Då det òg er mogleg at det var vanleg å halde tilbake løn til seilassen var over, gjer dette at det er vanskelegare å bruke hovudboka til å fastslå kva som har vore det månadlege hyrenivået på skipet. Difor er statistikken i figur 2.1 basert på dei årlege hyrene på D/S Bergenseren. Om ein samanliknar hyrenivå på eit skip over tid, kan ein finna ut korleis mannskapshyrene kan ha endra seg mellom ulike fartar.

På D/S Bergenseren sin hyrekonto ser ein at hyrenivået stig kvart år frå 1886 til 1894. Hyrenivået forblir ganske høgt fram til det går ned mot 1886-nivå frå 1895 til 1898. Perioden frå 1895-1898 var skipet i europeisk fart. Ein ser seinare topp-punktet i 1900. Det høge hyrenivået her kan ha samanheng med at D/S Bergenseren no hadde byrja å levere frukt til New Orleans. Ein artikkel i Norges Handels og Sjøfartstidende viser til at det var særleg utfordrande kår for norske skip i møte med sjømannsforeningane i dei amerikanske

¹²⁵ Statistikk henta frå Hyrekonto Bergenseren, 1885-1907
For meir detaljerte data, sjå tabell 2.2, side 110

sørstatane.¹²⁶ Skip som gjekk til og frå Boston og New York hadde god tilgang på rimeleg arbeidskraft til skipa, men då norske sjømenn vart medlemmar i sjømannsforeiningane i sørstatane, var det ikkje praktisk å sende etter arbeidarar frå andre stader enn dei amerikanske sørstatane.¹²⁷ Ei kjelde som kan støtta opp om dette, er folketellinga for D/S Bergenseren i 1900. Der kjem det fram at kokken på skipet, R. Ferran, var frå New Orleans.¹²⁸ Elles besto mannskapet av tre svenskar, ein ire og den italienske supercargoen. Resten av mannskapet var norsk.¹²⁹ Det er neppe denne eine amerikanske kokken som har dratt opp hyrenivået med fleire tusen kroner, men det viser at skipet på eit tidspunkt mest sannsynleg har vore avhengig av å skaffe mannskap i New Orleans. Vidare har det vore viktig for norske skip i fart på Amerika å vere konkurransedyktige med amerikanske sjømannsløner, då det elles var stor fare for rømming. Då New Orleans, i alle fall i norske aviser, var berykta i samtida for å ha særskilte aggressive sjømannsforeiningar, vil dette kunne ha vore motiverande for auke hyrene på norske skip der. Auken i hyrenivået vil enten ha vore eit resultat av konflikt med sjømannsforeiningane, eller det kan ha vore eit førehandstiltak. Resultatet av begge desse alternativa vil ha vore relativt like utgiftsmessig.

2.4.3 Kapteinen sin provisjon på D/S Bergenseren

Då D/S Bergenseren var ny fekk kapteinen betalt på provisjonsbasis.¹³⁰ Det var Kaptein Mortensen som var kaptein under denne ordninga. Kommisjonen hans skulle vere 2,5% av bruttoinntektene til skipet, i tillegg til 80 kroner månaden.¹³¹ I tillegg var det stipulert at han skulle ha ei garantiløn på 3200 kroner i året. Denne ordninga var eit resultat av at det var kapteinen si oppgåve å vere meklar på skipet og skaffe last. I følgje Johan Bollmann sine erindringar frå kontorarbeid på skipsreiar Jacob Christensens kontor på 1880-talet, var det ikkje like vanleg å bruka skipsmeklarar tidleg på 1880-talet.¹³² Difor var det mogleg for kapteinen å påvirke si eiga fortjeneste etter kor godt han gjorde jobben sin. Denne moglegheita forsvann då dei eksterne skipsmeklarane slutta D/S Bergenseren til fruktfarten. Med den lønsmodellen skulle han hatt 7 600 kroner dei første 20 månadane. Dette ville

¹²⁶ Bergens Aftenblad, 25.10.1907

¹²⁷ Bergen aftenblad, 25.10.1907

¹²⁸ Folketelling 1900 – skipslister frå innland og utland, Skip: Bergenseren

¹²⁹ Ibid

¹³⁰ Forhandlingsprotokoll D/S Bergenseren, s. 1

¹³¹ Forhandlingsprotokoll Bergenseren

¹³² Bollmann, J., 1936, s. 19

tilsvart ei årsløn på 4 560 kroner. I hyrekontoen til skipet fekk han berre utbetalt 1528 kroner i denne perioden. Det er inga god forklaring i kjeldematerialet på kvifor Kaptein Mortensen fekk så lite utbetalt, noko som tyder på at dette var avtalt mellom dei to partane.

Det var ikkje sikkert at kapteinen tente meir i den amerikanske fruktfarten enn andre fartar. Likevel ser ein at løna gjekk ein del opp samanlikna med minstekravet Kaptein Mortensen hadde i trampfart. Når ein går tilbake til Joachim Grieg sine tankar rundt lønsemda til certeparti, samanlikna med fraktfart, varierte det etter om det var gode eller dårlege år for skipsnæringane.¹³³ Eit godt certeparti skaffa skipet ei sikker inntektskjelde som gjorde at ein ikkje tapte pengar i dårlege år, men som ikkje ga dei store gevinstane om varer raskt auka i verdi. Dette ser ut til å ha vore tilfellet for løna til Kaptein Mortensen også. Han tente meir i amerikansk fruktfart enn minsteprovisjonen han ville fått i trampfart. Enkelte år hadde han nok tent betre på kommisjonsbasis, men fekk då gjerne lønsopprykk året etter.¹³⁴ Samstundes var ansvaret for å skaffe last overført frå kapteinen til meklarhusa. Provisjonen heldt seg likevel omtrent på same nivå som før. Løna til kapteinen virkar å ha hatt ein vidare samanheng med inntektene til skipet. Om den ikkje vart sett som eit direkte driftsresultat, vil det likevel ha vore i samanheng med det forventa driftsresultatet. Lønsvilkåra for kapteinen vil difor ha vore relativt lik som utbyttekåra til skipseigarane mens skipet gjekk i certeparti. Certepartia sikra skipet og kapteinen ei jamn og god inntekt, mens det elles ville ha vore potensiale for store svingningar.

Kaptein Bentzon sin provisjon vart sett til 3000 kroner då han først kom inn som kaptein i 1899.¹³⁵ Då 1899 vart eit særleg godt år for D/S Bergenseren fekk han eit personleg tillegg på 400 kroner.¹³⁶ Om han skulle hatt same kommisjon som Kaptein Mortensen, hadde utbetalinga hans blitt til 3074 kroner dette året. Årsutbyttet på 40 000 kroner, var særleg høgt og truleg grunnen til tillegget til kapteinen.

¹³³ Grieg, J., 1930, s. 79

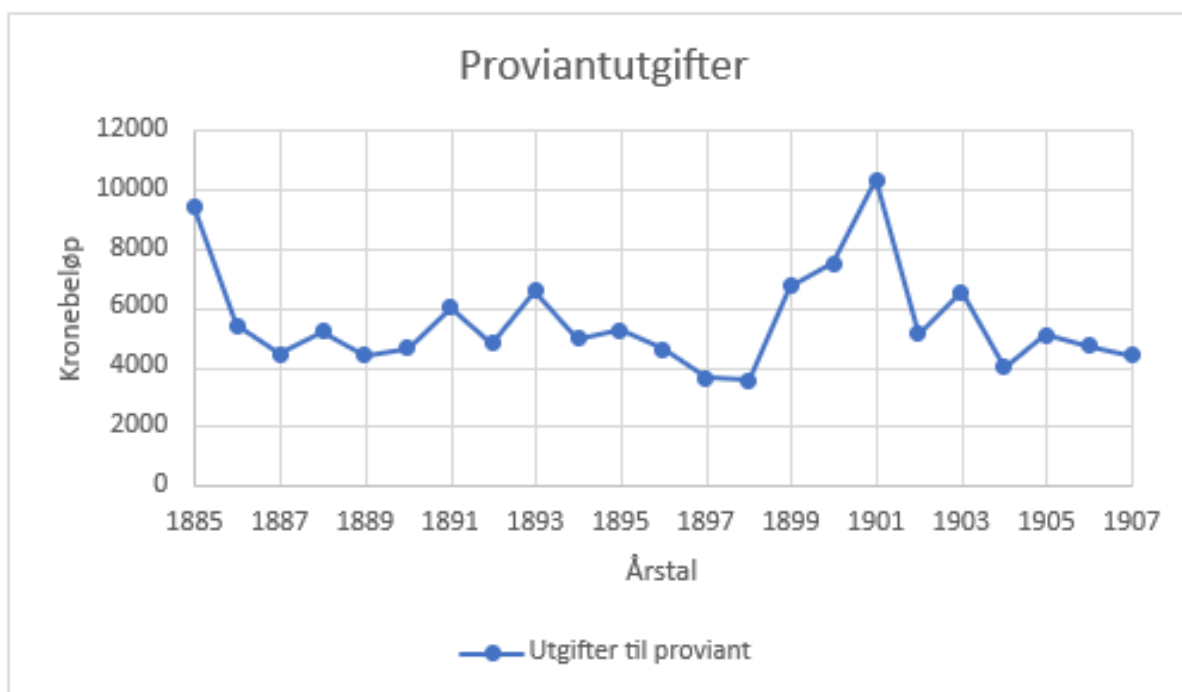
¹³⁴ Hovedbok D/S Bergenseren, Hyrekonto

¹³⁵ Forhandlingsprotokoll Bergenseren, s. 7

¹³⁶ Ibid, s. 7

2.4.4 Proviantutgifter på D/S Bergenseren

Statistikken nedanfor viser dei årlege proviantutgiftene på D/S Bergenseren. Desse tala er henta frå proviantkontoen i hovudboka til skipet. Då eg ikkje har tilgang til mannskapslista på D/S Bergenseren og korleis denne eventuelt endra seg ut frå kva fart den gjekk i, kan proviantutgiftene gje innsyn i om det var større mannskap på skipet til ulike tider.



Figur 2.3 ¹³⁷

Figur 3.2 viser at det varierte kor mykje pengar som gjekk til proviant på skipet. Det er det ein synkende trend i perioden 1895-1898, då skipet gjekk i europeisk fart. Det er lite informasjon i hovudboka om kva last D/S Bergenseren hadde med seg til ei kvar tid. Derimot fortel forhandlingsprotokollen at Kaptein Mortensen hadde med seg korn til Hamburg på den siste reisa hans med skipet.¹³⁸ Dette er særleg interessant då rapporten Norvik og Fischer viste til, samanlikna ”liknande skip” i den amerikanske fruktfarten og europeisk kornfart. Her

¹³⁷ Grafen i figur 2.3 er basert på årsrekneskapen for proviant på skipet. Beløpet er ekstra høgt for 1885, men dette kjem av at åra 1884 og 1885 er slått saman i rekneskapsføringa.

Gevinst & Tabskonto Bergenseren 1885.

For meir detaljerte data, sjå tabell 2.3, side 111

¹³⁸ Forhandlingsprotokoll D/S Bergenseren, s. 6-7

ser me proviantutgiftene til eit og same skip begge fartane.¹³⁹ Tala i denne tabellen viser at det truleg har vore eit mindre mannskap på skipet då det gjekk i europeisk fart enn då det var i den amerikanske fruktfarten. Om ikkje anna, viser den i alle fall at det var forskjell i utgiftene når skipet var i Amerika og når det var i Europa. Difor kan ein ikkje samanlikne eit skip i Europa med eit som er i USA og konkludere at det europeiske skipet underbyr det amerikanske i Amerika.

2.4.5 Utbytte på D/S Bergenseren

Kor lønsamt var det for reiarane at D/S Bergenseren gjekk i den amerikanske fruktfarten? Johan Bollmann skreiv i erindringane sine at: “Alle skulde ha sig en fruktbaat, men stort set blev disse forretninger om end ikke en skuffelse, saa dog ikke det man hadde regnet med”.¹⁴⁰ Den amerikanske fruktfarten introduserte D/S Bergenseren for ei ny form for skipsfart ved å ta den over frå trampfart til rutefart og tok i bruk timecharter. I følgje Joachim Grieg fekk han ofte spørsmål om kva som var mest lønsamt av “fraktfart” og “timecharter”.¹⁴¹ Svaret hans på dette var at det kom an på om det var gode eller dårlege tider i fraktmarknaden. Timecharter gav ikkje like store inntekter som ein kunne få av fraktfart, men det sikra reiarane ei stabil inntektskjelde. Korleis var då inntekta frå den amerikanske fruktfarten samanlikna med åra D/S Bergenseren ikkje gjekk i den?

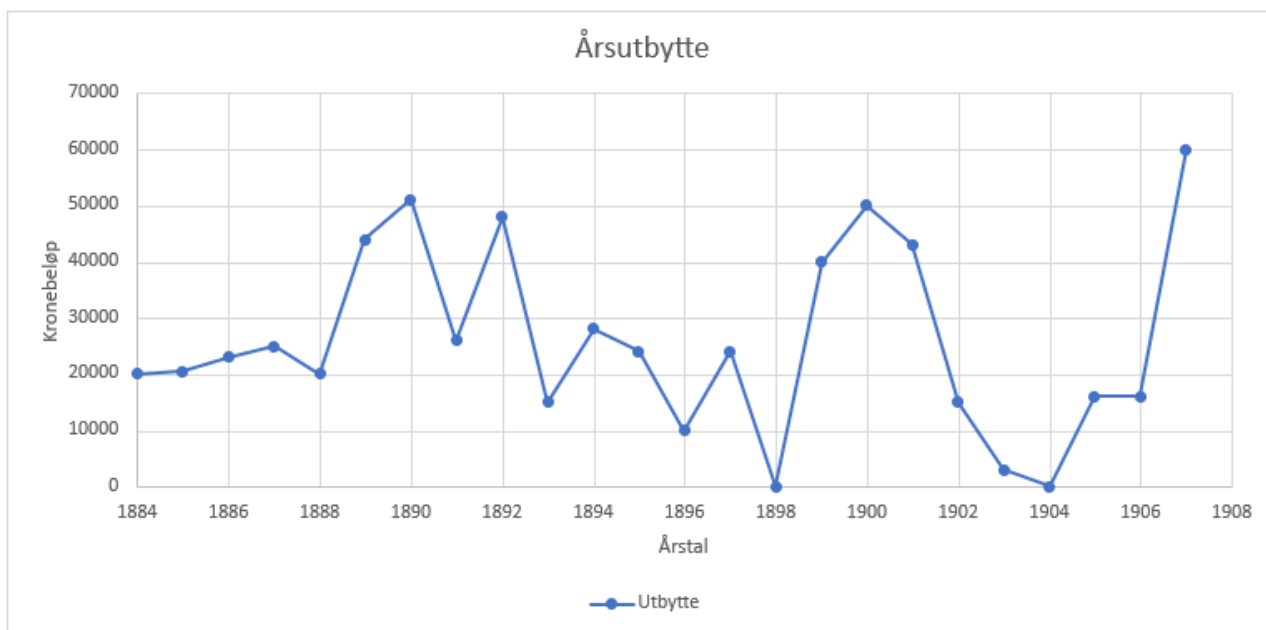
Verdien til ein skipspart er bestemt hovudsakeleg av to ting. Den eine er kor mykje skipet er verdt og den andre er kor store inntekter skipet hadde. Gjennom gransking av gevinst- og tapskontoen i hovudboka til D/S Bergenseren har eg kome fram til at det aller meste av nettogevinsten vart tatt ut i utbytte. Dette gjer at utbyttekontoen og gevinst- og tapskontoen er godt eigna til å måla kor lønsam D/S Bergenseren var til ei kvar tid.¹⁴² Dette kan og settast opp mot kvar skipet var og kva for meklarfirma som skaffa arbeid til skipet for å finne ut kor godt D/S Bergenseren gjorde det i ulike fartar.

¹³⁹ Nordvik, H. W. og Fischer, L. R., 1987, s. 60

¹⁴⁰ Bollmann, J., 1936, s. 27.

¹⁴¹ Grieg, J., 1930, s. 79

¹⁴² Utbytte er ført opp i både utbyttekontoen og gevinst og tapskontoen i hovudboka.



Figur 2.4¹⁴³

Grafen i Figur 2.4 baserer seg på årleg utbytte for partsreiarlaget. Eit problem med denne grafen, når ein skal sjå på inntektene til skipet i den amerikanske fruktfarten, er at skipet ikkje alltid var i Karibia heile året.¹⁴⁴ Når skipet gjekk inn i amerikansk fruktfart, reiste det til USA ved starten av fruktsesongen om våren. På hausten, når fruktsesongen var over, vende skipet tilbake til Europa. Etter kvart som norske fruktskip vart utstyrte med mekaniske vifteanlegg, kunne dei gå med frukt heile året. Dette betyr at utbyttet til D/S Bergenseren ikkje nødvendigvis kom utelukkande frå overskotet innan fruktfart. Det må og leggast til at det store utbyttet frå 1907 kjem frå salet av skipet, og er ikkje eit resultat av handelsfart.¹⁴⁵

Tidspunkta for når reiarlaget tok ut utbytte, varierte frå år til år. Nokre år tok dei ut utbytte fleire gongar for året og nokre år tok dei alt ut mot slutten. Dette kan ha kome av relativt låge inntekter som gjorde det usikkert kor mykje det var forsvarleg å ta ut. I Gevinst & tabskontoen ser ein at dei tok ut så stort utbytte som mogleg. Det hende av og til at partsreiarar selde seg ut av skipet, og utbyttet var det dei tente pengar på. Difor tok ein ut så

¹⁴³ Grafen på Figur 2.4 er basert på heile utbyttekontoen i hovedbøkene til D/S Bergenseren.

Hovedbok D/S Bergenseren, Utbyttekonto 1884-1908

For meir detaljerte data, sjå tabell 2.4, side 112

¹⁴⁴ Hovedbok D/S Bergenseren, Fraktkonto

¹⁴⁵ Hovedbok D/S Bergenseren, gevinst- & tabskonto, 1907

stort utbytte som mogleg, slik at det vart fordelt på dei som faktisk eigde skipet den tida partsreiarlaget hadde tent pengar på skipet.

Eit overblikk over figur 2.4 viser at reiarlaget tok relativt store utbytte dei åra det gjekk i amerikansk fruktfart. Året 1890 skil seg ut med eit særleg stort utbytte på heile kr. 51 000. Den opprinnelege kjøpesummen for skipet var kr. 200 000 i 1884.¹⁴⁶ Såleis var utbyttet i 1890 meir enn 25% av den totale kjøpesummen. Om ein reknar med heile utbyttesummen skipet hadde hatt frå det var nytt seks år tidlegare, kom denne til kr. 203 500. Det tok med andre ord berre 6 år for skipet å betala for seg sjølv.

Det er særleg interessant å analysere D/S Bergenseren sine utgifter og inntekter i den amerikanske fruktfarten, då skipet og gjekk i trampfart. Dette gjer at ein kan samanlikne driftsresultatet i desse fartane utan problema ein møter med å samanlikne ulike skip i ulike fartar. Det er likevel viktig å heller sjå på økonomisk trend i ein analyse av fortjenesta til skipet framfor å legge for mykje vekt på enkelte år. I 1898 vart det t.d. ikkje tatt ut utbytte frå skipet. Hovudårsaka til dette er kompensasjonsutbetalinga på kr 14 000 etter at ei kornlast vart øydelagt på veg til Hamburg. Som ein ser på figur 2.4 er det enkelte år tatt ut utbytte som er mindre enn kr. 14 000. Det er difor sannsynleg at det ville blitt tatt ut utbytte i 1898 om det ikkje hadde vore for denne enkelthendinga dette året. Om ein tar utgangspunkt i at det elles ville blitt tatt ut kr. 14 000 i utbytte dette året, er 1898 omtrent på nivå med dei føregåande åra i europeisk fart.

Fortjenesta til skipet dei første åra i den amerikanske fruktfarten er ikkje så ulik andre år i europeisk fart. Frå 1884-1888 ligg utbyttet på mellom kr. 20 000 og kr. 25 000. Åra i fruktfarten frå 1889 gjev derimot eit mykje høgare utbytte enn nokon gong, med topp-punkt i 1890 på kr 51 000 og i 1900 med kr. 50 000. Faktisk er 1903 det einaste året skipet hadde merkbart lågare inntekt i den amerikanske fruktfarten enn i andre fartar. Dette året gjekk D/S Bergenseren for W. W. & C. R Noyes i 6 månader før skipet forlot Amerika. Truleg hadde ikkje dette samarbeidet fungert godt nok og det var for lite fortjeneste for skipet.

¹⁴⁶ Rederikonto Bergenseren 1884

Vidare kan ein sjå fortjenesta i samanheng med verdien til skipet. Den 4. mars 1904 takserte Veritas D/S Bergenseren til 90 000 kr.¹⁴⁷ Dette var 110 000 kr. mindre enn det kosta bygge skipet i 1884.¹⁴⁸ Den samla verdien av eit skip er, er som tidlegare nemnt, ein kombinasjon av kva verdiar det er i skipet, og kva inntekspotensiale skipet har. Som ei investering gjekk D/S Bergenseren inn mange gongar meir enn det skipet tapte i verdi. I følgje Veritastakseringane gjekk skipet ned 5 500 kroner i verdi årleg frå 1884-1904. Det betyr at skipet måtte ha hatt eit gjennomsnitt på meir enn 5 500 kroner i årsutbytte for å vere lønsamt. I fruktfarten gjorde D/S Bergenseren det i alle år, utanom året 1903, då skipet hadde sin siste sesong i amerikansk fruktfart. Då D/S Bergenseren var styrt av eit partsreiarlag, er det viktig å fokusera på årleg utbytte i lag med årleg verditap, då partseigarar kunne selje seg ut av skipet omtrent når dei ville. Det var ikkje alle partseigarane som var med i skipet heilt til 1907, sånn som Bergh & Helland. Mellom anna var det ein 100-part som var lyst ut til auksjon i Bergens Tidende i mai 1900.¹⁴⁹ Det betyr at kvaliteten på investeringa i skipet var avhengig av når ein var partseigar. Likevel er det vanskeleg å fastsette kor god investeringa var, då det vil innebera å analysera lønsemda til andre fraktmarknader.

Samla hadde D/S Bergenseren eit utbytte på 431 000 kr. frå dei 14 åra skipet var involvert i den amerikanske fruktfarten. Det betyr eit gjennomsnittleg årleg utbytte på 30 785 kroner. Ut frå eit gjennomsnittleg verditap på 4 000 kr. årleg, vil det seie at skipet gjekk inn meir enn 7 gongar verditapet sitt. Om ein ser det under eitt hadde D/S Bergenseren totalt eit verditap på 136 000 kr. Netto fortjeneste for skipet i amerikansk fruktfart var såleis 295 000 kr. over 14 år.

Det kan vere vanskeleg å definere kva som er ei god investering. I dette tilfellet ville spørsmålet vere om det lønte seg for D/S Bergenseren å vere med i den amerikanske fruktfarten eller ikkje. D/S Bergenseren tente inn meir pengar enn det hadde kosta å byggje den. Det er òg klart at skipet tente meir pengar dei åra skipet gjekk i den amerikanske fruktfarten enn dei åra den ikkje gjorde det. Johan Bollmann sitt sitat om fruktfarten kan

¹⁴⁷ Hovedbok D/S Bergenseren, Veritastaksering D/S Bergenseren, 1904

¹⁴⁸ Rederikonto Bergenseren 1884

¹⁴⁹ Bergens Tidende, 05.05.1900, s. 3

tolkast som at bergenske reiarar hadde forventat at den amerikanske fruktfarten ville vere meir lønsam enn det den var. Eventuelt kan det bety at det var andre fartar enn den amerikanske fruktfarten som viste seg å vere meir lønsame. I D/S Bergenseren sitt tilfelle er det uansett klart at det var den amerikanske fruktfarten som viste seg å vere mest lønsam av dei fartane den gjekk i.

2.5 Konklusjon

D/S Bergenseren viser at den amerikanske fruktfarten kunne vere ei fruktbar satsing for reiarane i Bergen. D/S Bergenseren var òg eit skip der det var mogleg for nye kapteinar å prøve seg i kapteinsrolla. Dette gjeld særleg for Kaptein Bentzon, som trass i at han truleg fekk jobben gjennom nære familieband, var sett på som kompetent nok til å føre skipet og neppe hadde vorte kaptein på D/S Bergenseren om ikkje dette var tilfelle. Det at han overtok etter kaptein Mortensen, som var partshavar i skipet, viser til at det var ei modernisering av eigarstrukturen på D/S Bergenseren, då eigarane ikkje lenger fann det nødvendig at kapteinen var medeigar av skipet.

Den lange pausen D/S Bergenseren hadde i den amerikanske fruktfarten, var truleg eit resultat av alderen til skipet, og at det ikkje lenger var konkurransedyktig i den amerikanske fruktfarten. Dette endra seg rett nok i 1899, då skipet vende tilbake under Kaptein Bentzon. Returen var eit resultat av nye mindre aktørar i den amerikanske fruktmarknaden, som lyste ut certeparti. Det er òg verdt å merke seg at D/S Bergenseren gjekk i fart for Vaccaro Brothers året rundt. I følge Joachim Grieg var det berre dei nyare og moderne skipa som fekk frakte frukt heile året, då det var mindre frukt å hente om vinteren. Det er nok heller den fleksible kvaliteten til D/S Bergenseren Vaccarro Brothers var ute etter, då dei truleg var i ein tidleg fase av utbygginga av det framtidige fruktimperiet til Standard Fruit and Steamship Company.

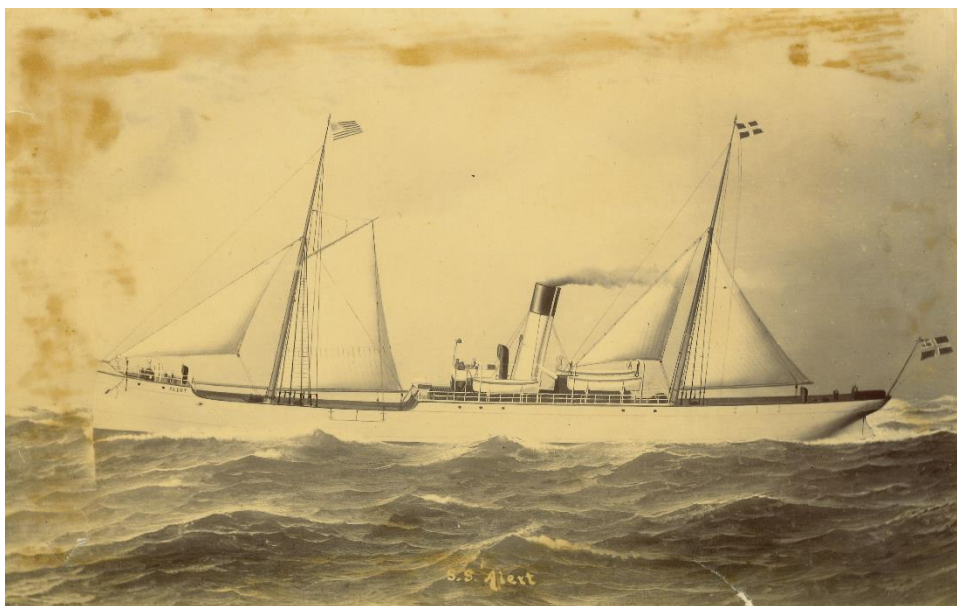
D/S Bergenseren var med i den amerikanske fruktfarten før Joachim Grieg slutta skipet til farten. Det betyr at Joachim Grieg ikkje kan nyttast som kjelde for at D/S Bergenseren var det første bergenske skipet i farten. Joachim Grieg meinte sjølv at bergensk deltaking i farten

starta då han slutta skipet i amerikansk fruktfart 11. desember 1886. Då hovudbøkene viser at D/S Bergenseren byrja i farten før dette, betyr det at det også kan ha vore fleire andre skip før Joachim Grieg starta med amerikansk fruktfart.

Det var særst lønsamt å sende D/S Bergenseren til den amerikanske fruktfarten, då skipet hadde eit utbytte på totalt kr. 431 000 dei 14 åra skipet gjekk i farten. På desse åra åleine hadde skipet gått inn meir enn dobbelt så mykje som det hadde kosta å kjøpe skipet. Om ein samanliknar åra skipet gjekk i amerikansk fruktfart med åra det var ute av farten, var det definitivt ei lønsam satsing å sende D/S Bergenseren til Amerika.

Gjennom rekneskapen til D/S Bergenseren ser me òg at eigarane gjorde det dei kunne for å halde skipet i den amerikanske fruktfarten. Certepartia med Vaccarro Brothers tok slutt i januar 1902, men skipet gjekk i korte certeparti for fleire små fruktimportørar etter dette. Inntektene frå 1902 og 1903 var låge, og det er truleg grunnen til at skipet reiste heim att. Tilstanden til skipet, som hadde gått mykje ned i verdi, gjorde det nok vanskelegare å skaffe gode nye certeparti i amerikansk fruktfart. Etter at skipet hadde vendt heim, vart skipet til slutt seld i 1907. Skipet må ha vore i brukbar stand då Bergh & Helland fekk seld skipet, men det var truleg så utslitt og utdatert at det ikkje lenger var interessant for store skipsreiarar å halde fram med det.

3. D/S Alert



Figur 3.1 Maleri: Bergens Sjøfartsmuseum, Museum Vest

3.1 Skipet D/S Alert

I dette kapittelet skal me sjå på skipet D/S Alert, tilhøyrande Bergh & Helland mfl. D/S Alert var opprinneleg bygd for å gå i trampfart.¹⁵⁰ Det var eit jernskip på 558 NRT, bygd ved Bergen Mekaniske Verksted.¹⁵¹ Skipet kosta kr. 250 000 å byggje og var eit av dei første skipa som Bergh & Helland skaffa seg.¹⁵² Det var ferdigstilt i september 1884 og gjekk for Bergh & Helland mfl. fram til skipet totalhavarete etter grunnstøting ved Spurn Point, utanfor Grimsby, England i mars 1903. I løpet av denne tida hadde skipet gått i amerikansk fruktfart i periodane 1886-1889 og 1891-1895. Skipet vende rett nok heim om vinteren dei første åra, noko som tilseier at skipet ikkje var med i den amerikanske fruktfarten heile året på denne tida. Eg kjem likevel til å behandle desse åra likt, slik som eg gjorde med D/S Bergenseren. Kjeldematerialet informerer nemleg ikkje om kva last skipet gjekk med til ei

¹⁵⁰ Hovudbøkene til D/S Alert listar ikkje adresse- og befraktningskommisjonskontoar før 1886, som betyr at skipet ikkje brukte skipsmeklarar for å skaffe last til skipet før dette tidspunktet. Då vil det ha vore kapteinen som sto for meklinga til skipet.

¹⁵¹ Veritas Skipsregister, 1893.

¹⁵² Hovedbok D/S Alert, Rederikonto 1884

kvar tid. Samstundes var lønsemda til skipet i den amerikanske fruktfarten avhengig av kva last og certeparti det var mogleg for skipet å skaffe utanom fruktsesongen i sommarhalvåret.

D/S Alert var utstyrt med ein tosylindra compoundmaskin.¹⁵³ Det var den same typen maskin som D/S Bergenseren var utstyrt med, då dette var eit velfungerande design brukt på fleire norske båtar på 1880-talet. BMV bygde fleire skip som gjekk i den amerikanske fruktfarten seinare år. D/S Alert var, med 558 NRT, eit stort skip samanlikna med andre norske skip som var tidleg ute i den amerikanske fruktfarten.



Figur 3.2 Foto: Bergens Sjøfartsmuseum, Museum Vest

3.1.1 Eigarane til D/S Alert

D/S Alert var styrt av eit partsreiarlag ved Bergh & Helland.¹⁵⁴ Dette var den mest vanlege metoden for skipsreiarar å eige skip i Bergen på slutten av 1800-talet.¹⁵⁵ I forhandlingsprotokollen til partsreiarlaget kjem det fram at det ved fleire høve vart votert over viktige saker, hovudsakleg ved val av ny førar til skipet. Det var då eit mindretal av

¹⁵³ Veritas skipsregister 1885

¹⁵⁴ Veritas skipsregister, 1885

¹⁵⁵ Bollmann, J., 1936, s. 13-14

partshavarar som møtte fram, som regel ein tredjedel.¹⁵⁶ Skipet var delt inn i 100 partar, men det var mogleg å eige både større og mindre partar i skipet. Mange av partsreiarane var då berre interesserte i skipet som ei investering og hadde ikkje til hensikt å vere aktive i drifta av skipet.

Arkivet etter Bergh & Helland inneheld ei oversikt over partsfordelinga i partsreiarlaget i 1896. Denne oversikta kjem i form av ei signaturliste ved innkalling til reiar møte i samband med reparasjon og oppgradering av skipet.¹⁵⁷ Her kjem det fram at Bergh & Helland, som samla aktør, eigde 2 partar. I tillegg kjem “Peter Helland” fram som partshavar med ein part lenger nede på lista. Det er mogleg at dette er ein annan person med same namn, men mest sannsynleg er det disponenten Peter Helland som eigde denne parten. Truleg har han kjøpt ut denne parten frå ein tidlegare partshavar ein gong mellom 1884 og 1896. Olaf Bergh og Peter Helland hadde i så fall berre 1/100-part kvar då dei vart disponentar for skipet. Sjølv om Peter Helland kunne ha hatt den eine parten han hadde åleine, frå skipet var nytt, er det lite sannsynleg at han hadde det. Grunnen til dette er at han truleg ikkje var partshavar i D/S Bergenseren før 1894, og desse skipa vart bygde til same tid.

3.2 Kvar gjekk D/S Alert i den amerikanske fruktfarten?

D/S Alert gjekk i den amerikanske fruktfarten gjennom avtalar med to ulike skipsmeklarfirma. Desse var Funch, Edye & Co og W. W. Hurlbut & Co.¹⁵⁸ Desse avtalane vil ha funne stad på same måte som med D/S Bergenseren i førre kapittel, der Funch, Edye & Co hadde eit samarbeid med F. J. Ellertsen & Co i Bergen, mens W. W. Hurlbut & Co hadde eit samarbeid med Joachim Grieg.¹⁵⁹ D/S Alert var ikkje med i den amerikanske fruktfarten lenge nok til at Bennett & Walsh skaffa frakt for skipet, då dei gjekk ut av W. W. Hurlbut & Co for å starte sitt eige skipsmeklarfirma etter at D/S Alert gjekk ut av den amerikanske fruktfarten. Trass i dette er D/S Alert ført opp i Bennett’s Handy book frå 1901, som eit av skipa som kunne brukast i den amerikanske fruktfarten.¹⁶⁰ D/S Alert gjekk likevel aldri i

¹⁵⁶ Forhandlingsprotokoll D/S Alert

¹⁵⁷ Innbydelse til rederimøte for D/S Alert med fortegnelse over rederne, 23.05.1896

¹⁵⁸ Hovedbok D/S Alert, Befraktnings- & adressekommissjonskonto

¹⁵⁹ Hovedbok D/S Alert, Hurlbut & Co Debet/credit-konto 1889

¹⁶⁰ Bennett’s handy book, 1901, s. 4

fruktfart via Bennett & Walsh og dette er berre ei tilvising til W. W. Hurlbut & Co sine tidlegare forretningar med skipet.

3.2.1 D/S Alert i Karibia

Det er lite å finne i kjeldematerialet om kva for selskap som befrakta D/S Alert i den amerikanske fruktfarten. Det eine selskapet som tydeleg kjem fram i kjeldematerialet, er Haitian Mail & Steamship Company.¹⁶¹ Dette selskapet dreiv, som namnet tilseier, mellom anna med postleveranse til Haiti.¹⁶² Det som er særleg interessant med at D/S Alert gjekk for dette selskapet, er at det viser kor lite organisert den amerikanske fruktfarten var då skipet først kom med i farten. Frukt var heller eit biprodukt for D/S Alert i farten, som elles baserte seg på post og stykkgoods til Haiti og tømmer til USA.¹⁶³ Dette viser òg at det var ein fordel for skip å vere fleksible på kva last dei kunne ha med seg, og norske aktørar innan sjøfarten hadde lang erfaring med trampfart. Det var då naturleg at norske skip var attraktive i denne farten òg.

Befraktnings- og adressekommisjonskontoen til D/S Alert starta ikkje før i 1886. Dette betyr at det ikkje vart brukt skipsmeklarar for å skaffe last til skipet før dette tidspunktet. I forhandlingsprotokollen er det spesifisert at Kaptein Michelsen skulle få ein kommisjon til 2,5% av bruttoinntektene til skipet, i tillegg til ei månadleg hyre på 80kr.¹⁶⁴ Denne kommisjonen skulle gje kapteinen ekstra insentiv til å skaffe last til skipet. Denne kommisjonen heldt likevel fram i certepartia i USA, trass i at kapteinen ikkje lenger fungerte som skipsmeklar for skipet. Kapteinen hadde enno ha ansvar for tryggleiken på skipet og fungerte i tillegg som reiarane sin fremste representant i møte med befraktarar. kommisjonen utgjorde òg størstedelen av løna til kapteinen. Det ville difor ha vore lite attraktivt å vere kaptein i den amerikanske fruktfarten om kommisjonen skulle forsvinne.

¹⁶¹ Tronstad, P. O., 1945 s.1

¹⁶² Ibid

¹⁶³ Tronstad, P. O., 1945, s. 1

¹⁶⁴ Forhandlingsprotokoll D/S Alert s. 1

Peder Tronstad, som tenestegjorde på skipet som andrestyrmann, har skrive sine erindringar frå den amerikanske fruktfarten. Det er uklart akkurat når han byrja i denne stillinga, men han nemner at kapteinen heitte Kanitz, og han var kaptein på D/S Alert i perioden 1887-1889. Sjølv seier Tronstad at det begynte i 1886, men då var ikkje Kanitz kaptein på skipet. Truleg siktar han til at D/S Alert begynte i den amerikanske fruktfarten då, truleg i same rute, men at han først kom med under Kaptein Kanitz. Kanitz var opprinneleg førstestyrmann på D/S Alert, og trengte ein ny styrmann på skipet då han vart forfremja til kaptein.

Tronstad fortel om korleis det fungerte i den amerikanske fruktfarten for D/S Alert denne tida. Dei gjekk for det bostonbaserte selskapet Haitian Mail & Steamship Co. Dei tok med seg post og kahyttpasasjerar frå anten Boston eller New York. Passasjerane åt den same skipskosten som mannskapet og leigde kahytter frå anten maskinisten eller styrmannen.¹⁶⁵ Dette var med andre ord ikkje noko cruise-skip, men ein eit billeg tilbod for å koma seg til Haiti og ein moglegheit for skipet, og mannskapet som hadde eigen kahytt, å skaffe ei lita ekstraintekt. På reisa sørover stoppa dei på San Salvador og tok om bord afroamerikanske sjauarar som skulle laste og losse i løpet av turen, før dei vart sette i land på San Salvador på tilbaketuren nordover. I følge Tronstad heldt D/S Alert 7-8 mils fart. Dette er noko mindre enn dei 8,5-9 knopa Bennett's Handy Book fortel at D/S Alert kunne halde. Dette er anten eit resultat av at det er lang tid mellom Tronstad si tid på D/S Alert og tidspunktet han skreiv erindringane sine, eller eit resultat av oppgraderingar gjort på D/S Alert i 1896.

Haiti var ein av dei vanlegaste destinasjonane for D/S Alert.¹⁶⁶ I følge Tronstad gjekk D/S Alert først til Haiti etter tømmer før det reiste vidare til Bocas og tok om bord frukt om det var plass til det.¹⁶⁷ Ei anna skildring kom frå Kaptein Kanitz vinteren 1889. D/S Alert hadde då vore til Haiti i forkant av at Hyppolyte vart valt til President i 1889.¹⁶⁸ Det var spente forhold på Haiti og amerikanarane var redde for at D/S Alert hadde smugla med seg våpen til opprørarane på øya. Kaptein Kanitz avviste dette og viste til at dei ikkje hadde sett kanonbåtar ved Haiti og at det einaste dei såg til innbyggjarane på Haiti, var dei som kom ut i båtar og ville selje dei frukt. Kaptein Kanitz si tilvisning til frukt seljarane viser at det var ein

¹⁶⁵ Tronstad, P. O., 1945 s. 1

¹⁶⁶ Hovedbok D/S Alert, Fragtkonto

¹⁶⁷ Tronstad, P. O., 1945 s. 1

¹⁶⁸ New York Times, 06.01.1889

marknad for å selja frukt til forbipasserande skip. Det er uvisst om kaptein Kanitz kjøpte frukt av dei lokale seljarane på Haiti. Framstillinga til Kaptein Kanitz tyder likevel på at det var lokale seljarar som pleidde ro ut til skip og selje frukt. Dette betyr at enkelte importfirma i USA kjøpte frukt frå produsentar i Karibia, framfor å transportere frukt frå sjølveigde plantasjar til marknaden i USA. I følgje ein artikkel i NYT hadde D/S Alert hatt med supercargo som truleg var der for å kjøpe frukt på vegne av befraktaren.¹⁶⁹ Dette viser at befraktaren ikkje var særleg godt etablert i Karibia sjølv, samanlikna med dei større fruktimportørane som kom seinare.

I hovudboka til D/S Alert kjem det fram at skipet vart beslaglagt i New York i august 1889.¹⁷⁰ Dette hadde medført kostnader på kr. 25 325, men det kjem ikkje fram verken i forhandlingsprotokollen, hovudboka eller avisene kvifor dette skjedde.¹⁷¹ Det einaste avisene seier om D/S Alert i denne tida, er at det hadde vore til Haiti og at det var særst spente politiske tilstander der då.

3.2.2 Den politiske situasjonen i Karibia

Den politiske situasjonen i Karibia på slutten av 1800-talet og starten på 1900-talet var av stor interesse for reiarane heime. I ein artikkel i Bergens Aftenblad, kom det fram at Adolph Halvorsen sitt fruktskip D/S Condor var blitt tvinga til å drive trossertransport av revolusjonære styrkar i Niqaragua.¹⁷² Mellom anna hadde disponent Adolph Halvorsen sendt førespurnad til amerikanske styresmakter om dei kunne få støtte frå amerikanske militærfartøy i området.¹⁷³ Tanken var at den norske deltakinga i den amerikanske fruktfarten representerte både norske og amerikanske marknadsinteresser. Det vart difor stor frustrasjon då det var lite hjelp å få frå amerikansk side. I følgje artikkelen hadde Bergens Rederiforening sin respons på dette vore å be norske styresmakter om å sende eit krigsskip til Karibia for å forsvare dei norske skipa som gjekk i den amerikanske fruktfarten. Responsen frå styresmaktene var at dei skulle vurdere å sende eit krigsskip til Karibia på turnè, men at

¹⁶⁹ New York Times, 08.01.1889

¹⁷⁰ Hovedbok D/S Alert, gevinst & tab, 1892

¹⁷¹ Gevinst- & tabskonto D/S Alert, 1894

¹⁷² Bergens Aftenblad 10.10.1899

¹⁷³ Ibid

det ikkje ville vere snakk om ei permanent stasjonering.¹⁷⁴ Likevel viser desse ampre stemningane mellom USA og Latinamerika, med Noreg som nøytral sjøfartsnasjon som tredjepart, eit veksande ønske mellom bergensreiarane om å ha større politisk innverknad innan norsk utanrikspolitikk. Dette kulminerte i at skipsreiar Christian Michelsen vart statsministeren som leia Noreg gjennom unionsoppløysinga med Sverige i 1905. D/S Alert sitt møte med Haiti i 1889 var eit tidleg eksempel på ei hending der Noreg, som nøytral tredjepart, sto mellom to andre nasjonar sine interesser i den amerikanske fruktfarten.

3.2.3 D/S Alert går ut av den amerikanske fruktfarten

Bennett's handy book har lista opp D/S Alert som eit skip som Bennett og Walsh hadde slutta for den amerikanske fruktfarten tidlegare, men den var ikkje med på lista over skip som gjekk i charter for fruktselskap.¹⁷⁵ Då boka kom ut i 1901, var det mange år sidan sist D/S Alert hadde gått i amerikansk fruktfart. Det er denne sistnemnte lista som har mest informasjon og spesifikasjonar på skipa, men lista over fruktskip som hadde vore involverte med Bennett & Walsh gjev informasjon om tonnasje og kva hastigheit skipet kunne halde når det var fullasta med frukt. D/S Alert, med sine 8,5-9 knop, var eit av dei treigare skipa dei hadde slutta til amerikansk fruktfart. Dette kan vere med å forklare kvifor mykje av tida D/S Alert gjekk i fruktfart, var ei blanding mellom tømmer- og fruktfart.

I 1896 var dampkjelen til D/S Alert nedsliten og måtte reparerast. Bergh & Helland forklarte slitasjen med "den konstante maanedsfart på Amerika"¹⁷⁶. Dette kan bety at det var større slitasje på skipa når dei gjekk i amerikanske certeparti. Dette er ein påstand som har kome fram i norske aviser, der det vart hevda at amerikanarane prøvde å tyne mest mogleg profitt ut av skipa som dei betalte fastpris for.¹⁷⁷ Eventuelt er det òg mogleg at dette vart brukt som ei bortforklaring overfor dei andre partshavarane. Kanskje det viktigaste i prosessen som fylgde, var at skipet gjekk tilbake til Bergen for reparasjon. Det kan ha samanheng med at D/S Alert aldri reiste tilbake til Amerika etter reparasjonen.

¹⁷⁴ Ibid

¹⁷⁵ Bennett's handy book, 1901, s. 4

¹⁷⁶ Forhandlingsprotokoll D/S Alert, s. 7

¹⁷⁷ Norges Handels- og Sjøfartstidende, 11.04.1894

Avgjerda om at dampkjelen til D/S Alert måtte reparerast slo òg fast at den nye kjelen skulle vere av ypparste kvalitet og at sylindrane i maskina samstundes skulle oppgraderast for å tåle det høgare trykket frå kjelen. Dette gjorde nok båten raskare enn den hadde vore før, då eit høgare damptrykk fører til at meir energi kjem inn i maskina. Peder Tronstad meinte at skipet kunne halde 7-8 knop, mens Bennett's Handy book har ført opp at skipet kunne halde 8,5-9 knop. Med mindre Peder Tronstad har hugsa feil i sine erindringar, er dette truleg ei endring fanga opp av Joachim Grieg, som heldt fram med å reklamere for D/S Alert for den amerikanske fruktfarten. Likevel kom ikkje D/S Alert tilbake til farten.¹⁷⁸ Skipet hadde stått mykje stille i 1893 grunna reparasjonsarbeid.¹⁷⁹ I følgje Bergh & Helland hadde dampkjelen våre dårleg i åra før denne vart erstatta i 1896. Mest sannsynleg var det ikkje tilstanden til på skipet som gjorde at det gjekk ut av den amerikanske fruktfarten, då D/S Alert kunne ha reist tilbake til Amerika etter å ha fått ny kjele. Mest sannsynleg var det at skipet ikkje lenger var særleg godt eigna til amerikansk fruktfart, samanlikna med andre skip, og at Bergh & Helland ikkje såg på den amerikanske fruktfarten som ei god næring for D/S Alert.

3.3 Kapteinane på D/S Alert

I dette delkapittelet skal me undersøkje kapteinane på D/S Alert. Som nemnt i førre kapittel, var kapteinen den fremste representanten til reiarane i møte med befraktarar, og me skal sjå på bakgrunnen dei hadde for å få denne jobben. D/S Alert skil seg frå dei to andre skipa, då det var sær mange byte av kapteinar dei åra skipet var i den amerikanske fruktfarten. Skipet er difor sær godt eigna for ei analyse av kapteinskriterie i farten.

3.3.1 Kaptein Michelsen

Kaptein Michelsen var den første kapteinen på D/S Alert. Han vart betalt på kommisjonsbasis, med 2.5% av bruttoinntektene til skipet og 80 kr. månaden.¹⁸⁰ I motsetning til Kaptein Mortensen på D/S Bergenseren hadde ikkje Michelsen noko fastsett minsteløn,

¹⁷⁸ Hovedbok D/S Alert, Fragtekonto

¹⁷⁹ Hovedbok D/S Alert, Fraktkonto, 1893

¹⁸⁰ Forhandlingsprotokoll D/S Alert, s. 1

anna enn dei 80 kronene pr. måned. Han førte skipet frå det var nytt fram til 1887, då fleire av partsreiarane høyrde at han hadde utvikla eit alkoholproblem. På grunn av dette mista han raskt kommandoen av skipet. Han meldte raskt frå til reiarane om at han hadde blitt medlem av ei totalavhaldforeining i New York og ba om å få kommandoen tilbake. Reiarane svarte med å ønska han lukke til med avrusinga og bli med skipet tilbake neste gong det reiste tilbake til Bergen. Då skulle han få kommandoen tilbake, om han då var totalt abstinent.

3.3.2 Kaptein Kanitz

Førstestyrmann Johan Kanitz frå Tromsø vart sett inn som kaptein mens Michelsen var til avrusing.¹⁸¹ Kanitz kom frå ein bryggerifamilie i Tromsø, men valde heller livet til sjøs.¹⁸² Dette var det første skipet Kaptein Kanitz fekk kommandoen på, og han førte skipet heilt til det vende tilbake til Bergen i 1889. Allereie sommaren 1889, mens Kaptein Kanitz enno hadde kommandoen på D/S Alert, vart det sendt ut innkalling til framtidige partshavarar i nytt partsreiarlag for eit skip i den amerikanske fruktfarten. Dette skipet var D/S Simon Dumois, som er tema for neste kapittel. Heimturen til Kaptein Kanitz på D/S Alert samsvarte då med at han kunne ta over kommandoen på det nye skipet.

Då partsreiarane stemte over kven som skulle vere kaptein etter heimkomst i Bergen 1889, vann Michelsen med 21 stemmer mot Kanitz sine 11.¹⁸³ Michelsen fekk då tilbake kapteinsrolla på vilkår om å halde seg totalt borte frå alkohol. 29. desember 1890, mens Kaptein Michelsen hadde kommandoen, kolliderte D/S Alert med det engelske dampskipet SS Glen Gelder i Bristolkanalen i England på reise frå Bordeaux i Frankrike.¹⁸⁴ SS Glen Gelder gjekk ned og D/S Alert måtte stille med £7000 i garanti for det engelske dampskipet. D/S Alert tapte rettssaka om skuldspørsmålet i England i februar 1891. Nokre dagar seinare vart det kalla inn til nytt reiar møte for å avgjere om Kaptein Michelsen skulle halde fram som førar av D/S Alert. Kaptein Michelsen tapte denne voteringa 34 stemmer mot og 7 stemmer for.¹⁸⁵ Det vart då ei ny votering om kven som skulle overta for han. Det sto mellom

¹⁸¹ Tronstad, P. O. 1945, s. 1

Forhandlingsprotokoll D/S Alert, s. 2-3

¹⁸² Kanitz-familien selde bryggeriet sitt til Ludvig Mack i 1872, som seinare stifta Mack bryggeri i 1877

¹⁸³ Forhandlingsprotokoll D/S Alert, s. 3

¹⁸⁴ NHST, 03.01.1891

¹⁸⁵ Forhandlingsprotokoll D/S Alert, s. 3

Styrmann Hauge, som allereie hadde tatt over som midlertidig førar av D/S Alert, Kaptein Mortensen, som var førar på D/S Bergenseren og Kaptein Jensen. Kaptein Hauge vann med 28 stemmer mot Mortensen sine 16.¹⁸⁶ Truleg var D/S Alert eit meir attraktivt skip for ein kaptein enn D/S Bergenseren, då Kaptein Mortensen må ha vist ei interesse for jobben.

3.3.3 Kaptein Hauge

Kaptein Hauge vart med dette den andre personen til å debutere som kaptein på D/S Alert. Han hadde tidlegare vore styrmann på D/S Bergenseren under Kaptein Mortensen. Han slutta i denne stillinga ca. eit halvt år før han kom til D/S Alert. Då han vart omtalt som “Styrmann Hauge” i forhandlingsprotokollen, hadde han nok ikkje tidlegare hatt ei permanent kapteinsrolle. Kaptein Mortensen hadde fått mange av stemmene og mange av partsreiarane hadde nok tenkt at det var lurt å skaffe ein kaptein med mykje erfaring. Dei landa likevel på Kaptein Hauge, som etter alt å dømme gjorde ein god jobb. Det at Kaptein Hauge hadde lite erfaring som kaptein, betyr ikkje at han ikkje var eigna til å inneha førarrolla. Dette viser likevel at det ikkje var behov for at ein kaptein måtte ha lang erfaring for å verte førar i den amerikanske fruktfarten, då dei aktivt valde vekk Kaptein Mortensen.

3.3.4 Kaptein Weichmann

Kaptein J. Weichmann førte D/S Alert første gong i 18 dagar frå 1. til 18. januar 1894.¹⁸⁷ Han tok permanent over etter Hauge i januar 1895 og var med i den amerikanske fruktfarten ut august same året.¹⁸⁸ Weichmann hadde tidlegare vore førstestyrmann på D/S Simon Dumois og var mellombels kaptein på D/S Simon Dumois frå februar til august i 1894. D/S Alert var truleg det første skipet der han fekk rolla som kaptein på permanent basis. Han heldt fram i denne rolla etter at skipet gjekk ut av den amerikanske fruktfarten og førte skipet heilt til det gjekk ned ved Spurn Point, like ved Grimsby i England 2. februar 1903. I følgje skipstelegram i Norges Handels & Sjøfartstidende var det kapteinen Eyvind Olsen som var førar på denne reisa, men Weichmann fekk løn for 1903 frå 1. januar til 3. februar.¹⁸⁹ Olsen

¹⁸⁶ Forhandlingsprotokoll D/S Alert, s. 3.

¹⁸⁷ Hovedbok D/S Alert, Hyrekonto 1894

¹⁸⁸ Hovedbok D/S Alert, Hyrekonto, 1895

¹⁸⁹ Hovedbok D/S Alert, Hyrekonto, 1903

må difor ha vore kaptein midlertidig og Weichmann vart ikkje klandra for forliset. Seinare skulle Weichmann bli kaptein på Bergh & Helland sitt skip D/S Fædrelandet.

3.3.5 Krav til kaptein på D/S Alert

Kaptein Michelsen si historie er tragisk, men gjev og eit innsyn i korleis reiarane såg på rusproblem. Han fekk, under strenge vilkår, to sjansar som kaptein på skipet, men klarte ikkje å halde løftet sitt. Han var kaptein berre litt over eit år, der det var eit lågt utbytte. Senkinga av SS Glen Gelder i Bristolkanalen desember 1890 og den følgjande erstatninga på £7000, førte truleg til at han mista jobben. Kort tid etter dette reiste skipet til New York for å drive fruktfart på Haiti. Det tyder difor på at tida D/S Alert var ute av fruktfarten frå 1889 til 1891 truleg var for å teste om Kaptein Michelsen kunne halde fram som førar.

Ved begge tilfella der Kaptein Michelsen mista førarretten på D/S Alert var det ein styrmann som tok over kapteinsrolla. Begge gjekk rett inn i den amerikanske fruktfarten. Kaptein Hauge måtte rett nok ta skipet over Atlanteren først. Kaptein Kanitz hadde denne stillinga mellombels i to år. Det er mogleg at han hadde denne stillinga så lenge nettopp fordi det var ei midlertidig løysing. Likevel var det nødvendig å votere over kven av desse som skulle halde fram som førar av D/S Alert. Dette betyr at dei hadde vore nøgde med innsatsen til Kanitz, då det var fleire som røysta for å gje han stillinga permanent. Han gjekk heller ikkje tilbake til stillinga som førstestyrman.

Kaptein Weichmann viser òg at det ikkje var viktig at skipet skulle gå i den amerikanske fruktfarten for at han skulle vere kaptein på D/S Alert. Då Weichmann tok over førarrolla på D/S Alert, var dette eit utdatert skip for amerikansk fruktfart. På den andre sida var det eit godt skip å tileigna seg erfaring på. For han var dette eit steg opp på rangstigen og han vart med skipet der eigarane ville at det skulle gå.

Det kjem ikkje fram i kjeldene kva bakgrunn Kaptein Michelsen hadde då han starta som kaptein på D/S Alert. Det er i alle fall sikkert at dei som kom etter han, hadde minimalt med

erfaring som kaptein før dei førte D/S Alert. Samtlege gjorde steget frå styrmann til kaptein. Eit unntak er Kaptein Weichmann, som hadde tatt midlertidig kontroll over D/S Alert og D/S Simon Dumois i kortare periodar før han vart permanent kaptein på D/S Alert. Det som likevel er interessant er at Kaptein Mortensen, som var kaptein og partshavar på D/S Bergenseren, ville verte kaptein på D/S Alert. Dette viser at det var eit attraktivt skip for ein kaptein, men at det var reiarlagssida som slo dette vekk. Det kan ha vore at Bergh & Helland hadde ei viss innverknad på denne avgjerda, då Kaptein Mortensen allereie var kaptein i den amerikanske fruktfarten og det difor ikkje ville løyse noko ved å sette kaptein Mortensen inn på D/S Alert.

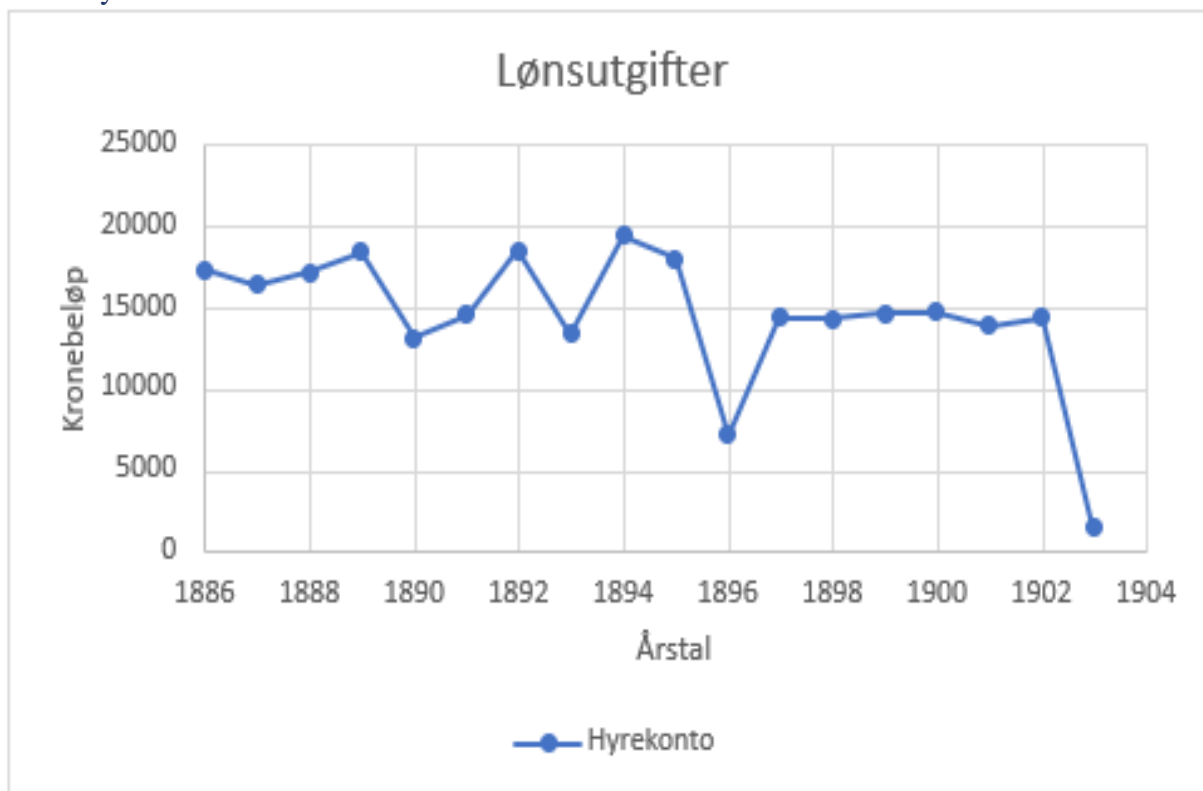
3.4 Rekneskap for D/S Alert

D/S Alert møtte fleire problem i si tid som gjer at det er mykje støy i rekneskapsanalysen. Mellom anna refererer utbytteprotokollen i 1894 til “utgifter ved beslagsleggelsen i New York august 1889”.¹⁹⁰ Verken hovudbøkene eller forhandlingsprotokollen refererer til kva som har hendt. I tillegg er det ein del havari i perioden skipet var i Amerika, som medførte kostnader for berging av skip. Det er ei hending omtalt i kjeldesamlinga som kastar lys over fleire av havaria, nemleg bytet av dampkjel i 1896. Her forklarar Bergh & Helland i innkallinga til reiar møte at det hadde vore fleire problem med kjelen dei siste åra, og at dette hadde ført til store inntektstap.¹⁹¹ I dette delkapittelet skal me undersøkje fleire av utgiftspostane på D/S Alert, og sjå korleis desse endra seg ut frå kva fart skipet gjekk i. Me skal òg undersøkje utbyttet på D/S Alert, då utbyttekontoen i hovudboka viser at partsreiarlaget tok ut mest mogleg i utbytte kvart år. Det betyr at utbyttekontoen er godt eigna til å vise fortjenesta skipet hadde i amerikansk fruktfart, då nettogevinsten vart tatt ut kvart år.

¹⁹⁰ Hovedbok D/S Alert, Genvinst- & tabskonto 1894

¹⁹¹ Forhandlingsprotokoll D/S Alert, s. 6

3.4.1 Hyrekontoen til D/S Alert



Figur 3.3¹⁹²

Hyrekontoen til D/S Alert viser at det var særs stabile hyreutgifter frå og med 1897. Då gjekk D/S Alert utelukkande i europeisk fart. D/S Alert var i den amerikanske fruktfarten frå 1886 til 1889. Lønsutgiftene er høgare i alle av desse åra, samanlikna med åra 1897 og framover. Skipet vart reparert i 1893, etter ei grunnstøyting ei i Colombia, og skipet var ute av drift fram til september 1893.¹⁹³ Dette forklarar den store nedgangen i lønsutgifter det året. Elles er lønsutgiftene høge i 1892 og 1894-1895. Dette viser at lønsutgiftene på D/S Alert var høgare dei aller fleste åra i amerikansk fruktfart, enn når den var i fart i Europa.

Hyrekontoen viser berre totalsummen av lønsutgiftene, og det er berre løna til kapteinen som er skilt ut. I debetkontoen står det oppført lønsutbetalingar til einskilde sjømenn som kanskje kan brukast for ei studie innan utvikling av sjømannshyrer på D/S Alert. Desverre er det ofte

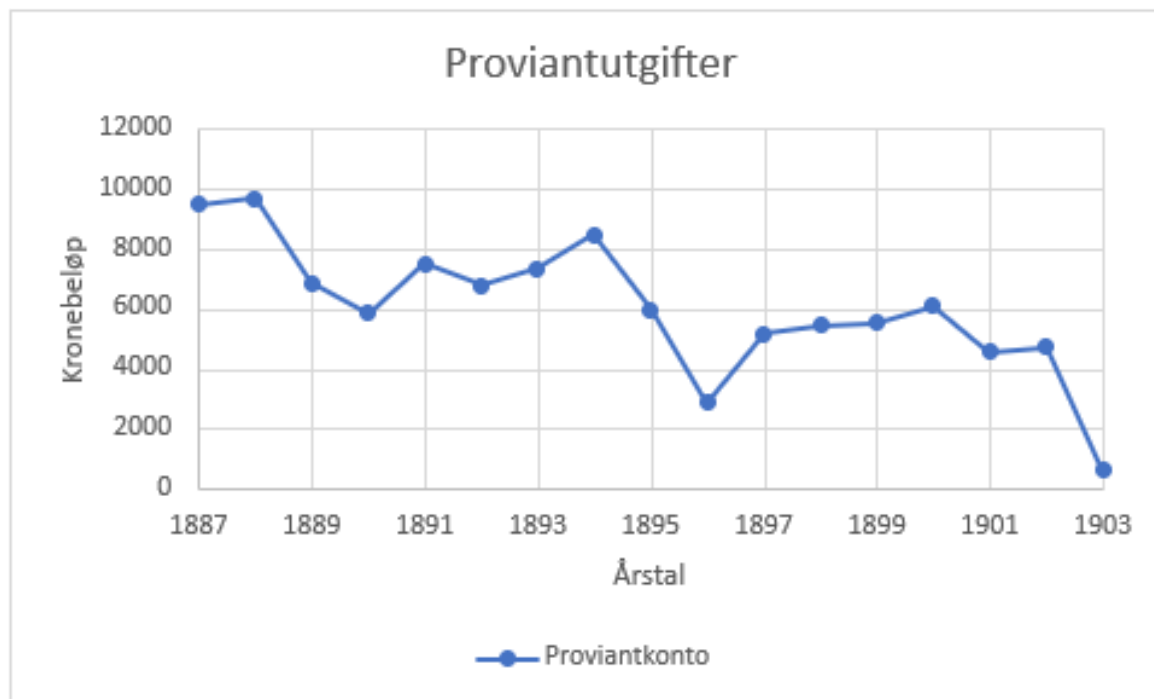
¹⁹² Grafen i figur 3.3 er basert på hyrekontoen i hovudboka til D/S Alert Hovedbok D/S Alert, Utbyttekonto 1886-1903 For meir detaljerte data, sjå Tabell 3.3, side 113

¹⁹³ Hovedbok D/S Alert, Gevinst & Tabs-konto 1893 Ibid, Fragtkonto 1892-1893

store variasjonar i kven som er tilsett på skipet til ei kvar tid. Det kan skape feil inntrykk av utviklinga innan hyrenivå på D/S Alert i den amerikanske fruktfarten. To forskjellige maskinistar stiller t.d. med ulike erfaringsnivå og krav til hyre. Samstundes kjem det òg fram i enkelte høve at styrmannen fekk utbetalt mindre pengar enn andrestyrmannen. Dette må ha vore eit eige system for korleis pengane vart utdelt for enkelte i mannskapet, og som ikkje er forklart i hovudbøkene. Sannsynlegvis er dette pengar som vart betalt ut til mannskapet der òg då, mens resten vart betalt ut på andre måtar, anten til familie heime, eller ved seinare høve.

Hyrekontoen til D/S Alert er eit særst godt bevis for at det var høgare lønskostnader ved å ha eit skip i den amerikanske fruktfarten enn i europeisk fart. Dette kjem av alle dei åra skipet gjekk samanhengande i europeisk fart etter 1895. Det er små variasjonar kvart år som lett kan forklarast med kompetanseforskjell mellom individuelle sjømenn ved utskifting av mannskap og ulike lønskrav mellom desse. Slik sett er det vanskeleg å samanlikne sjømenn og koma fram til eit fast lønsnivå for t.d. ein maskinist eller ein matros, då det kom an på marknaden sjømannen var i og kva kompetanse vedkomande hadde. Det er meir relevant å ta for seg dei totale utgiftene til eit skip, då føretaket til skipet vil ha hatt eit relativt fast budsjett for kor mykje dei kunne betale til mannskapet. D/S Alert sitt lønsbudsjett er eit godt døme på dette, då det er lite forskjell frå år til år i europeisk fart.

3.4.2 Proviantkontoen til D/S Alert



Figur 3.4¹⁹⁴

Føringa av proviantkontoen til D/S Alert startar ikkje før i 1887. Proviantkontoen viser at det vart brukt meir pengar på proviant dei åra skipet gjekk i den amerikanske fruktfarten.

Utgiftene på proviantkontoen er, som med hyrekontoen, relativt stabil frå 1897 av. I debetkontoane til kapteinane kjem det mellom anna fram at det vart kjøpt mykje fersk fisk og kjøt, i tillegg til grønsaker, mens skipet var i fart på Amerika.¹⁹⁵ Sjømennene var då dyrare i kosten i Amerika enn dei var i Europa. Proviantkontoen tyder på at det ikkje var særleg større mannskap på D/S Alert i USA. Statistikken over viser at det aldri var like store i proviantutgifter i Europa som då skipet gjekk i amerikansk fruktfart. Unntaket er året 1895 då D/S Alert forlet den amerikanske fruktfarten. Proviantkontoen er direkte knytt til utgifter for mannskapet, og viser at D/S Alert hadde større mannskapsutgifter i amerikansk fruktfart enn ved europeisk fart.

Mannskapet på D/S Alert åt godt då dei var i den amerikanske fruktfarten. Mannskapet var rett nok noko større i perioden skipet gjekk til Haiti. Grunnen til dette er at D/S Alert tok med

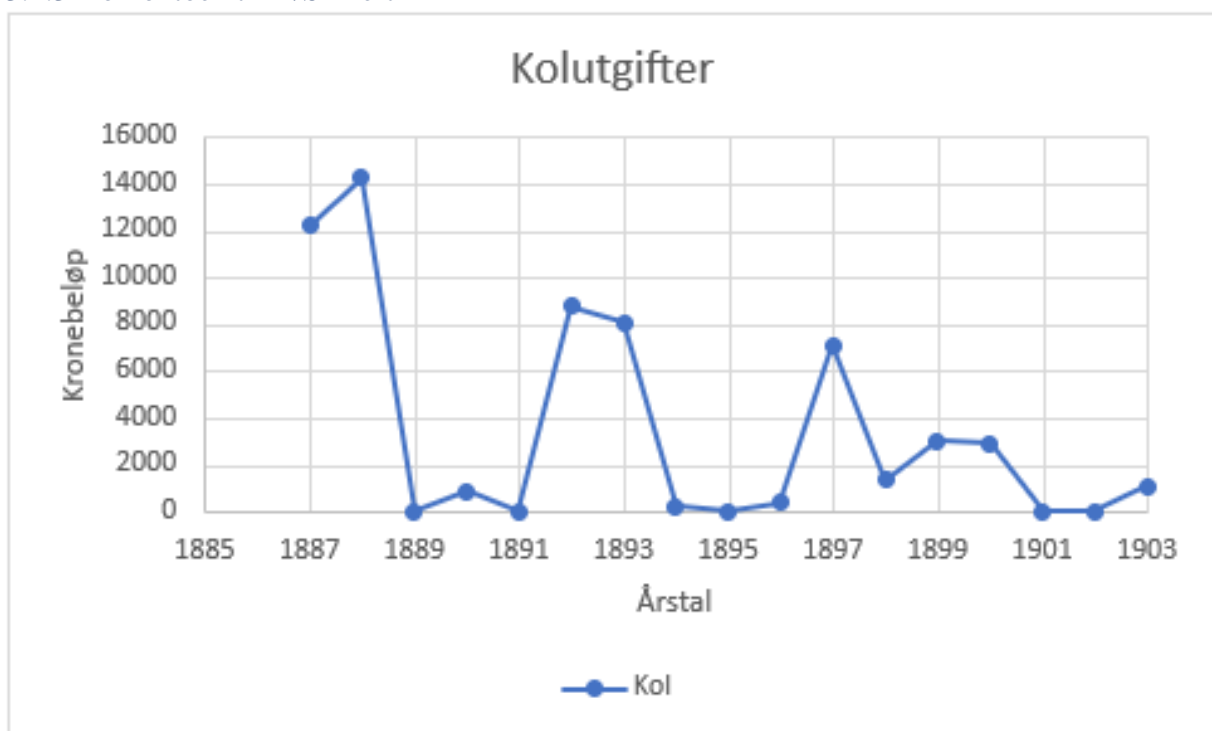
¹⁹⁴ Grafen i Figur 3.4 er basert på proviantkontoen i hovudboka til D/S Alert Hovedbok D/S Alert, Proviantkonto 1887-1903

For meir detaljerte data, sjå Tabell 3.4, side 113

¹⁹⁵ Hovedbok D/S Alert, Kaptein Kanitz Debetkonto, 1887-1889

seg sjauarar frå San Salvador.¹⁹⁶ Tidlegare er det skrive om at det var fruktselskapet sine arbeidrarar som lasta og lossa frukta.¹⁹⁷ Tida då D/S Alert gjekk til Haiti var derimot eit tidlegare stadium i den amerikanske fruktarten, då fruktselskapa ikkje var like godt etablerte ved plantasjane som dei vart seinare. Samstundes, då befraktaren Haitian Mail & Steamship Company, slik namnet tilseier, ikkje utelukkande var eit fruktselskap/fruktimportør, måtte D/S Alert organisere sjauarjobben sjølv. Dei ekstra sjauarane kan vere med å forklare kvifor åra 1887 og 1888 er åra med høgast proviantutgifter.

3.4.3 Kolkontoen til D/S Alert



Figur 3.5¹⁹⁸

D/S Alert sin kolkonto har ekstreme variasjonar i utgifter frå år til år. Dette kjem av at skipet gjekk mykje i certeparti og fleire år var det ikkje kolutgifter i det heile. 1884 og 1885 er ført i det same rekneskapet i boka og er difor urimeleg stort. Samstundes var skipet tur-retur til USA i 1886, noko som er med å forklare dei store kolutgiftene dette året. Frå 1890-91 var

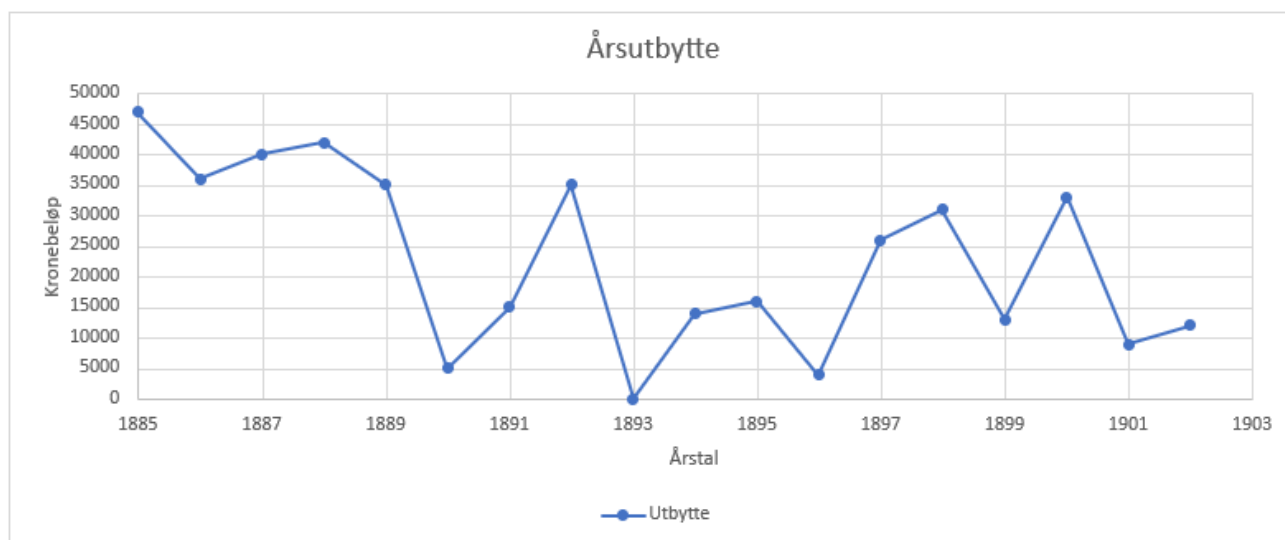
¹⁹⁶ Tronstad, P. O., 1945, s. 1

¹⁹⁷ Petersen, K, 1949, s. 100

¹⁹⁸ Grafen i Figur 3.5 er basert på kolkontoen i hovudboka til D/S Alert Hovedbok D/S Alert, Kulkonto 1885-1903 For meir detaljerte data, sjå Tabell 3.5, side 114

skipet tilbake i Europa under kaptein Michelsen si andre tid som førar av skipet.¹⁹⁹ Skipet returnerte til Europa i 1895, noko som forklarar auken i kolutgiftene etter dette. Skipet vart reparert i 1896, noko som er grunnen til at det vart kjøpt mindre kol dette året. Skipet gjekk ned i februar 1903. Dermed er kolutgiftene mindre relevante dette året. Det denne grafen viser, er at skipet berre gjekk i fart på Amerika i certeparti. Dette kjem av at det var befraktar²⁰⁰ Dei åra med små årsutgifter i rekneskapet, t.d. 1888, kjem truleg frå endt certeparti, der skipet kjøpte restane av kolet som var att etter endt certeparti, i staden for å levere det tilbake til befraktaren. Det same gjeld for åra 1892 og 1894.

3.4.4 Utbyttekontoen til D/S Alert



Figur 3.6²⁰¹

Det var store variasjonar i utbyttet på D/S Alert. Det var særleg gode inntekter på slutten av 1880-talet. Frå 1890-1896 er det årsutbytta som regel lågare. Noko av dette vil vere eit resultat av tilstanden på dampkjelen, som Bergh & Helland sa hadde vore eit problem i nokre

¹⁹⁹ Fraktkonto Alert 1890-1891

²⁰⁰ Tenold, 2020, s. 44

²⁰¹ Grafen i Figur 3.6 er basert på utbyttekontoen i hovudboka til D/S Alert. Årsutbytta for 1884 og 1885 er slått saman, som gjer at utbyttet for 1885 er uforholdsmessig stort.

Hovedbok D/S Alert, Utbyttekonto 1885-1902

For meir detaljerte data, sjå Tabell 3.6, side 114

år, men det er usikkert kor lenge. Truleg var det ikkje eit nemneverdig problem med dampkjelen på D/S Alert før i 1893, då dei hadde fått eit bra utbytte i 1892.

I november 1892 grunnstøtte D/S Alert ved den colombianske kysten og mannskapet måtte forlate skipet. D/S Alert trengte bergingsbåt og kom tilbake til USA i februar 1893.²⁰² D/S Alert fekk ikkje nytt certeparti før september 1893. Dette forklarar kvifor det ikkje vart tatt ut utbytte dette året. D/S Alert havarerte òg på reise til New York i desember 1893.²⁰³ I følge forhandlingsprotokollen frå årsmøtet våren 1894 hadde det vore ei hending i Mexico, der D/S Alert hadde tapt steam året før, som sannsynlegvis var det same havariet.²⁰⁴ Dette er det første tydelege teiknet på at D/S Alert hadde problem med dampkjelen sin på 1890-talet, men den vart likevel ikkje bytta ut før 1896.

Om ein ser vekk frå havariet til D/S Alert i november 1892 og tar utgangspunkt i at dette var eit normalt år for skipet, låg nettoinntekta på same nivå slutten av 1880-talet. Elles gjekk inntektene på D/S Alert ned på 1890-talet. Dette kan i stor grad med forklarast ut frå havariet i Colombia, som førte til mykje landligge for D/S Alert og at dampkjelen byrja å verte dårleg. Skipet hadde ikkje tatt inn vatn ved grunnstøytinga i Colombia, så det er truleg snakk om naturleg slitasje av kjelen heller enn ein konsekvens av ulukka. Resultatet av dette er i alle fall fleire år med lågt utbytte, også i samanlikning med dei følgjande åra der D/S Alert var utanfor den amerikanske fruktfarten.

Den offisielle forklaringa til Bergh & Helland på kvifor dampkjelen var i dårleg stand, var som nemnt “de konstante certeparti på Amerika”. Dette er ei mogleg forklaring på det som skjedde, men det kan òg ha vore ei orsaking for manglande vedlikehald på skipet.

Reparasjonen av D/S Alert kosta kr. 55 000 og auka verdien til skipet frå kr. 130 000 til kr. 150 000.²⁰⁵ Truleg hadde det då vore verdt det å ha ta denne reparasjonen tidlegare, då D/S

²⁰² Hovedbok D/S Alert, Gevinst- og tabskonto, 1893

²⁰³ Hovedbok D/S Alert, gevinst- og tabskonto, 1893

²⁰⁴ Forhandlingsprotokoll D/S Alert, s. 5

²⁰⁵ Hovedbok D/S Alert, Veritastaxering 1896
D/S Alert, forhandlingsprotokoll s. 7

Alert var sær s lite effektiv med den dårlege dampkjelen. Havariet i Mexico i 1893 hadde òg ført til erstatningskrav frå befraktaren som meinte at D/S Alert ikkje kom til avtalt tid.²⁰⁶

Det rekneskapan til D/S Alert demonstrerer, er at det kunne vere store forskjellar på det økonomiske grunnlaget i den amerikanske fruktfarten frå eit år til eit anna, avhengig av kor ofte skipet kunne ta del i farten. Dette er for så vidt tilfelle i alle næringar, men D/S Alert hadde fleire dårlege år i den amerikanske fruktfarten på 1890-talet. Det var fleire vanskar sjømennene møtte på i den amerikanske fruktfarten som resultat av manglande utbygging av viktig infrastruktur.²⁰⁷ Når ein samanliknar dei dårlege åra for D/S Alert i utbyttetabellen, ser ein at det ikkje var verdt å ha dårlege år i den amerikanske fruktfarten, om ein kunne ha gode år i Europa.

I oktober 1895 vart taksten til D/S Alert, som nemnt, sett til kr. 130 000.²⁰⁸ Den nye taksten, som truleg kom like etter reparasjonen i 1896, var kr. 150 000.²⁰⁹ Det betyr at knapt halvparten av kostnaden reparasjonen vart gjenspegla i verdiauken til skipet etter at det var reparert. Likevel hadde nok D/S Alert allereie tapt tilsvarende beløp i inntekter fram mot reparasjonen, både som resultat av tapt fartstid, men òg andre utgifter knytte til havari. Trass i utbetringa av maskina og kjelen, var D/S Alert ferdig i den amerikanske fruktfarten. Det er umogleg å slå noko fast om intensjonen til reiarane her, då kjeldene ikkje seier noko om kva planane vidare var for D/S Alert. Ut frå kolkontoen kan ein likevel slå fast at skipet gjekk lite i certeparti i Europa, men så og seie eksklusivt i certeparti i Amerika. Desse ga særleg gode inntekter på 1880-talet, som var perioden reiarane fekk henta ut mest utbytte frå skipet.

Kvifor kom ikkje D/S Alert tilbake til den amerikanske fruktfarten? Dette er truleg eit resultat av at skipet ikkje lenger var eigna til det. D/S Alert var blant dei første dampskipa som kom med i denne farten, og var ikkje eigentleg bygd for den. Konkurransen i 1895 var stor og då skaden på dampkjelen kom, vart nok dette eit naturleg sluttunkt. Samstundes skulda Bergh & Helland på konstante certeparti på Amerika for slitasjen på dampkjelen. Dette kan ha vore

²⁰⁶ Forhandlingsprotokoll D/S Alert D/S, s. 5

²⁰⁷ Olsen, L. R., 1945, s. 3

²⁰⁸ Hovedbok D/S Alert, Veritastaksering D/S Alert, 1895

²⁰⁹ Hovedbok D/S Alert, Veritastaxering D/S Alert 1886

ein medverkande faktor for at skipet ikkje vart sendt tilbake til Amerika. Eventuelt kan det ha vore ein effektiv måte å skyve frå seg ansvar for skaden. Temaet amerikanske befraktarar som dreiv rovdrift av norske skip i amerikanske certeparti, var vanleg i avisene på dette tidspunktet. Det skal òg merkast at Bergh & Helland ikkje slutta å sende skip til amerikanske certeparti etter dette. Det skjedde mellom anna med både D/S Bergenseren og D/S Simon Dumois, som vert omtalt i andre kapittel i denne oppgåva. Om D/S Alert skulle vende tilbake til den amerikanske fruktfarten, ville skipet vore eit av dei minst eigna skipa i farten, samstundes som amerikanske eigarar sjølv byrja å skaffa seg fruktbåtar som var større enn dei norske. Dette er særleg relevant for D/S Alert, som i stor grad gjekk i ei blanding av tømmerfart og fruktfart på Amerika. United Fruit Company ville nok ikkje hatt skipet og mindre selskap, som Vaccaro Brothers, var nok ikkje interesserte i eit av dei treigare trampskipa.

3.5 Konklusjon

D/S Alert hadde ein del problem i den amerikanske fruktfarten. Skipet var ute av amerikansk fruktfart ein periode mellom 1889 og 1891. Dette var truleg eit resultat av at reiarane ville halde eit auge med Kaptein Michelsen. Det var òg særleg høge inntekter for skipet i perioden 1886-1889, noko som truleg kom av at skipet hadde særleg god lastekapasitet. Skipet forlot den amerikanske fruktfarten i 1895 grunna problem med dampkjelen, men det var likevel sannsynleg at skipet ikkje ville heldt fram i den amerikanske fruktfarten etter dette, då skipet ikkje lenger var særleg godt eigna til det, samanlikna med dei nye skipa i farten. Då D/S Alert grunnstøtte i Colombia i 1892, viser dette òg eit anna problem ein kunne ha i den amerikanske fruktfarten, nemleg den store faren for havari. Sjølv om skip fekk fordelt risikoen gjennom skipsforsikring, førte lengre tid med reparasjon til ulønsam liggetid ved hamn.

Kaptein Kanitz starta som kaptein på D/S Alert, før han seinare hadde ei lang karriere som skipskaptein. Han vart heidra med Bergens Shipperforening sin orden “den gyldne oktant”.²¹⁰ Han var ein av dei ti første til å få denne utmerkinga, saman med m.a. andrestyrmannen hans

²¹⁰ Pettersen, L., og Thowsen, A., 1968, s. 227

på D/S Alert, Peder Tronstad.²¹¹ D/S Alert vitnar om at det nesten heilt frå starten av var mogleg for unge kapteinar å byggje seg ein karriere i farten. I tilfella med Kanitz, og for den del Peder Tronstad, som seinare vart kaptein på fruktbåten D/S Banes, var dette første steg til å få ein prominent posisjon blant andre anerkjende kapteinar i Bergen.

D/S Alert viser at det var mogleg for skipsreiarane i Bergen å tene godt i den amerikanske fruktfarten, både før og etter at det kom spesialbygde skip med i farten. Likevel kjem det òg fram at om ein hadde dårlege år i den amerikanske fruktfarten, som følgje av havari og dårleg vedlikehald, var det mogleg å hente meir fortjeneste andre stader. Spørsmålet som står att, er då om det var særleg stor slitasje på skipa i den amerikanske fruktfarten eller ikkje. Den amerikanske fruktfarten var kjend for å vere ein risikabel fart, grunna lite utbygd infrastruktur, t.d. fyrtårn, i tillegg til at Karibia er særers vêrutsett. I følgje Lauritz Pettersen tok D/S Alert stor skade under ein orkan hausten 1891, men eg har ikkje funne ei kjelde for dette og det er heller ikkje nemnt i hovudboka eller forhandlingsprotokollen.²¹² Reiarane viser som nemnt likevel til at kjelen var skadd som resultat av slitasje grunna at skipet konstant gjekk i certeparti.²¹³

Gjennomgangen av hyrekontoen og proviantkontoen viser at det var fleire utgifter knytte til mannskapet når skipet var i USA samanlikna med når det var i Europa. Ut frå dette er det tydeleg at det var ein oppgang i lønsvilkåra til sjømenn som var i den amerikanske fruktfarten, noko som vil ha ført til auka sjømannshyrer heime i Noreg òg. I Bergens Aftenblad vart sjømannhyrene i den amerikanske fruktfarten løfta fram som gullstandarden for kva ein kunne tene som sjømann.

Året 1895 markerer eit klart skilje i Bergh & Helland sin strategi for D/S Alert. Skipet gjekk ut av den amerikanske fruktfarten grunna mekaniske problem og vart aldri meir sendt tilbake. Dei var dei som disponerte skipet, men dei var avhengig av støtte frå dei andre partsreiarane. Hendingsforløpet mellom 1886 og 1895 viser at D/S Alert hadde fleire problem i Amerika og i den amerikanske fruktfarten. Kaptein Michelsen fekk alkoholproblem i 1887, skipet/lasta

²¹¹ Ibid

²¹² Pettersen, L., 1981, s. 236

²¹³ Forhandlingsprotokoll D/S Alert, s. 6-7

vart konfiskert i august 1889, skipet grunnstøtte ved den columbianske kysten i 1892, noko som sette skipet ut av spel i ca. 10 månader, og dampkjelen var utslitt 1895. I tillegg var det på dette tidspunktet fleire skip i den amerikanske fruktfarten som var mykje betre eigna enn D/S Alert til å drive fruktfart i tropevarmen.

4. D/S Simon Dumois



Figur 4.1 Maleri: Bergens Sjøfartsmuseum, Museum Vest

4.1 Introduksjon

I dette kapittelet vil eg ta for meg dampskipet D/S Simon Dumois. D/S Simon Dumois var eit av dei første norske skipa som var spesialbygd for den amerikanske fruktfarten.²¹⁴ Eg vil byrje med å introdusere skipet og reiarlaget som eigde det. Etter dette vil eg undersøkje kvar skipet var i bruk i den amerikanske fruktfarten og korleis det kom med i den. Vidare skal eg gje ei oversikt over kven som var kapteinar på skipet og finna ut kva bakgrunn dei hadde for det. Etter dette vil eg analysere dei økonomiske tilhøva ved skipet og undersøkje kva for utgifter og inntekter det hadde i den amerikanske fruktfarten.

4.2 Fruktskipet Simon Dumois

D/S Simon Dumois var meir moderne enn dei skipa som me har vore gjennom til no. Den vart bygd i stål i Grangemouth i Skottland i 1890 og var utstyrt med mekanisk

²¹⁴ Grieg, J., 1930, s. 56

ventilasjonsanlegg.²¹⁵ Skipet kosta kr 251 300 å byggje og var på 427 NRT.²¹⁶ Dette må ikkje forvekslast med mekaniske kjølesystem som aktivt kjøler ned lufta i skipet. Lufta som kom inn på den eine sida av vifta, hadde den same temperaturen når den kom inn på den andre sida. Viftene førte likevel til ei betre luftgjennomstrøyming enn dei konverterte trampskipa. Dei forseinka òg oppvarming frå innsida av lasterommet, då modnande bananar produserer varme.²¹⁷ Høge temperaturar fører til vidare modning av bananar, slik at god luftgjennomstrøyming er essensielt for skip som fraktar bananar der aktiv kjøling ikkje er eit alternativ.

D/S Simon Dumois var òg utstyrt med ein trippel ekspansjonsmaskin.²¹⁸ Konseptet for denne maskina er veldig lik double compound, men i ein ekstra ekspansjonsfase. Sylindrane 1, 2 og 3 aukar i volum og minkar i trykk. Når dampen har gått gjennom syklusen i ein sylinder, går den vidare til den neste og går gjennom ein lik syklus. Etter at dampen var ferdig i den tredje sylindren, gjekk den ut av maskina anten som eksos eller i ein kondensasjonstank for så å kunne brukast til å lage meir damp. Det var ganske nytt at norske skip hadde desse maskinene.²¹⁹

D/S Simon Dumois kunne ta med seg 12 passasjerar, noko som var nyttig for transport av tilsette i dei amerikanske fruktselskapa i Karibia og Mellomamerika.²²⁰ Ein artikkel i Nordisk Tidende skildra passasjerfasilitetane på D/S Banes, som var av same skipstype og bygd ved same verft som D/S Simon Dumois, som luksuriøse.²²¹ Salongen var full av ulike utsmykkingar og raritetar som berre sjømenn i fjerne farvatn hadde tilgang på. Journalistane hadde stussa over ei dødningehand som låg framme, før førstestyrmann Peder Tronstad,

²¹⁵ Grieg, J., 1930, s. 56

Veritas Skipsregister, 1891

²¹⁶ Hovedbok D/S Simon Dumois, Rederikonto 1890

Veritas Skipsregister, 1896

²¹⁷ Martin, J., 2018, s. 32

²¹⁸ Lloyds shipping register 1891

²¹⁹ Day, Lance and McNeil, Ian , 2013, s. 694-695.

Det første suksessfulle skipet til å ta i bruk ein slik maskin, var skipet SS Aberdeen i 1881.

²²⁰ Bennett's Handy Book, 1901, s. 20

²²¹ Nordisk Tidende, 14.05.1894

tidlegare andrestyrmann på D/S Alert, hadde avslørt at det var ei vanskapt potet frå Kuba.²²² I 1890 var slike skip den mest luksuriøse måten å reise til bananplantasjane på.

Fleire av skipa som var bygde i Grangemouth rundt 1890, fekk namn etter Dumois familien og områda der H. Dumois & Co hadde bananplantasjar. Nokre eksempel på skip bygd i Grangemouth 1890 for certepartia til H. Dumois & Co er D/S Georg Dumois og D/S Banes i Grangemouth.²²³ Desse to skipa var ikkje eigde av Bergh & Helland, men av andre reiarar i Bergen. Likevel tyder samanhengen mellom namna, byggestaden og byggetidspunktet på at det var eit visst samarbeid mellom reiarlaga når det kom til bestillinga av skipa. Dumois-familien var tidleg ute med å dyrka bananar på Banes, Cuba. Dette var ei av hamnene der skipa til Bergh & Helland gjekk ofte. Ved stiftinga av United Fruit Company i 1899 var H. Dumois & Co eit av selskapa som vart med i den nye koalisjonen.²²⁴

4.2.1 Rederiet Simon Dumois

Partsfordelinga i “Rederiet Simon Dumois” skil seg drastisk ut frå dei andre partsreiarlaga Bergh & Helland var med i. Både D/S Bergenseren og D/S Alert hadde vore delt inn i hundrepartar. Simon Dumois var delt inn i 56 partar.²²⁵ Då Bergh & Helland investerte partar til å danne partsreiarlaget, forplikta 13 ulike partar seg til å investere minimum £ 1000 kvar, utanom Joachim Grieg, som forplikta seg til £ 2000, totalt £14 000.²²⁶ Dette gjorde at kvar enkelt part var nesten dobbelt så dyr som om det hadde vore hundrepartar. Vidare kjem det fram at ved det første reiararmøtet til D/S Simon Dumois i 1891 var det 27 56-partar til stades. Ved votering om disponerten sin provisjon stemte ikkje Bergh & Helland, men 22 56-partar gjorde det.²²⁷ Dette tyder på at Bergh & Helland eigde fem 56-partar mellom seg. I så fall har Bergh & Helland satsa nemneverdig meir pengar på D/S Simon Dumois enn det dei gjorde på D/S Bergenseren og D/S Alert. Dette er nok eit resultat av at dei var villege til å satse mykje i den amerikanske fruktfarten, samstundes som dei hadde tent nok pengar som skipsreiarar til å ha råd til det. Det var òg mange andre i Bergen som var villege til å satse stort på den

²²² Ibid

²²³ Lloyds register of shipping, 1891

²²⁴ Wright, L., 1911, s. 469

²²⁵ Forhandlinsprotokoll D/S Simon Dumois, s. 1

²²⁶ Pettersen, L., 1981, s. 212

²²⁷ Forhandlinsprotokoll D/S Simon Dumois, s. 1

amerikanske fruktfarten. Då 56 ikkje er eit rundt tal, er det sannsynleg at folk i Bergen var så ivrige etter å investere i den amerikanske fruktfarten at Bergh & Helland fekk tak i nok kapital til nybygginga før dei nådde dei vanlege hundre partane.

D/S Simon Dumois skil seg ut frå dei andre skipa ved at Joachim Grieg var ein av partshavarane til skipet. Mellom anna fremja han forslaget som vann fram i voteringa om disponentane Bergh & Helland sin kommisjon i 1891.²²⁸ Det er mogleg at Joachim Grieg hadde ei rolle i nybygginga av skip i Grangemouth for den amerikanske fruktfarten. Ein annan ting som er særleg interessant, er lågt oppmøte på fleire av reiar møta. Dette kan koma av kulturen i shippinglivet i Bergen denne perioden, med at det var særst lite informasjon partsreiarar fekk då skipet gjekk i charter.²²⁹ Det vanlege er at det står dato og stad for møtet og at rekneskapen vart lesen opp. Deretter er det bemerka at ingen møtte opp, så møtet vart heva og protokollen vart signert av Bergh & Helland og revisor. Dette kan tyde på at D/S Simon Dumois gjekk tilnærma eksklusivt i fart under certeparti, noko som førte til mindre oppmøte enn ved dei andre partsreiarlagane. Då det var få reiarar i partsreiarlaget, er det òg sannsynleg at Bergh & Helland hadde kontakt med reiarane utanom møta. Reiarane kom då gjerne ikkje på årsmøta med mindre det var noko viktig som skulle diskuterast om drifta av skipet.

Kva rolle hadde Joachim Grieg i bestillinga av D/S Simon Dumois? D/S Simon Dumois var oppkalla etter Simon Dumois i fruktselskapet H. Dumois & Co, og var eit av fleire skip som skulle ta på seg Dumois-namnet etter medlem i Dumoisfamilien. Selskapet kom til Banes i 1889 og starta fruktdyrking der. Samstundes hadde i alle fall D/S Alert kjøpt proviant frå H. Dumois & Co i New York i 1889.²³⁰ Om Bergh & Helland eller Kaptein Kanitz hadde ei rolle i å starte eit samarbeid mellom H. Dumois & Co og bergenske skipsreiarar, er ukjent, men det er inga tvil om at Joachim Grieg spelte ei viktig rolle her. Joachim Grieg hadde opprinneleg gått inn i partsreiarlaget med 8/56-partar før han selde to av partane vinteren 1889, ca. 5 månader før skipet var ferdigstilt.²³¹ Det verkar då som at Joachim Grieg hadde investert mykje tidleg for å sikra snarast bygging av skipet, men at han ikkje var interessert i

²²⁸ Forhandlingsprotokoll D/S Simon Dumois, s. 1

²²⁹ Bollmann, J., 1936 s.

²³⁰ Debet Captein J Kanitz 29.06.1889

²³¹ Brev frå Joachim Grieg til Bergh & Helland, 28.12.1889

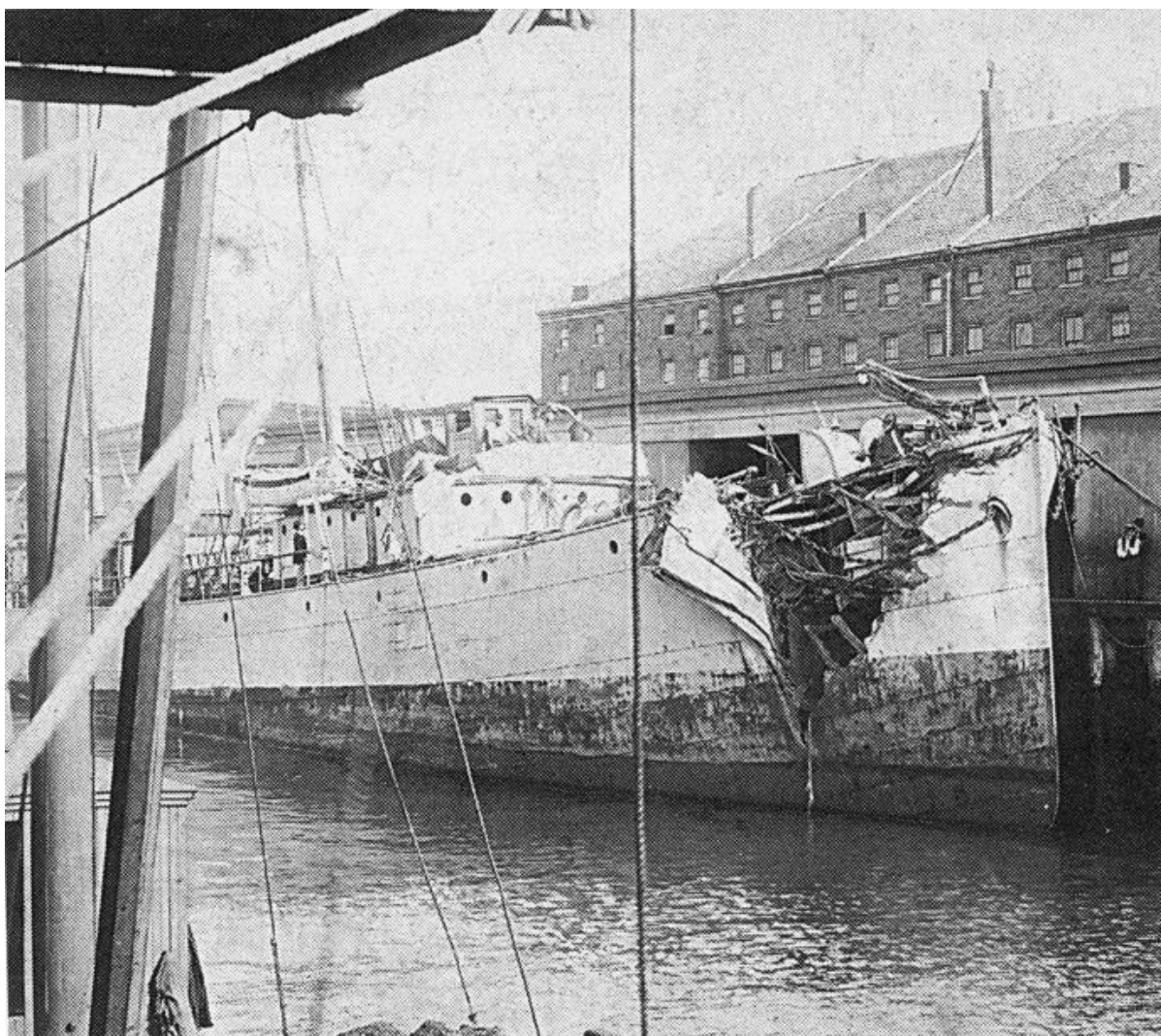
å eige ein så stor skipspart over tid. Det opprinnelege beløpet for åtte 56-partar var difor for å sikre at skipet vart bygd, i påvente av fleire investorar.



Figur 4.2 Foto: Bergens Sjøfartsmuseum, Museum Vest

På biletet over ser ein D/S Simon Dumois under lasting av bananar i Karibia. Det er verdt å merke seg at skipet er svart på dette biletet. På neste bilete under er skipet malt kvitt. Dette viser at praksisen med å male fruktskip i kvitt, ikkje kom til før ein gong etter 1890.²³² Dette viser at då D/S Simon Dumois kom inn i den amerikanske fruktarten, var det enno ein læringsprosess om kva som var den beste metoden for å halde temperaturen i lasterommet nede. Dette er noko sjølvst, då det som nemnt i tidlegare kapittel, seinare kom skip med mekaniske kjøleanlegg med i farten, som var meir avanserte enn det mekaniske vifteanlegget D/S Simon Dumois hadde. Når det kjem til kvitmaling av skip for temperaturkontroll, er det lett å tenkje at dette var eit enkelt grep å ta, både med tanke på gjennomføring, men òg idèmessig. Det er då viktig å forstå at dette var eit veldig tidleg stadium i den amerikanske fruktarten og at D/S Simon Dumois var eit av dei første spesialbygde fruktskipa, om ikkje det aller første, som kom med i farten.

²³² Kvitmaling av skip i den amerikanske fruktarten var ein av metodane som vart brukt for å halde temperaturen nede. Kvitt er den fargen som best reflekterer sollys og fører difor til at kvite gjenstandar ikkje vert like varme som t.d. svarte gjenstandar i sollys.



Figur 4.3 Foto: Bergens Sjøfartsmuseum. Museum Vest

Det er usikkert når bildet over stammer fra. I følge Atle Thowsen er dette bildet tatt i 1903, da D/S Simon Dumois hadde ei stor skade.²³³ Han har referert til forhandlingsprotokollen og forklarte at det første prisoverslaget for reparasjonen var på \$21 000.²³⁴ Dette er truleg feil, da den reparasjonen D/S Simon Dumois hadde i 1903 var på grunn av den tredje Veritas-surveyen til skipet, og prisoverslaget kom overraskende på Bergh & Helland.²³⁵ Det er lite truleg at ei slik skade, som stamma frå ein kollisjon, ville overraske Bergh & Helland under rutinemessig vedlikehald, det ikkje finst ei anna referanse til ein slik kollisjon i 1903. Det er

²³³ Thowsen, A., 1998, s. 57

²³⁴ Ibid

²³⁵ Forhandlingsprotokoll D/S Simon Dumois, s. 4

meir sannsynleg at dette biletet er tatt etter kollisjon med ein amerikansk skonnert i 1891.²³⁶ Kapteinen hadde trudd at skipet var lekk under vasslinja og kommanderte mannskapet i livbåtane.²³⁷ Då skipet ikkje gjekk ned, beslutta kapteinen å gå tilbake ombord i skipet og dumpe noko av fruktlasta i sjøen og sette fart mot Boston.²³⁸ På biletet over ser ein at flenga i skroget går heilt ned til vasslinja, men stoppar der. Dette kan godt ha lurt kapteinen til å tru at skipet ville gå ned, og samsvarer godt med denne hendinga. Denne hendinga står ikkje oppført i forhandlingsprotokollen, truleg som resultat av at skada vart dekt av forsikringa på skipet, og førte difor truleg ikkje til særleg diskusjon mellom partsreiarane.²³⁹ Difor kan ein slå fast at D/S Simon Dumois vart malt kvit ein gong mellom våren 1890 og hausten 1891.

D/S Simon Dumois var starten på ei enorm satsing frå bergensreiarane. Triple ekspansjonsdampmaskiner var eit relativt nytt fenomen i internasjonal skipsfart, og særleg i den norske. Det at dampen gjekk gjennom tre sylinder med minkande trykk gjorde at ein kunne utvinne meir av energien lagra i dampkjelen. Dette gjorde at skipet trong mindre kol enn tidlegare dampmaskiner på same avstand, samstundes som maskina vart kraftigare og skipet kunne halde høgare hastighet. Denne teknologien skulle halde seg lenge, og var deriblant brukt av dei amerikanske Libertyskipa som vart bygde under andre verdskrig, om enn i større og meir moderne utgåve enn den D/S Simon Dumois hadde.

4.3 D/S Simon Dumois i den amerikanske fruktfarten

Her vil eg undersøkje kvar D/S Simon Dumois gjekk i den amerikanske fruktfarten, kven som var skipsmeklar og, der det er mogleg, finne ut kven som var befraktar av skipet. Eg vil og sjå etter spesielle hendingar på skipet mens det var i fruktfart og analysere kva desse hendingane kan fortelje om tilhøva for skipet i den amerikanske fruktfarten.

²³⁶ Nordisk Tidende, 23.10.1891, s. 3

²³⁷ Ibid

²³⁸ Ibid

²³⁹ Hovedbok D/S Simon Dumois, Gevinst & tabskonto 1891

4.3.1 H. Dumois & Co

Det var meklarhuset W. W. Hurlbut & co. som først skaffa last for skipet.²⁴⁰ Dette varte ut 1894, så langt som hovudboka i arkivet strekkjer seg over tid. D/S Simon Dumois gjekk i starten mellom Karibia og New York.²⁴¹ I starten gjekk skipet for selskapet H. Dumois & Co, som òg var bakgrunnen for namnet til skipet. Selskapet hadde ei avdeling i New York, men skipet gjekk også til Boston i denne perioden. Grunna denne tilknyttinga til H. Dumois & Co er det sannsynleg at skipet gjekk mykje til Banes og Sama, der selskapet hadde bananplantasjar.

Seinare gjekk D/S Simon Dumois for United Fruit Company. Som tidlegare nemnt var H. Dumois & Co. eit av selskapa som vart med i United Fruit Company frå starten av. H. Dumois heldt seg òg relevant i den amerikanske fruktfarten utover dette, då D/S Hippolyte Dumois vart sjøsett i 1902. I 1901 ga meklarhuset Bennett & Walsh ut ei handbok med informasjon om skip dei hadde vore meklar for i den amerikanske fruktfarten og relevant informasjon om t.d. distansar og aktørar i den.²⁴² Der kjem det fram at på det tidspunktet gjekk D/S Simon Dumois for United Fruit Company.²⁴³

I 1899 gjekk D/S Simon Dumois frå Boston til H. Dumois & Co på San Domingo, Puerto Rico.²⁴⁴ Undervegs kom det skade på propellen, noko som kravde reparasjon før vidare bruk. I tillegg til dampmaskin var D/S Simon Dumois òg utstyrt med segl. Kapteinen instruerte mannskapet om å ta desse i bruk. Då segla berre var meint som ei back up-løysing ved motorproblem, var dei dessverre for små til å få fart på skipet, noko som resulterte i fleire dagar med venting og nødsignal.²⁴⁵ Eit nederlandsk skip kom etter nokre dagar og baud seg til å taue nordmennene til Havanna.²⁴⁶ Kapteinen takka nei til dette, då det ville vere vanskeleg å fikse propellen skikkeleg der. Maskinistane var dessutan nære ved å fikse

²⁴⁰ Befraktungs- og adressecommisjonskonto D/S Simon Dumois 1890-1894

²⁴¹ Fraktkonto D/S Simon Dumois, 1890

²⁴² Bennett's Handy Book, 1901, s. 20

²⁴³ Ibid, s. 20

²⁴⁴ NHST 14.06.1899, s. 1

²⁴⁵ Ibid

²⁴⁶ Ibid

propellen såpass at skipet kunne gå i halvfart. Dette viser at segla på skipet ikkje var meint til å brukast med mindre det var heilt nødvendig.

4.3.2 United Fruit Company

I hovudbøkene står det kva for amerikanske hamner skipet gjekk til i 1894. Etter dette må eg bruka andre kjelder for å sjå kvar skipet gjekk. I ei rettssak i 1906 kjem det fram at skipet var i tørrdokk i Baltimore i forkant av reise til Banes.²⁴⁷ Dette hadde vore den same destinasjonen D/S Simon Dumois skulle til, då skipet kolliderte med D/S Iberia ved hamn i Baltimore i 1904. Likeins hadde Kaptein Nieuwejaar fått brev av manageren ved Baltimoreavdelinga til UFC i september 1902. Der kjem det fram at D/S Simon Dumois hadde gått for den avdelinga dei siste 5-6 månadane. Ut frå dette framstår det som om Baltimore – Banes var ei vanleg rute for D/S Simon Dumois, i alle fall mellom 1902 og 1906. Igjen knyter dette D/S Simon Dumois nærare Banes som vanleg destinasjon. UFC var i alle fall den største operatøren på Banes i denne tida.

I 1903 skulle skipet på sin tredje survey hos Veritas. Dette skulle vere standard prosedyre, og Bergh & Helland rekna med at dette ville bli ei relativt billeg affære. Dei vart då desto meir overraska over at kapteinen sendte telegram om at det billegaste tilbodet dei hadde fått, var på \$21 000, som tilsvarte 77 700 kroner.²⁴⁸ Tidlegare år hadde det vore lågt oppmøte ved reiar møta på Bergens Børs, men etter denne nyheita møtte dei fleste opp for å ta del i avgjerda om kva som skulle skje vidare. Oppmøtet endra for så vidt ikkje vedtaket, då forslaget til Bergh & Helland vann fram. Dei hadde allereie før møtet bede kapteinen om å skaffe tilbod på “partial repairs” før start på nytt certeparti, for så å vende heim etter at certepartiet var over. I løpet av møtet kom det nytt telegram, ser det sto at “partial repairs” kunne skaffast for 12 000\$, som deltakarane på reiar møtet kunne slutte seg til.

²⁴⁷ Briefs and other records in the action of Di Giorgio importing and steamship company v. claimant of the steamship Simon Dumois, s. 4

²⁴⁸ Vekselkurs henta frå D/S Bergenseren sin Bennet & Walsh Credit/Debet konto februar 1903, 1\$=3,7kr.

Veritassurveyane til D/S Simon Dumois gjekk berre unntaksvis føre seg i New York. Då D/S Simon Dumois hadde fått nytt certeparti som skulle begynne før det var tid å reise tilbake til Bergen, var dette ei praktisk løysing. Ut frå ordlyden i brevet som var sendt ut til partsreiarane verkar det som om det eigentleg var meininga å føreta større vedlikehald i Bergen. At dei vedtok å utføre minst mogleg reparasjon av skipet i New York, for så å ta resten i Bergen, gjer at dette er den mest sannsynlege ordninga for skipet.²⁴⁹

4.3.3 Di Giorgio vs D/S Simon Dumois

Etter reparasjonen i Bergen vinteren 1903/1904 kom D/S Simon Dumois til Baltimore for å gå i fruktfart på Banes våren 1904.²⁵⁰ Då skipet skulle gå frå hamn, estimerte losen sikten til å vere to miles, noko som var meir enn tilstrekkeleg for å kunne ferdast trygt i kanalen ut frå hamna i Baltimore.²⁵¹ Skodda viste seg derimot å vere tjukkare lenger sør i kanalen. Difor bestemte dei seg for å ankre opp så snart dei kom til ein høveleg stad. Då dei kom til ankringspunktet, såg dei at ein skonnert hadde ankra opp der frå før. Dei måtte difor manøvrere seg rundt skonnerten for å få plass. På nett same tidspunkt kom eit anna norsk dampskip, D/S Iberia, fullasta med frukt frå Banes. Det var på veg til kai i Baltimore og måtte manøvrere seg rundt den same skonnerten. Dette resulterte i ein kollisjon der baugen til D/S Simon Dumois traff sida på D/S Iberia. D/S Iberia fekk då ei stor rift i sida og gjekk ned om lag ein time seinare.²⁵²

Etter at saka hadde vore granska av det norske konsulatvesenet, konkluderte det norske forsikringsselskapet med at dette var eit uunngåeleg uhell. Det vart difor ikkje noko rettssak frå norsk side. I staden vart det ei rettssak i Baltimore mellom befraktaren av D/S Iberia, Di Giorgio Import and Steamship Co., og D/S Simon Dumois. Di Giorgio meinte at D/S Simon Dumois hadde vore ansvarleg for kollisjonen og kravde difor erstatning for tapet av lasta på D/S Iberia. Kollisjonen i Baltimore var ei interessant hending som òg gjev eit ekstra innsyn i D/S Simon Dumois etter at hovudboka frå 1890-1894 sluttar. Saka gjekk mellom partane Di

²⁴⁹ Forhandlingsprotokoll D/S Simon Dumois, s. 4-5

²⁵⁰ Briefs and other records in the action of Di Giorgio importing and steamship company v. claimant of the steamship Simon Dumois

²⁵¹ Ibid, s 209

²⁵² Ibid,

Giorgio Fruit & Steamship Company og D/S Simon Dumois. Di Giorgio Fruit & Steamship Company hadde D/S Iberia på charter og kollisjonen hadde som nemnt ført til at skipet D/S Iberia gjekk ned.²⁵³ Saka i Baltimore handla berre om skaden som var kome på lasta på D/S Iberia. Konsulentane til D/S Simon Dumois la vekt på at D/S Iberia og D/S Simon Dumois hadde hatt ulike forsikringsselskap.²⁵⁴ Dette ville ha gjeve insentiv for forsikringsselskapet til D/S Iberia å føre sak mot D/S Simon Dumois, om selskapet meinte at det var mogleg å vinne fram. Om dei hadde hatt det same forsikringsselskapet, hadde selskapet måtte betale den same utbetalinga uansett og ei sak ville ha vore unødvendig. Når det er to forskjellige forsikringsselskap, har selskapa meir å vinne på ei eventuell rettssak. Baugen til Simon Dumois trefte D/S Iberia si babord side. Dette var truleg den største grunnen til at D/S Iberia kom verre ut av kollisjonen enn Simon Dumois. Baugen fungerte då som ein rambukk som flerra opp eit stort hol i sida på D/S Iberia.

D/S Simon Dumois vart frikjend i retten i Baltimore.²⁵⁵ Dette var i samsvar med avgjerda til det norske konsulatvesenet. Kollisjonen i Baltimore gjev òg innsikt i korleis certeparti var organisert i den amerikanske fruktfarten. Det var ikkje alltid skip var forsikra, men begge skipa var det i dette tilfellet. Denne forsikringa dekte likevel ikkje lasta om bord på skipa. Det kan sjølvsagt vere at andre befraktarar brukte å forsikre lasta si, men Di Giorgio gjorde i alle fall ikkje det ut frå at det vart rettssak. Det betyr at når det kjem erstatningskrav for last i forhandlingsprotokollane eller hovudbøkene, så kan dette kome frå andre befraktarar enn dei som har befrakta skipet desse kjeldene tilhøyrer.

4.3.4 Simon Dumois utanfor fruktfarten

I 1894 gjekk D/S Simon Dumois førebels ut av den amerikanske fruktfarten. Den første reisa som kjem fram i fraktekontoen, der skipet var utanfor dei amerikanske fruktfartsområda, er Labrador-Middelhavet den 16. September 1894.²⁵⁶ Truleg var dette med tanke på at skipet måtte heim til Bergen ein tur for vedlikehald. Det som er særleg interessant denne perioden er at W. W. Hurlbut & Co var meklar for skipet i Europa òg. Det kan ha kome av det nære

²⁵³ Ibid, s. 14

²⁵⁴ Ibid, s. 122

²⁵⁵ Ibid, s. 262

²⁵⁶ Hovedbok D/S Simon Dumois, Fragtkonto 1894

samarbeidet med skipsmeklar Joachim Grieg. Han var trass alt partshavar i skipet. Denne tette tilknytninga med Hurlbut & Co. gjorde nok at skipet fort skulle tilbake til Amerika for å drive fruktfart.

Etter 1911 fekk ikkje D/S Simon Dumois fleire certeparti i den amerikanske fruktfarten.²⁵⁷ På grunn av dette vart det foreslått og samrøystes vedteke på reiararmøtet i 1911, at skipet skulle segle heim og seljast. Det er ikkje kjent kva pris skipet gjekk for, men ein annonse i Bergens Aftenblad sa at skipet skulle seljast billeg.²⁵⁸ Skipet vart selt til nye eigarar i Haugesund og skifta namn til D/S Force i 1912.²⁵⁹ I 1913 grunnstøtte skipet ved Island.²⁶⁰ Salet viser at Bergh & Helland berre var interessert i å ha skipet for fruktfart og ikkje hadde bruk for skipet i annan fart.

4.4 Kapteinane på D/S Simon Dumois

I dette delkapittelet skal me undersøkje kapteinane på D/S Simon Dumois. Som nemnt i tidlegare kapittel, var kapteinen den fremste representanten til reiarane i møte med befraktarar, og me skal sjå på bakgrunnen dei hadde for å få denne jobben. Eg vil òg bruke informasjonen frå denne delen til samanlikninga av skip i neste kapittel, der eg vil samanlikne kapteinane og undersøkje koplingar mellom dei ulike partsreiarlaga til dei tre skipa.

4.4.1 Kaptein Kanitz

Kaptein Kanitz, som ikkje fekk bli permanent kaptein på D/S Alert, fekk si første permanente kapteinsrolle på D/S Simon Dumois.²⁶¹ Bergh & Helland kalla sommaren 1889 inn til møte mellom partane som hadde meldt interesse for å stifte nytt partsreiarlag. Skipet hadde då ikkje enno fått namn, men det vart referert til ”nytt dampskib for Kaptein Johan Kanitz”.²⁶²

²⁵⁷ Forhandlingsprotokoll D/S Simon Dumois, s. 6

²⁵⁸ Bergens Aftenblad, 08.11.1911, s. 4

²⁵⁹ Arbeidet, 06.05.1912

²⁶⁰ Arbeidet 30.12.1913

²⁶¹ Debetkonto Captein Kaptein Kanitz D/S Simon Dumois

²⁶² Invitasjon til danning av partsreiarlag for den amerikanske fruktfarten dat. 08.07.1889

Kanitz var på dette tidspunktet i fart på D/S Alert mellom USA og Haiti, men alle involverte partar var inneforstått med at han skulle overrekke kommandoen av D/S Alert til Kaptein Michelsen ved heimkomst nokre månader seinare. Han var eit naturleg val til å vert kaptein på D/S Simon Dumois, då Bergh & Helland plutselig hadde ein tilgjengeleg kaptein, som hadde to års erfaring, utelukkande frå den amerikanske fruktfarten. Han hadde denne rolla fram til 1897 då han informerte reiarane om at han ikkje ønskte å returnere til Amerika av “helbredshensyn”.²⁶³ Han fekk då ein førebels permisjon, mens styrmann Wilhelm Nieuwejaar tok over kapteinsrolla midlertidig. Kanitz returnerte ein kort periode til D/S Simon Dumois, før han seinare vart kaptein på m.a. D/S Bergenseren, D/S Kvarven og D/S Olaf Kyrre, alle skip som tilhørde Bergh & Helland mfl.

4.4.2 Kaptein Weichmann

Frå februar til september 1894 tok førstestyrmann Weichmann midlertidig over kapteinsrolla på D/S Simon Dumois.²⁶⁴ Dette var truleg andre gongen han fekk prøve seg i kapteinsrolla, då han hadde vore kaptein på D/S Alert i 18 dagar på i januar same året.²⁶⁵ Han forlet D/S Simon Dumois kort tid etter i januar 1895 for å bli permanent kaptein på D/S Alert.

4.4.3 Kaptein Nieuwejaar

Ved avgangen til kaptein Kanitz i 1898 tok styrmann Wilhelm Nieuwejaar over kommandoen av D/S Simon Dumois.²⁶⁶ Kaptein Nieuwejaar var fødd i Bergen i 1866 og var busett på Osterøy.²⁶⁷ Han var 32 år gamal då han blei førar av D/S Simon Dumois. Det er ikkje oppført fleire kapteinar etter dette i forhandlingsprotokollen. Han hadde mellom anna kontakt med fruktselskapa i 1902. Han prøvde å forme eit selskap for å byggje eit fruktskip og brukte kontaktane han hadde skaffa seg i Amerika, til å skaffe kapital til det. Camors McConnel virka å ha vore interessert. Fruktselskapet Camors McConnell nemnte at Nieuwejaar var den

²⁶³ Forhandlingsprotokoll D/S Simon Dumois, s. 3

²⁶⁴ Hovedbok D/S Simon Dumois, Debetkonto Kaptein Weichmann,

²⁶⁵ Hovedbok D/S Alert, Hyrekonto 1894

²⁶⁶ Forhandlingsprotokoll D/S Simon Dumois, s. 3-4

²⁶⁷ Folketelling 1900 for 1250 Haus herred, tellekrins 4

kapteinen som leverte best resultat på sin type skip.²⁶⁸ Det same vart sagt av C. C. Buckman, Manager for UFC sin Baltimore avdeling, som meinte at han var ein god og forsiktig mann i fruktfarten, som passa godt på interessene til både befraktarane og skipseigarane.²⁶⁹

4.4.4 Kaptein Lindboe

Trønderen Jacob Lindboe vart førar for D/S Simon Dumois i 1907.²⁷⁰ Han hadde vore førstestyrmann på D/S Simon Dumois under kaptein Nieuwejaar og tenestegjort på skipet i litt over 6 år før han vart kaptein. Han hadde vore sertifisert for å vere kaptein i ca. 10 år då han vart kaptein på D/S Simon Dumois.²⁷¹ Lindboe var berre kaptein i om lag eit år, då han døydde i New York i 1908.²⁷² Han hadde då busett seg i Baltimore over lengre tid og hadde familien sin der. Dette kan tyde på at partane som var involverte i D/S Simon Dumois sin fruktfart, var inneforståtte med at skipet skulle gå ut frå Baltimore over lengre tid.

4.4.5 Uerfarne kapteinar på D/S Simon Dumois

Sidan Weichmann var førebels kaptein på D/S Simon Dumois i ein halvårsperiode, er det mogleg at dette også var tilfelle for Kaptein Nieuwejaar og Kaptein Lindboe.²⁷³ Styrmannen ville ha hatt kapteinslisens for å kunne ta over for kapteinen om noko skulle skje. Med andre ord måtte ein styrmann ha den formelle kompetansen til å vere kaptein, men arbeidde som styrmann for å bygge seg opp erfaring om nokon ville gje dei det ansvaret det innebar til å bli kaptein permanent.

Kaptein Kanitz hadde tidlegare erfaring som kaptein før D/S Alert, då han midlertidig tok over stillinga til kaptein Michelsen som gjekk til avrusing. Då Kaptein Michelsen fekk jobben

²⁶⁸ Korrespondanse mellom kaptein W. Nieuwejaar, S/S Simon Dumois og Camors McConnel & Co 1902

²⁶⁹ Ibid, s. 2

²⁷⁰ I ei rettsak i Baltimore, etter at D/S Simon Dumois hadde kollidert med det andre norske fruktskipet Iberia, står det at han seier han kom frå "Tomjen". Dette er truleg eit resultat av ein amerikansk rettskribent si tolking av den trønderske uttalen av Trondheim.

Lloyd's register of shipping 1907.

²⁷¹ Briefs and other records in the action of Di Giorgio importing and steamship company v. claimant of the steamship Simon Dumois s. 182

²⁷² NHST, 28.03.1908, s. 2

²⁷³ Hovedbok D/S Simon Dumois, Hyrekonto 1894

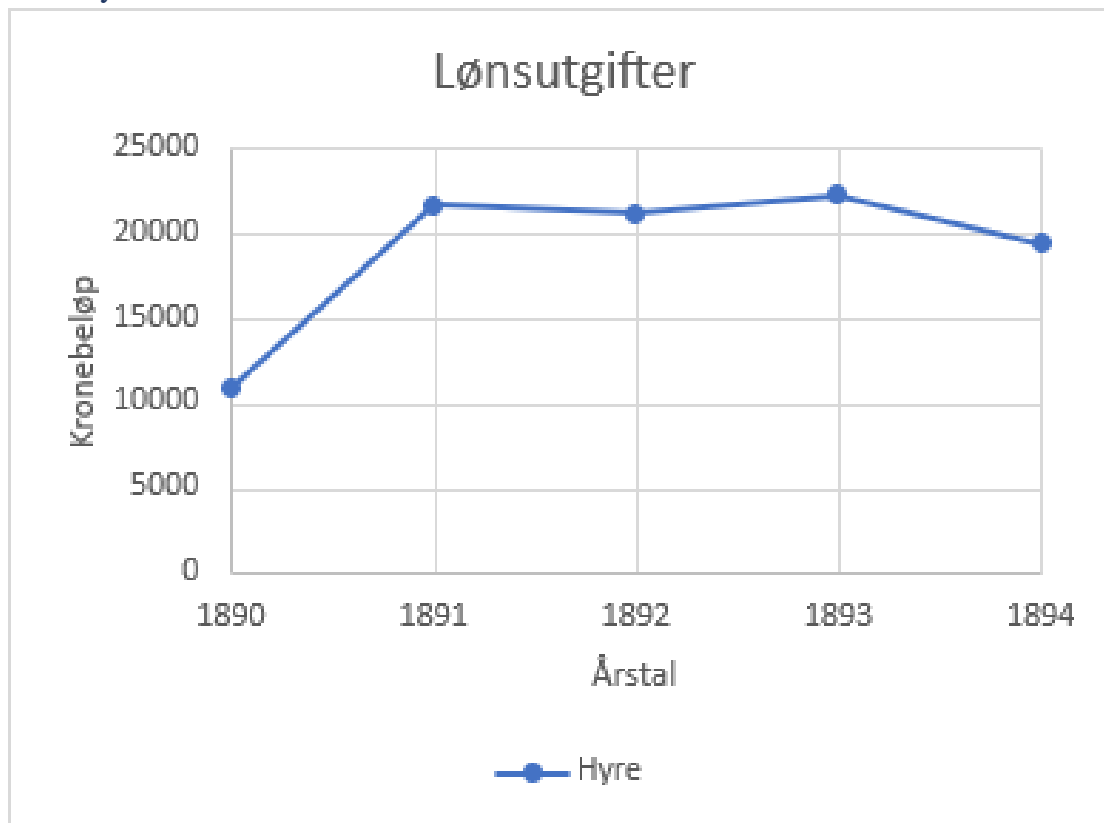
tilbake, fekk Kanitz kapteinsrolla på det heilt nye fruktskipet. Då Kaptein Kanitz hadde relativt kort kapteins erfaring, og alle etterføljarane hans berre hadde erfaring som styrmenn, fortel det at D/S Simon Dumois var eit skip der nye kapteinar fekk lov til å prøve seg og byggje opp CVen sin. Det kan òg vere, at erfaring frå den amerikanske fruktfarten hadde meir å seie enn generell kapteins erfaring. Då Kanitz var ein dampskipskaptein frå den amerikanske fruktfarten som sto utan skip, var det nok naturleg for Bergh & Helland at han skulle vere kaptein på D/S Simon Dumois.

4.5 Rekneskap for D/S Simon Dumois

Her vil eg ta for meg inntektene og utgiftene D/S Simon Dumois hadde i den amerikanske fruktfarten. Eg vil då ta for meg dei utgiftspostane som vil ha hatt meir faste rater enn t.d. reparasjonskontoen, som vert sporadisk påverka av enkelthendingar. Målet mitt er å finne ut korleis tilhøva var for D/S Simon Dumois i den amerikanske fruktfarten. Seinare vil eg bruke funna mine på D/S Simon Dumois i samanlikning med dei andre skipa eg har analysert.

Det er særleg i dette delkapittelet at dei manglande hovudbøkene til D/S Simon Dumois har skapt problem, då den eine attverande hovudboka berre dekkjer fem år. Dette gjer at eg ikkje får dekt rekneskapen like godt som med dei førre skipa. Eg har delvis kompensert for dette ved å finne informasjon i andre kjelder, t.d. aviser, for å kunne fastslå meir om inntektene til D/S Simon Dumois.

4.5.1 Hyrekontoen til D/S Simon Dumois

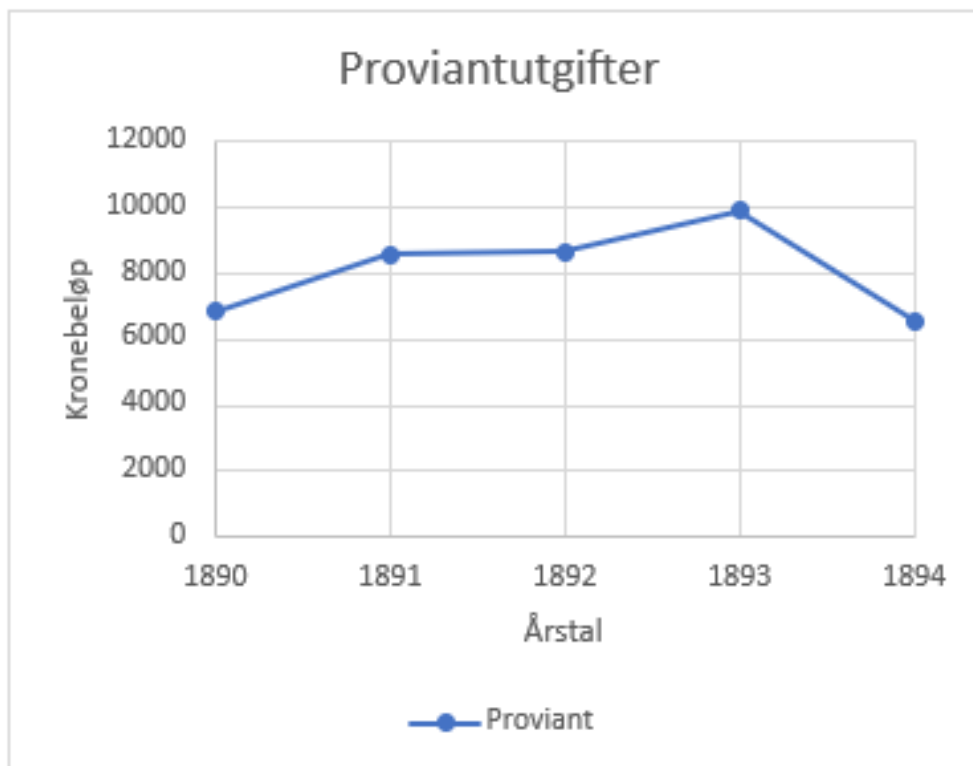


Figur 4.4²⁷⁴

D/S Simon Dumois vart ferdigstilt i mai 1890. Dette vil vere med å forklare kvifor det var eit mykje lågare hyrenivå i 1890 enn dei følgjande åra. Utanom dette var hyret relativt stabilt. Det går noko ned i 1894, men ikkje mykje. Skipet betalte mannskapet for m.a. overtidsarbeid, noko som gjer det naturleg med variasjon i hyrenivået. Truleg var nedgangen i hyrenivået for 1894 eit resultat av mindre arbeid og heimkomst til Bergen i november. Då vart det ikkje betalt løn til mannskapet i desember.

²⁷⁴ Tabellen i figur 4.4 er basert på hyrekontoen i hovudboka til D/S Simon Dumois Hovedbok D/S Simon Dumois, hyrekonto 1890-1894 For meir detaljerte data, sjå tabell 4.4, side 115

4.5.2 Proviantkontoen til D/S Simon Dumois



Figur 4.5²⁷⁵

På same måte som hyrekontoen vil utgiftene på proviantkontoen vere påverka av at D/S Simon Dumois vart ferdigstilt i mai 1890. Dette er årsaka til den store forskjellen mellom åra 1890 og 1891 på proviantkontoen. Det er likevel verdt å merke seg at utgiftene på proviantkontoen berre auka med 25,4%, mens utgiftene på hyrekontoen auka med 99,6% på same tid. Dette kjem av at det nesten ikkje vart betalt hyre før i juli 1890, då det var først då D/S Simon Dumois byrja å gå med last. I mellomtida byrja Kaptein Kanitz å kjøpe proviant til skipet allereie i mai dette året.

²⁷⁵ Tabellen i Figur 4.5 er basert på proviantkontoen i hovudboka til D/S Simon Dumois Hovedbok D/S Simon Dumois, 1890-1894 For meir detaljerte data, sjå tabell 4.5, side 115

Utgiftene på proviantkontoen gjekk markant ned i 1894. Det ser ut som at ein vesentleg grunn til dette er at det gjekk lite pengar til mat på slutten av året. På dette tidspunktet var D/S Simon Dumois i Europa, truleg i samband med vedlikehald i Noreg.

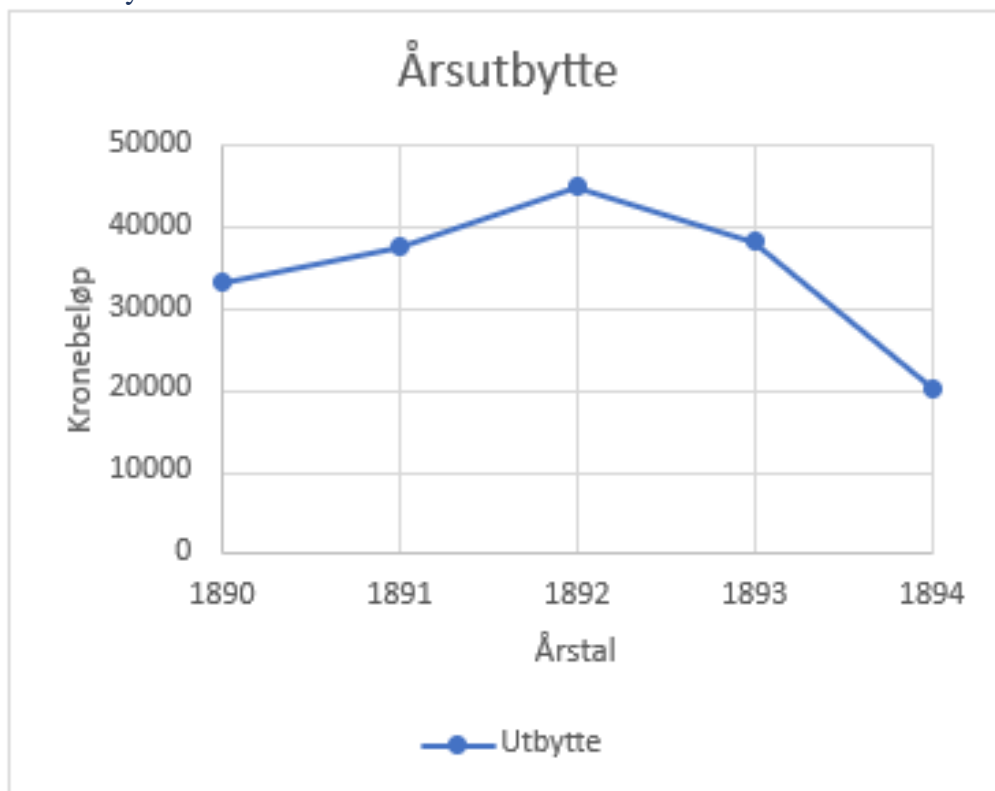
4.5.3 Kolkontoen til D/S Simon Dumois

D/S Simon Dumois kjøpte kol 6 gongar mellom 1890 og 1894, m.a. like etter sjøsettinga i Grangemouth 1890.²⁷⁶ Det er difor ikkje hensiktsmessig å laga ein statistikk over kolforbruket, då innkjøpa skjedde altfor sporadisk i denne tidsperioden. Grunnen til at det nesten ikkje vart kjøpt kol til skipet, er at skipet nesten berre gjekk i certeparti desse åra. I certeparti var det befraktaren sitt ansvar å skaffe kol.²⁷⁷ Ved tre av høva der D/S Simon Dumois kjøpte kol, vart det kjøpt frå Hurlbut & Co. Dette var truleg kol som var til overs etter avslutta certeparti som det var mest praktisk å kjøpe framfor å levere tilbake. Det er likevel interessant at D/S Simon Dumois kjøpte så lite kol, då det betyr at skipet nesten aldri gjekk utan certeparti.

²⁷⁶ Hovedbok D/S Simon Dumois, Kulkonto

²⁷⁷ Tenold, S., 2020, s. 44

4.5.4 Utbyttekontoen til D/S Simon Dumois



Figur 4.6²⁷⁸

D/S Simon Dumois byrja det første certepartiet sitt i Karibia 18. juli 1890. Skipet gjekk i denne farten kontinuerleg ut desember 1892. Etter dette er det meir uklart om skipet gjekk i fruktfart, då fraktekontoen berre informerer om at skipet gjekk i “maanedsfart”, utan at det vert informert om kvar skipet gjekk. Det verkar likevel som om skipet enno gjekk i fruktfart etter dette, då “H. Dumois Co. Fragtdifferance” er ført opp 7. august 1893.²⁷⁹ Sjølv om det ikkje står skrive i fraktkontoen at skipet gjekk for H. Dumois & Co, kan me vere veldig sikre på at det var dette selskapet skipet gjekk for i denne tida, ut frå namnet ”Simon Dumois”.

“Maanedsfragt” er eit ord som går igjen i fraktkontoen.²⁸⁰ I august 1893 starta eit nytt certeparti der det kom inn betaling kvar halve månad. Desse halve månadsfraktene høyrer

²⁷⁸ Grafen i Figur 4.6 er basert på utbyttekontoen i hovudboka til D/S Simon Dumois Hovedbok D/S Simon Dumois, Utbyttekonto 1890-1894

For meir detaljerte data, sjå tabell 4.6, side 115

²⁷⁹ Hovedbok D/S Simon Dumois, Fragtkonto 1893

²⁸⁰ Fragtkonto D/S Simon Dumois

definitivt i lag, då dei er nummererte i serie, frå 1. halve månadsfrakt til 25. halve månadsfrakt i 1894. Her er det inga tilvising til kvar skipet går. Likevel er det mogleg å hente ut informasjon om kvar det gjekk. For det første står det ingenting om at skipet har reist vekk frå Amerika. For det andre viser kapteinen sin debetkonto at han gjer innkjøp i Amerika i løpet av denne perioden.

Utbyttet var bra desse åra. D/S Simon Dumois kosta kr. 251 300 å byggje. Dei fem første åra fekk reiarane eit utbytte på 173 000 kr. Det betyr at skipet var nesten nedbetalt etter kort tid. Vel å merke hadde skipet ei reparasjonsutgift på 79 825 kroner i 1891, der 66 779 kr. var dekkja av forsikringselskapet. Her kjem verdien av Joachim Grieg si involvering i partsreiarlaget fram, då det var hans forslag at assuranen skulle betalast på skipet si rekning, og ikkje av dei individuelle partshavarane.²⁸¹ Likevel viser det òg at denne eine kollisjonen førte til meirutgifter for skipet på 13 000kr, i eit år der partsreiarlaget delte ut 37 520 kr. i utbytte. Utan denne kostnaden ville året 1891 ha vore det beste året for eigarane av skipet, i alle ut frå rekneskapsåra tilgjengeleg i arkivet etter Bergh & Helland.

Eit siste innblikk i inntekta til D/S Simon Dumois kjem i forhandlingsprotokollen mars 1903. Der kjem det fram at D/S Simon Dumois skulle begynne på eit nytt certeparti etter at den tredje surveyen til skipet var gjennomført. Dette certepartiet var verdt 650 pund pr. måned. Pundkursen var på 18,19 kroner hausten 1902.²⁸² Dette betyr at certepartiet var verdt 11 369 kr. i månaden. Bruttoinntektene til D/S Simon Dumois for 1892 var 121 896kr.²⁸³ Dette gjev ei månadleg snittinntekt på 10 158kr. Det betyr at D/S Simon Dumois kunne skaffe certeparti til omtrent same vilkår i 1903 som i perioden 1890-1894. I Norges Handels- og Sjøfartstidende kom det fram at D/S Simon Dumois hadde fått eit certeparti i den amerikanske fruktfarten for £650 pr. måned.²⁸⁴ Ein kan då anta at dette er prisen D/S Simon Dumois fekk i amerikansk fruktfart mellom 1903 og 1909. Det var såleis stabile inntekter for D/S Simon Dumois.

²⁸¹ Forhandlingsprotokoll D/S Simon Dumois, s. 1

²⁸² Fraktkonto D/S Alert november 1902

²⁸³ Hovedbok D/S Simon Dumois, Fragtkonto 1892

²⁸⁴ NHST 29.01.1909 s. 2

Hovudboka til D/S Simon Dumois inneheld to takseringar frå Veritas. Den første, frå då skipet var nytt i 1890, var på 246 000 kr og den andre i 1893 var på 218 000 kr.²⁸⁵ I denne perioden hadde skipet gått ned 28 000 kroner i verdi. Det er elles ikkje særleg nyttige tal å ta for seg. Grunnen er at for lite tid er gått frå skipet var nytt til den siste av desse takstane vart sett. Det går då ikkje an å sette ein realistisk langtids verditapsrate for D/S Simon Dumois. Då er det betre å ta utgangspunkt i kjøpesummen til D/S Simon Dumois og sjå på kor langt skipet var kome i å nedbetale seg sjølv i 1894. Då den siste av desse veritastakseringane kom i kraft ved starten av året i 1893, hadde D/S Simon Dumois gått inn kr. 115 360 kroner på same tid.²⁸⁶ Det betyr at nettogevinsten for reiarane desse åra kom på kr. 87 360.

Det er sjølvsgagt enkelthendingar som kan gjere store utslag på utbytta til skip enkelte år. Eit døme på dette er den store reparasjonskostnaden i 1903. Ei ekstra rekning på kr. 77 700 ville truleg gjort utslag på utbyttet i minst to år. Det har truleg ikkje vore fleire slike hendingar etter denne i 1903, då det ikkje står noko om det i forhandlingsprotokollen. T.d. er det ikkje skrive noko om rettssaka i Baltimore i den. Hovudårsaka til dette er nok at D/S Simon Dumois vann saka og at skipet ikkje tok stor skade i kollisjonen. I tillegg er det mange år i denne perioden der ingen møtte opp til reiar møta.²⁸⁷ Då den store reparasjonskostnaden i 1903 fekk flesteparten av reiarane til å møta opp, tyder lågt oppmøte på årsmøta etter dette tidspunktet at det ikkje var noko utanom det normale som skjedde med skipet etter dette.

Skipet vart seld etter at det kom heim til Bergen i 1911 og ifølgje Bergh & Helland var det til sals billeg.²⁸⁸ Denne formuleringa var sjølvsgagt for å lokke til seg kundar med påstand om at det er mykje verdi for pengane, men det er truleg òg eit teikn på at det var ein låg pris på skipet. Når ein ser dette i samanheng med grunngevinga i forhandlingsprotokollen for at skipet vart seld, nemleg at ein ikkje hadde klart å skaffa nytt certeparti til skipet, er det sannsynleg at skipet gjekk i den amerikanske fruktfarten så lenge det var mogleg å skaffe certeparti til skipet. I 1911 var skipet 21 år gammalt og utviklinga av skipsflåten i den amerikanske fruktfarten, i lag med slitasjen på skipet over tid gjorde at det ikkje lenger var

²⁸⁵ Hovedbok D/S Simon Dumois, Veritastaxering D/S Simon Dumois 1890

Ibid, Veritastaxering D/S Simon Dumois 1893

²⁸⁶ Hovedbok D/S Simon Dumois, Utbyttekonto 1890-1893

²⁸⁷ Forhandlingsprotokoll D/S Simon Dumois, s. 3-6

²⁸⁸ Forhandlingsprotokoll D/S Simon Dumois, s. 6

NHST, 09.11.1911, s. 3

etterspurnad etter skipet. I følge Joachim Grieg hadde det t.d. vore stor framgang i utforminga av viftesystema til fruktskipa sidan D/S Simon Dumois kom med i farten, og mest sannsynleg var det ikkje gjort endringar på dette systemet på D/S Simon Dumois.²⁸⁹

4.6 Konklusjon

Bygginga av D/S Simon Dumois verkar å ha vore nøye planlagt. For det første hadde skipet namnet til befraktaren som først skulle kontrahere skipet. For det andre var Joachim Grieg med på å finansiere skipet. For det tredje var det fleire “Dumois-skip” og andre fruktskip som vart bygde ved Grangemouth Dockyard desse åra. D/S Simon Dumois er òg eit veldig godt døme på den bergenske satsinga på den amerikanske fruktfarten. Den moderne maskina, viftesystemet, namngjevinga og det låge talet på skipspartar viser at dette var ei nøye planlagt satsing.

D/S Simon Dumois vitnar og om kor sterk tilknytninga var mellom eit skip og selskapet det gjekk i certeparti for. Simon Dumois var eitt av fleire norskeigde skip som regelmessig gjekk for H. Dumois & Co før selskapet vart ein del av United Fruit. Etter denne overtakinga gjekk D/S Simon Dumois for UFC. Sjølv om dette var eit norsk skip, var det “deira” skip. Det kan og stillast spørsmål om kvifor ein skulle kalla opp eit skip etter sentrale aktørar i eit fruktselskap, om eigarane ikkje var innforstått med at det var dette selskapet som skulle stå for store delar av lasta skipet skulle ta med.

Joachim Grieg trekkjer særleg fram D/S Simon Dumois som det skipet som for alvor starta bergensk deltaking i den amerikanske fruktfarten. I erindringane sine løfta han det fram som det første av den nye typen fruktskip som vart bygde på 1890-talet. Då Joachim Grieg skreiv erindringane sine, i 1930, hadde norske skip enno ikkje byrja å ta i bruk kjøleanlegg på fruktskipa i den amerikanske fruktfarten. Likevel poengterte han at norske skip etter kvart hadde førsteklasses vifteanlegg, som var mykje meir sofistikerte enn dei som var tatt i bruk i 1890. Etter kvart som skipsflåten som gjekk i den amerikanske fruktfarten i større grad byrja å gå over til kjølemaskiner og meir sofistikerte vifteanlegg, vart D/S Simon Dumois stadig

²⁸⁹ Grieg, J., 1930, s. 68

meir utdatert. Likevel var den teknologiske utviklinga på dei norske fruktskipa eit resultat av dei erfaringane ein hadde fått med skip av “Simon Dumois”-typen.²⁹⁰

Den erfarne fruktfartskapteinen Kaptein Kanitz var den første kapteinen på D/S Simon Dumois. Ein av grunnane som spelte inn på dette valet var at den midlertidige kapteinsrolla hans på D/S Alert tok slutt kort tid før byggjinga av D/S Simon Dumois i 1890. Dei påfølgjande to kapteinane, Kaptein Nieuwejaar og Kaptein Lindboe vart forframma frå førstestyrmann internt på skipet og fekk si første kapteinserfaring på D/S Simon Dumois, om dei ikkje hadde “vikariert” som kaptein på andre skip, slik Kaptein Weichmann gjorde på D/S Alert.

Då data om utbyttet på D/S Simon Dumois ikkje er tilgjengeleg for heile tida skipet gjekk i den amerikanske fruktfarten, er det vanskeleg å slå fast kor godt det gjekk for skipet i heile perioden. Det som er sikkert er at D/S Simon Dumois hadde potensiale til å skaffe større utbytte etter 1894 enn det hadde hatt fram til det tidspunktet. Grunnen er at det i 1891 vart betalt kr. 37 000 i utbytte og kr. 13 000 i utgift til reparasjon av skipet etter kollisjon. Utan kollisjonen hadde utbyttet truleg kome til kr. 50 000 og med det vore det beste året for reiarane heime i Bergen i perioden 1890-1894.

Partsinndelinga av reiarlaget vitnar og om iveren i Bergen etter å investere i skip som skulle gå i den amerikanske fruktfarten. Trass i at skipet er bygd i Skottland, er dette med å forklare kvifor så mange av skipa i den amerikanske fruktfarten vart bygde i Bergen. Det var denne farten folk i Bergen ville ha skip til, og då var det naturleg at det skulle byggjast fleire fruktskip i Bergen òg. Når verfta i Bergen skulle byggje skip for den amerikanske fruktfarten følgde dei oppskrifta til D/S Simon Dumois. Skipa måtte ha Trippel-ekspansjonmaskin, vifteanlegg og kvite skrog.

²⁹⁰ Grieg, J., 1930, s. 67

5. Tre ulike skip under same eigar i den same farten

Totalt er det 6 år som skil byggeåra til desse tre skipa. D/S Bergenseren og D/S Alert vart ferdigstilte i 1884. På papiret var dei relativt like skip. Berre seks år seinare, i 1890, ser ein at D/S Simon Dumois var eit mykje meir moderne skip, med meir avansert motor, høgare hastigheit og betre utrusta for spesialisert skipsfart. Maskina var topp moderne og D/S Simon Dumois var eit av dei tidlege eksempla på skip med trippel ekspansjonsmaskin i Noreg. Berre ved å slå opp desse skipa i Lloyd's register of shipping, ser ein at det har skjedd ei utvikling i tida mellom bygginga av skipa. Kva meir kan ein finne ut ved å følge desse skipa? Fram til no har me gått gjennom kvart skip individuelt. Me har funne fleire skipsfartsmessige utviklingstrekk i løpet av skipa si tid i den amerikanske fruktfarten. Korleis kjem denne utviklinga til syne om ein samanliknar skipa med kvarandre? Då alle tre skipa var disponerte av Bergh & Helland, vil dei ha gjort seg ulike erfaringar med kvart av skipa som kan ha påverka drifta av dei andre. Om enkelthendingar ikkje har påverka dei andre skipa, vil dette og vere interessant, då dette kan ha vore ei problemstilling for berre eitt av dei.

I dette kapittelet skal me difor sjå på forskjellar og likskapar mellom dei ulike skipa. Målet er å finne utviklingstrekk mellom dei og sjå korleis Bergh & Helland si satsing innan den amerikanske fruktfarten endra seg over tid. Eg vil leggje særleg vekt på korleis skipa vart brukte i den amerikanske fruktfarten. Korleis skipa kom med i den amerikanske fruktfarten, korleis dei fungerte i den over tid og grunnen til at dei gjekk ut av den. Eg vil òg sjå på ulike aspekt ved drifta av skipa. Kapteinane si rolle vil vere særleg viktig, då kapteinsrolla endra seg, samstundes som den amerikanske fruktfarten tok fart.

Den største forskjellen mellom desse tre skipa, er vifteanlegget på D/S Simon Dumois. Dette anlegget viser ei særskild investering i den amerikanske fruktfarten frå reiersida. Skip som D/S Bergenseren og D/S Alert viser ei norsk interesse i næringa, der skipa "trør vatnet" og testar potensialet i farten. Etter endt certeparti kunne norske reiarar trekkje seg ut av farten og bruka skipet til noko anna. D/S Simon Dumois var spesialbygd for den amerikanske

fruktfarten med, for tida, topp moderne mekanisk ventilasjonsanlegg.²⁹¹ Ut frå dette kan me slå fast at reiarane var investerte i den amerikanske fruktfarten allereie då skipet vart bestilt.

5.1 Kven var involverte i drifta av skipet?

5.1.1 Reiarlaga

Kven som eigde D/S Simon Dumois er òg viktig. Ikkje berre viser partsfordelinga på 56-partar at det var stor entusiasme for farten og at investeringane var høge nok til at 100-partar ikkje var naudsynt, men det viser òg at det var seriøse investorar. D/S Simon Dumois var berre eit av fleire spesialbygde fruktskip som vart bygd rundt 1890, fleire av dei i Grangemouth, og fleire av dei for H. Dumois & Co, noko som i alt tyder på ein viss form av koordinasjon. Dette er ikkje ein marknad for småspararar med pengar til overs som spurde seg rundt på Bergens børs etter smarte plasseringar for sparepengane sine. Joachim Grieg var den største interessenten i partsreiarlaget, og han var den norske kontakten til W. W. Hurlbut & Co og som mekla mellom D/S Simon Dumois og fruktimportøren H. Dumois & Co. Joachim Grieg hadde her klart å ta det neste steget.

Då Joachim Grieg starta opp meklarfirmaet sitt i 1884, var det bokstaveleg talt eit vindskifte i den bergenske skipsfarten. Det var ein storstilt overgang frå segl til damp, men eigarforma forblei i stor grad den same, med partsreiarlag fordelt i 100-partar.²⁹² Denne partsinndelinga gjorde det enklare for mindre investorar å investere i skip, noko som gjorde det lettare for disponenten å finansiere skipa. Både D/S Bergenseren og D/S Alert hadde til og med partshavarar med 1/2 100-partar.²⁹³ Då Joachim Grieg vart meklar for D/S Bergenseren sin fruktfart vinteren 1886/87, hadde han overtalt dei bergenske reiarane til å senda skipa sine til den amerikanske fruktfarten. Då han fekk D/S Simon Dumois inn i den amerikanske fruktfarten, hadde han blitt den mest sentrale aktøren for norsk deltaking i amerikansk fruktfart. Han overtalte folk med mykje pengar til å investere i store summar, utan å lite på

²⁹¹ Grieg, J., 1930, s. 56

²⁹² Bollmann, J., 1936, s. 14

²⁹³ Fortegnelse over rederne i D/S Alert, 23.05.1896

småinvestorane. Han hadde klart å overtale etablerte skipseigarar til å teste den amerikanske fruktfarten og å ta dei med seg på ei storsatsing innan næringa.

“Rederiet D/S Simon Dumois” var delt inn i 56-partar fordelt på relativt like eigendelar.²⁹⁴ Det er på det reine at det er lite skrive i forhandlingsprotokollane frå kvart møte, og at ikkje alle partshavarane møtte opp, særleg utover 1900-talet. Då partshavarane hadde store eigendelar i skipet, tyder dette på at det var velstående aktørar som hadde gått inn i partsreiarlaget. Truleg var fleire av desse godt kjende med Bergh & Helland. Dei har då ikkje hatt det same behovet som andre partsreiarar til å gå på eit offisielt møte med Bergh & Helland for å få innsyn i drifta av skipet.

Bergh & Helland hadde små eigendelar i skipa sine i starten. Peter Helland hadde heller ikkje ein eigen part i D/S Bergenseren i 1884. Dei hadde meir pengar og kjøpte ein mykje større eigardel i D/S Simon Dumois, der dei saman eigde fire 56-partar.²⁹⁵ Tidlegare hadde dei berre gått inn med ein 100-part kvar i D/S Alert og D/S Bergenseren.²⁹⁶ Bergh & Helland sine nyskaffingar viser òg kor viktig det var med gode kontaktar i det bergenske skipsmiljøet på 1880- og 90-talet. Då Peter Jebsen og Joachim Grieg var partshavarar i skipa, viser det at Bergh & Helland tilbød attraktive satsingar for dei store investorane i Bergen.

5.1.2 Meklararane til skipa

D/S Bergenseren og D/S Alert er særleg interessante å ta for seg når ein ser på skipsmeklarane i den amerikanske fruktfarten. Dei gjekk begge i farten via meklarhuset Funch Edye & Co våren 1886, før dei gjekk over til Hurlbut & Co våren 1887.²⁹⁷ Dette er interessant fordi det viser at Joachim Grieg ikkje var involvert i dei første certepartia bergenske skip fekk i den amerikanske fruktfarten. Til no er han kjelda til fleire som har sitert

²⁹⁴ Forhandlingsprotokoll D/S Simon Dumois
Pettersen, L., 1981, s. 212

²⁹⁵ Brev frå Bergh & Helland med invitasjon til danning av partsreiarlag for bygging av Dampskip (D/S Simon Dumois), 08.07.1889

²⁹⁶ Fortegnelse over redere rederiet D/S Bergenseren, 1884
Fortegnelse over rederne D/S Alert 23.05.1896

²⁹⁷ Hovedbok D/S Bergenseren, befraktnings- og Adressecommissionskonto 1886-1887
Hovedbok D/S Alert, befraktnings- og Adressecommissionskonto 1886-1887

han på at D/S Bergenseren var det første bergenske skipet i amerikansk fruktfart. Det kan det enno vere, og ut frå arbeidet mitt med Bergh & Helland sine skip, kan eg ikkje motseie dette. Men D/S Bergenseren var i den amerikanske fruktfarten før Joachim Grieg slutta skipet til farten 11. desember 1886.²⁹⁸

D/S Bergenseren og D/S Alert bytte fleire gongar mellom Hurlbut & Co og Funch Edye & Co som meklar i den amerikanske fruktfarten, men det var Hurlbut & Co, seinare kalla Bennett, Walsh & Co og deretter Hvoslef, Bennett & Co, som vart dominante innan mekling av norske skip i den amerikanske fruktfarten. Gjennom si kopling til Hurlbut & Co var nok Joachim Grieg avgjerande for at dei fekk denne posisjonen. D/S Simon Dumois brukte Hurlbut & Co i heile perioden hovudboka dekkjer, og mest sannsynleg også etter dette. Det kjem nok av at Joachim Grieg var ein aktiv partshavar i skipet. Det var nok då mest naturleg å gå via Joachim Grieg til Hurlbut & Co.

5.1.3 Interessekonflikt mellom skipseigar og befraktarar

Skipseigarar og befraktarar har ulike interesser i den amerikanske fruktfarten. Eit certeparti hadde fastpris, som ga befraktar insentiv til å få skipet til å gå mest mogleg i løpet av certepartiet. Skipseigaren, som fekk betalt fastpris, vil at skipet skal takast vare på, t.d. ved å sette av nok tid til vedlikehald. I forhandlingsprotokollane til skipa er det berre ved to høve at reparasjonskostnader på skipa vart diskuterte. Dette var då dampkjelen til D/S Alert var utslitt i 1895 og då D/S Simon Dumois skulle gjennom sin tredje veritassurvey i 1903.²⁹⁹ Tonen til Bergh & Helland var veldig forskjellig ved begge desse høva.

Bergh & Helland skulda på “de konstante certeparti”³⁰⁰ i Amerika som årsak til slitasjen på D/S Alert sin dampkjele. Tilstanden til dampkjelen førte til mykje stillstand for skipet. Det er ikkje tvil om at denne tilstanden førte til økonomisk tap over fleire år og meirutgifter ved reparasjon av skipet. Om Bergh & Helland sin påstand er sann, var det truleg meir pengar å

²⁹⁸ Grieg, J., 1930, s. 55

²⁹⁹ Forhandlingsprotokoll D/S Simon Dumois, s. 4

³⁰⁰ Forhandlingsprotokoll D/S Alert, s. 6

tene på å ha D/S Alert i ein annan fart. Då D/S Simon Dumois skulle sertifiserast av Veritas i 1903, kom prisoverslaget på \$21 000.³⁰¹ Dette var ein større sum enn det det hadde kosta å reparere D/S Alert 7 år tidlegare. Kva reparasjonen til slutt kosta, kjem ikkje fram, anna enn at skipet vart delvis reparert i USA for \$12 000 og seinare ferdig reparert i Bergen vinteren 1903/04.³⁰² Det kan då hende at prisen vart mindre enn det opprinnelege estimatet på \$21 000.³⁰³ Det er ikkje gjeve noko forklaring på kvifor skipet var så skada som det var, og den einaste kommentaren til Bergh & Helland om dette, var at dei var særskilt overraska.

Kvifor heldt Bergh & Helland fram med å bruke D/S Bergenseren og D/S Simon Dumois i den amerikanske fruktfarten, om konstante certeparti i denne farten førte til unødig høg slitasje på dampkjelar? D/S Alert hadde hatt fire kapteinar på 10 år og ein av dei hadde hatt alkoholproblem. Det er ikkje utenkeleg at skiftande ansvar på skipet og mangelfull oppfølging av vedlikehald hadde forårsaka slitasjen på skipet. I det minste bør påstanden til Bergh & Helland ikkje tolkast som ei fordømming av korleis amerikanske befraktarar behandla skip generelt.

Korleis vart dampkjelen til D/S Alert skadd? Dårleg vedlikehald er mogleg. D/S Alert var i lengre tid forlatt på grunt vatn ved Colombia like før av problema med dampkjelen starta.³⁰⁴ Det kan og vere at befraktarane til D/S Alert dreiv rovdrift av skipet slik at mannskapet ikkje hadde tid til naudsynt vedlikehaldsarbeid. Det er ikkje ført opp døme på slike situasjonar, men det kan som nemnt tenkast at vedlikehaldsarbeid var område der interessene til skipseigar og befraktar går mot einannan. I så tilfelle kan det vere rett at dei konstante certepartia til D/S Alert førte til nedbrytinga av dampkjelen. Det at berre D/S Alert forlet USA permanent på 1890-talet tyder på at det var forskjell på korleis ulike amerikanske befraktarar behandla charterskip. Dette indikerer òg at D/S Alert i 1895 heller ikkje var attraktiv for dei selskapa som ikkje dreiv rovdrift på charterskipa sine. D/S Alert og D/S Bergenseren gjekk ut av den amerikanske fruktfarten til ca. same tid. D/S Bergenseren skulle

³⁰¹ Forhandlingsprotokoll D/S Simon Dumois, s. 4

³⁰² Ibid, s. 5

³⁰³ Ibid, s. 4

³⁰⁴ Hovedbok D/S Alert, Fragtkonto D/S 1892-1893
Ibid, Gevinst- og tabskonto 1893

seinare kome tilbake til farten i 1899.³⁰⁵ Dette tyder på at Bergh & Helland var kresne på kven dei ville la befrakte skipa sine i farten.

Kaptein Nieuwejaar på D/S Simon Dumois fekk eit brev frå manageren til UFC i Baltimore, C. C. Buckman. Han skrytte over Kaptein Nieuwejaar som: «... looks after the interests of the charterers as well as owners»³⁰⁶. Dette kan tyde på at United Fruit var på det reine med at dei måtte behandle skipa i certepartia sine godt. Dette var kanskje særleg viktig for United Fruit, som var den største produsenten og importøren i den amerikanske fruktfarten. Eit dårleg renommé hos norske skipsreiarar kunne få uheldige konsekvensar grunna talet på skip dei befrakta.

At D/S Alert aldri gjekk tilbake til den amerikanske fruktfarten etter 1895, mens D/S Bergenseren og D/S Simon Dumois gjorde det, kan tyde på at dei individuelle partsreiarlaga hadde ulik oppfatning av vilkåra skipa deira hadde i certeparti i den amerikanske fruktfarten. Det kjem heller ikkje fram noko om større reparasjonsarbeid på D/S Bergenseren etter utgangen frå den amerikanske fruktfarten i 1903. Skipet hadde hatt 4 ulike befraktarar i perioden 1902-03; det lengste certepartiet var for W. W. & C. R. Noyes sommarhalvåret 1903.³⁰⁷ Det kan tyde på at skipet sleit med å få certeparti eller at Bergh & Helland ikkje var nøgde med vilkåra for skipet hos dei befraktarane dei fekk tak i. Den sannsynlege forklaringa er at enkelte fruktselskap tok interessene til skipseigarane meir seriøst. United Fruit var nok eit av desse, likeins Vaccarro Brothers.

5.2 Korleis skipa kom med i den amerikanske fruktfarten

D/S Bergenseren og D/S Alert var allereie i fart mellom USA og Karibia før Joachim Grieg og Hurlbut & Co byrja sende skip til den amerikanske fruktfarten. Joachim Grieg erindra at representantane til Hurlbut & Co sa dei hadde funne mange godt eigna skip til den amerikanske fruktfarten i Lloyd's skipsregister.³⁰⁸ Dei hadde nok brukt registeret til å sjekke

³⁰⁵ Hovedbok D/S Bergenseren, Fragtkonto 1899

³⁰⁶ Korrespondanse mellom kaptein W. Nieuwejaar, S/S Simon Dumois og Camors McConnel & Co 1902, s. 2

³⁰⁷ Hovedbok D/S Bergenseren, Bennett & Walsh Debet/Credit-conto, 1903

³⁰⁸ Grieg, J., 1930, s. 55

opp i dette sjølve, men norsk deltaking i den amerikanske fruktfarten hadde på dette stadiet vart i minst to år. D/S Stamford sitt innrykk i farten i 1884 er mykje omtalt som det første norske skipet i farten. Joachim Grieg nemner ingenting om at F. J. Ellertsen i Bergen var tidlegare ute enn han sjølv. Hurlbut & Co hadde nok ikkje snubla tilfeldig over dei norske skipa i Lloyd's skipsregister, men undersøkt registeret som resultat av at det var norske skip i den amerikanske fruktfarten frå før.

Det er fleire likskapar mellom D/S Alert og D/S Bergenseren. Dei har den same typen dampmaskin, dei var bygde til same tid, dei gjekk inn i den amerikanske fruktfarten om lag samstundes, dei heldt omtrent same hastigheit og begge avslutta den amerikanske fruktfarten ca. 1895. Likevel kom D/S Bergenseren tilbake til den amerikanske fruktfarten i 1899. Året 1899 er eit viktig år i den amerikanske fruktfarten, då det var dette året United Fruit Company vart stifta. Ei anna viktig hending for den amerikanske fruktfarten dette året, var at The Vaccaro Brothers starta å dyrka bananar i Honduras, med hensikt å skulle selga desse bananane i New Orleans.³⁰⁹ Seinare skulle desse brørne verte ein del av selskapet Standard Fruit & Steamship Company, som skulle visa seg å verta United Fruit sin største konkurrent. Vaccaro Bros sitt nye selskap var ein ganske liten aktør, noko som er grunnen til at det er mindre fokus på dei enn t.d. United Fruit Company, men oppstarten deira i 1899 er viktig for D/S Bergenseren sin tilbakekomst i den amerikanske fruktfarten i 1899. Vaccarro Bros følgde med det same forretningsstrategi som United Fruit sin forgjengar, Boston Fruit Company, gjorde på 1880-talet.

5.3 Kapteinsrolla utviklar seg

5.3.1 Endringar i lønsutrekninga til kapteinane

Den første kapteinen på alle tre skipa var valt på førehand ved stiftinga av reiarlaga. På skipa D/S Bergenseren og D/S Simon Dumois er det òg brev som er skriva i samband med bygginga av skipa, der det er vist til at Kaptein Mortensen og Kaptein Kanitz skal vere kapteinar på dei nye skipa. Forskjellen mellom desse kapteinane si rolle på skipa er at

³⁰⁹ Karnes, T. L., 1978, s. 6

Kaptein Mortensen var ein av partshavarane til D/S Bergenseren, mens Kaptein Kanitz berre gjekk inn i førarrolla på D/S Simon Dumois. I seglskipsalderen i Bergen var det vanleg at kapteinen var med på eigarsida til skipet, då ein kaptein hadde mykje fagleg kompetanse å bidra med, som andre partshavarar i skipa ikkje hadde.³¹⁰ I Bergh & Helland si reiarlagsverksemd fylte Olaf Bergh denne rolla.³¹¹ I tillegg var internasjonal kommunikasjon mykje enklare enn før, grunna utviklinga av telegrafan og at skipa i den amerikanske fruktarten oftare var innom store hamner med god tilgang til telegraf. Forhandlingsprotokollane refererer til fleire telegram, både i samband med Kaptein Michelsen sin midlertidige avskjed og Veritassurveyen til D/S Simon Dumois i 1903.³¹² Dette gjorde det mogleg for reiarane i Bergen å fatte avgjerder om den vidare drifta av skipa på mykje kortare tid enn om korrespondansen hadde gått via brev. Det var difor ikkje noko behov for å ha Kaptein Kanitz med på eigarsida til D/S Simon Dumois.

Skipa skifta kaptein fleire gongar. Kaptein Mortensen og Kaptein Michelsen var dei einaste kapteinane som hadde særskilde avtalar om kommisjonsbaserte hyrer nedskrivne i forhandlingsprotokollane.³¹³ Etter dette fekk dei utbetalt ein provisjon som ikkje var avhengig av bruttoinntektene til skipet. Sidan forhandlingsprotokollen til D/S Simon Dumois vart påbegynt i 1891, kan me slå fast at praksisen med kommisjonsbaserte hyrer var utdatert seinast på dette tidspunktet. Det er sannsynleg at denne ordninga forsvann då skipa gjekk inn i den amerikanske fruktarten. Dette kjem av at kapteinane fekk liten innverknad på kva dei kunne tene på kommisjon i ein fart som baserte seg på certeparti. Truleg forhandla dei seg til den nye ordninga med provisjon utanom reiararmøte. Kaptein Bentzon si løn er dessutan den einaste kapteinsløna, utanom Kaptein Mortensen og Kaptein Michelsen sine, som er tatt opp i forhandlingsprotokollane.³¹⁴ Det var då ei lågare fastløn med rett til bonus ved vel utført arbeid, då Kaptein Bentzon var ung og uerfaren.³¹⁵

³¹⁰ Pettersen, L., 1981, s. 198

³¹¹ Ibid, s. 204

³¹² Forhandlingsprotokoll D/S Alert, s. 2

Forhandlingsprotokoll D/S Simon Dumois, s. 4

³¹³ Forhandlingsprotokoll D/S Bergenseren, s.1

Forhandlingsprotokoll D/S Alert, s. 1

³¹⁴ Forhandlingsprotokoll D/S Bergenseren, s. 1 og s. 7

Forhandlingsprotokoll D/S Alert, s. 1

³¹⁵ Forhandlingsprotokoll D/S Bergenseren, s. 7

5.3.2 Uerfarne fruktfartskapteinar

Ifølgje Joachim Grieg var kapteinane ei viktig årsak for populariteten til norske båtar i den amerikanske fruktfarten, då befraktarane stadig uttalte at; «we don't charter ships, we charter captains»³¹⁶. Med dette skrytte dei over kvaliteten på og erfaringa til norske kapteinar. I denne oppgåva har me derimot sett ein trend der uerfarne kapteinar fekk prøve seg i den amerikanske fruktfarten. Kaptein Kanitz, Kaptein Hauge, Kaptein Weichmann, Kaptein Bentzon, Kaptein Nieuwejaar og Kaptein Lindboe hadde alle sine første kapteinsroller i den amerikanske fruktfarten på skipa D/S Bergenseren, D/S Alert og D/S Simon Dumois. Det var nok heller tilfeldig at det var mange uerfarne kapteinar i den amerikanske fruktfarten. Kaptein Mortensen var ein gammal mann då han gjekk av som kaptein.³¹⁷ Det er uvisst når han starta kapteinskarriera si, men som ein av partshavarane i skipet er det sannsynleg at han hadde vore kaptein før. Han var kaptein på D/S Bergenseren i heile den første perioden skipet gjekk i amerikansk fruktfart, d.v.s. 1886-1894. Det var nok ikkje tilfelle at skipseigarane føretrakk unge/uerfarne kapteinar, som kunne tenkast å ha lågare krav til løn. Det kom nok heller av at eigarane verdsette erfaring frå den amerikanske fruktfarten meir enn generell kapteinserfaring.

5.3.3 Modernisering av føraryrket

Overgangen frå partshavande kaptein til rein skipsfører er viktig. Den første utskiftinga av kapteinar på desse skipa var då Kaptein Kanitz tok over for Kaptein Michelsen. Sjølv i tilfelle der Bergh & Helland skulle ville hatt ein partshavar som kaptein, hadde nok dette kravet blitt lempa på då Kaptein Kanitz tok over D/S Alert. Dette kjem av at Kanitz berre var styrmann med styrmannsløn då han måtte ta over kommandoen grunna Kaptein Michelsen sitt alkoholproblem. Truleg tente han 70 kroner i månaden som styrmann, før han fekk ein årleg provisjon på kr. 3 400 i 1877, kr. 3 600 i 1888 og kr. 3800 i 1889 på D/S Alert.³¹⁸ Då Kanitz

³¹⁶ Grieg, J., 1930, s. 57

³¹⁷ Forhandlingsprotokoll D/S Bergenseren, s. 6-7

³¹⁸ Hovedbok D/S Alert, Bergh & Helland Debet/Credit-konto 1886. Ibid, Hyrekonto D/S Alert 1887-1899.

Lønningslistene i Bergh & Helland sin Debet/Credit-konto bærer preg av at det er eit system for lønsbetaling som ikkje er synleg i boka, då det er variasjonar innan løna til enkelte sjømenn og ved enkelte høve får t.d. førstestyrmannen meir betalt enn andrestyrmannen. Styrmann Kanitz kjem likevel regelmessig fram i lønningslista med 70 kroner i utbetaling under Kaptein Michelsen på D/S Alert, og løna hans er truleg i dette sjiktet. Det er i alle fall klart at han gjekk mykje opp i løn då han vart kaptein.

vart kaptein på D/S Simon Dumois, var det noko annleis. Kanitz hadde då vore kaptein i ca. 2,5 år. Han vart betalt kr. 10 072,- til saman i denne perioden, då provisjonen hans for 1877 var for 9 månader og 13 dagar.³¹⁹ Truleg hadde han ikkje nok pengar til å investere like mykje som dei andre partshavarane i skipet, £1000, men om det var behov for det, kunne dei ha skilt ut ein mindre skipspart. Me kan difor slå fast at skipsreiarane til D/S Simon Dumois ikkje såg behovet for ein partshavande kaptein i 1890.

Kapteinar hadde tidlegare, før telegrafan si tid og mens den norske handelsfarten hovudsakleg besto av trampfart, vore meklar for skipet, men òg reiarane sin representant i møte med handelsmenn.³²⁰ I den amerikanske fruktfarten gjekk skipa meir i rutefart og for same befraktar. Kaptein Nieuwejaar sine brev med amerikanske fruktimportørar viser at det var god kontakt mellom han og avsenderane.³²¹ Sjølv om dei norske skipsreiarane no lente seg på eksterne meklarfirma for meklartenestene, var kapteinen enno den øvste representanten for skipet i møte med amerikanske befraktarar og fruktimportørar. Slik har nok òg styrmennene møtt fleire av dei amerikanske aktørane og arbeidd med desse. Truleg hadde styrmennene i den amerikanske fruktfarten betre innsikt i den amerikanske fruktnæringa og kjennskap til aktørane enn erfarne kapteinar frå andre fartar hadde.

5.4 Korleis vart skipa brukte i amerikansk fruktfart?

I dei tidlegare kapitla har me sett ulike strategiar for skipa i fruktfart. Det er viktig å hugse på at det i den amerikanske fruktfarten var fleire ulike aktørar på befraktarsida. Dei vil ha vore på ulike utviklingsstadium og satsa på ulike område. I følgje Joachim Grieg hadde nærare 70 ulike befraktarar vore med i farten.³²² Om ein tar for seg selskapet Haitian Mail & Steamship Company, som D/S Alert gjekk for ein periode mellom 1887 og 1889, ser ein på namnet at dette selskapet selskapet ikkje spesialiserte seg på frukt.³²³ Skipet gjekk hovudsakleg etter

³¹⁹ Hovedbok D/S Alert, Hyrekonto 1887-1889

³²⁰ Pettersen, L., 1981, s. 198

³²¹ Brev frå Camors McConnell og United Fruit Company si Baltimoreavdeling til Kaptein Wilhelm Nieuwejaar. 1902

³²² Grieg J., 1930, s. 58

³²³ Tronstad, P. O., 1945, s. 1. Den einaste tidsreferansen til Tronstad for når skipet gjekk for Haitian Mail & steamship company var at Kanitz var kaptein. Han var kaptein frå 1887-1889.

tømmer på Haiti og vidare til Bocas etter bananar, om det var plass til det i skipet.³²⁴

Samanliknar ein dette med D/S Simon Dumois sine tidlege år i den amerikanske fruktfarten, der skipet gjekk for H. Dumois & Co, primært etter bananar frå plantasjane deira på Banes, ser ein at det er ein forskjell i korleis desse to skipa vart brukte.

Alle skipa har truleg blitt nytta på ulikt vis i den amerikanske fruktfarten avhengig av kva periode det er tale om. D/S Simon Dumois gjekk for H. Dumois & Co året rundt, men i følgje Joachim Grieg var det først dei seinare spesialbygde fruktskipa som fekk certeparti i amerikansk fruktfart heile året.³²⁵ Dei tidlege fruktskipa, der D/S Simon Dumois var eit av dei første, fekk berre gå med frukt i sommarhalvåret. Difor er det sannsynleg at D/S Simon Dumois gjekk med andre varer for H. Dumois & Co i vinterhalvåret, relatert til drift av plantasjane. Dette vil òg ha vore tilfelle for D/S Bergenseren og D/S Alert, då desse skipa var dårlegare eigna til å transportere frukt enn D/S Simon Dumois.

D/S Bergenseren og D/S Simon Dumois var òg med i den amerikanske fruktfarten i mykje lengre tid enn det D/S Alert var. D/S Bergenseren gjekk ut av den amerikanske fruktfarten 17 år etter at den først kom med, D/S Alert etter 8 år og D/S Simon Dumois etter 21 år. Det er difor sannsynleg at D/S Bergenseren og D/S Simon Dumois sine bruksområde endra seg meir enn D/S Alert sitt.

I løpet av dei åra D/S Bergenseren var amerikansk fruktfart, gjekk skipet frå å vere ein bransjestandard til å ha både mindre storleik og utstyr enn dei andre skipa i farten. Lauritz Pettersen viser til den bergenske satsinga i den amerikanske fruktfarten med 10 nye spesialbygde skip til farten i 1890. Desse utgjorde berre ein del av den norske flåten i den amerikanske fruktfarten, som bestod av 39 norske skip.³²⁶ Dei spesialbygde skipa skulle etter kvart avløyse dei gamle trampskipa, men flåten vaks til 59 norske skip i 1893.³²⁷ I løpet av relativt kort tid etter dette gjekk både D/S Bergenseren og D/S Alert ut av farten, mens D/S Simon Dumois var eit av skipa som kom med i farten i 1890. Dette syner veksten i den

³²⁴ Tronstad, P. O., 1945, s. 1

³²⁵ Hovedbok D/S Simon Dumois, Fragtkonto 1890-1893

³²⁶ Grieg, J., 1930, s. 65

³²⁷ Ibid

amerikanske fruktfarten på denne tida, då det viser at dei nye spesialskipa ikkje tok over for dei gamle trampskipa med det same. D/S Bergenseren kome tilbake til farten i 1899. Det viser at behovet for fruktskip også skulle endre seg ved seinare høve.

5.4.1 Teknologisk utvikling av skip

Overgangen frå segl til damp i Bergen, som for alvor kom i gang på 1880-talet, var i seg sjølv ein enorm innovasjon. Dei nye double-compoundmaskinene gjorde det lønsamt å drive skipsfart med små dampskip og dei norske skipa var godt eigna for den amerikanske fruktfarten. Då W. W. Hurlbut & Co hadde brukt Lloyd's skipsregister og kom frå New York til Bergen for å skaffe skip, viser dette at skipa var godt eigna til formålet.³²⁸ Det ein ser vidare i historia om norsk, og bergensk, deltaking i den amerikanske fruktfarten er kor fort denne næringa utvikla seg. Små dampskip i den amerikanske fruktfarten var ein ny strategi. Dette var ein ny måte å drive fruktfart på i Amerika og utviklingsprosessen startar ut frå denne nyvinninga. Det var her skip som D/S Simon Dumois kom inn. I følgje Joachim Grieg var dette berre starten på innovasjon innan mekanisk ventilerte skip for den amerikanske fruktfarten.³²⁹

Det tok berre fire år for skip som D/S Bergenseren og D/S Alert var annanrangs skip i den amerikanske fruktfarten. Deltakinga i den amerikanske fruktfarten var ikkje av den grunn ei mislukka satsing for desse skipa, då dei opprinneleg var bygde med tanke på å gå i andre fartar enn den amerikanske fruktfarten. Ifølgje Johan Bollmann var det på 1890-talet at interessa for den amerikanske fruktfarten var på sitt største i Bergen og det var skip av typen D/S Simon Dumois som gjorde at det tok av.³³⁰ Desse skipa var først bygde ved verft i Skottland, men det skulle ikkje ta lang tid før Bergens Mekaniske Verksted òg byrja å byggje denne typen skip. D/S Simon Dumois starta den store satsinga på den amerikanske fruktfarten som Johan Bollmann fortel om. "Alle" ville ha seg eit fruktskip.³³¹ Dei første åra med D/S

³²⁸ Grieg, J., 1930, s. 55

³²⁹ Ibid, s. 67

³³⁰ Bollmann, J., 1936, s. 27

³³¹ Ibid

Bergenseren og D/S Alert hadde på dette tidspunktet berre vore eit eksperiment samanlikna med det som skjedde i Bergen på 1890-talet.

Joachim Grieg påpeikte sjølv at det varierte om det var certeparti eller fraktfart som betalte best, då tradisjonell fraktfart medførte at skipseigarane vart meir utsette for svingningar i marknaden.³³² Om skip hadde certeparti, sikra dette ei stabil inntekt om fraktmarknaden var dårleg. Det spesielle med den amerikanske fruktfarten er at den trekte til seg mange skipsreiarar som var ute etter høge inntekter.³³³ Det viste seg å ikkje vere like lønsamt som det mange hadde førestelt seg.³³⁴

5.4.2 Suksess i den amerikanske fruktfarten

Kva som er gode driftsinntekter for eit skip, er vanskeleg å slå fast då det er mange variablar mellom ulike skip. Om ein tar for seg D/S Bergenseren, var dei beste inntektsåra dei åra det gjekk for Vaccarro Bros, med opp mot kr. 50 000 i årleg utbytte.³³⁵ Dette var nokre av dei siste åra D/S Bergenseren gjekk i amerikansk fruktfart. Skipet fekk slik sett betre avkastning då det var gamalt enn då det var nytt på 1880-talet og regelmessig hadde utbytte på ca. kr. 25 000.³³⁶ Suksess kan òg målast i anna enn pengar, og for Bergh & Helland sjølv fungerte desse tidlege åra som eit “proof of concept” for vidare satsing på den amerikanske fruktfarten. Satsinga med D/S Bergenseren vil ha vore ein større suksess for langtidsinvestorar og fleirskipsinvestorar enn for ein småsparande korttidsinvestor dei første åra.

D/S Alert hadde, i motsetnad til D/S Bergenseren, dei beste åra sine i den amerikanske fruktfarten på 1880-talet. Det var først ut på 1890-talet at inntektene byrja å gå ned etter uhell og forfall av skipet. Me ser likevel at skipa gjekk ut av den amerikanske fruktfarten til omtrent same tid. For D/S Alert sin del var dette til dels eit resultat av at dampkjelen måtte skiftast, men det er likevel slåande at skipet ikkje vende tilbake til Amerika før det forliste i

³³² Grieg, J., 1930, s. 79

³³³ Ibid

³³⁴ Bollmann, J., 1936, s. 27

³³⁵ Gevinst & tabskonto D/S Bergenseren, 1890

³³⁶ Hovedbok D/S Bergenseren, Gevinst- tabskonto

1903.³³⁷ Dette kan òg ha vore fordi Bergh & Helland, overfor partsreiarane, gav den harde drifta i Amerika skulda for skaden på dampkjelen. Bergh & Helland hadde ikkje noko problem med den amerikanske fruktfarten generelt. Det kan likevel tenkast at sidan D/S Alert ikkje var særleg godt eigna til den amerikanske fruktfarten, var det berre mindre aktørar med strammare budsjett enn dei største amerikanske fruktimportørane som hyrte skipet og dreiv rovdrift av det. Resultatet er uansett at D/S Alert ikkje vende tilbake til Amerika.

D/S Simon Dumois var det skipet som gjekk lengst i den amerikanske fruktfarten for Bergh & Helland. Skipet var òg det einaste av Bergh & Helland sine skip som gjekk for United Fruit Company, som på denne tida var den desidert største fruktimportøren i den amerikanske fruktfarten. Skipa som var spesialbygde for farten, fekk då ei lengre fartstid enn dei gamle trampskipa. Marknaden var allereie testa ut og alle planane for tilslutning til farten var lagt ved bygginga av skipet. Skipet gjekk ut frå Skottland under namnet D/S Simon Dumois, som viser koordinasjon med H. Dumois & Co allereie før skipet kom til USA.³³⁸ Det låge talet på eigarar av D/S Simon Dumois og deira utelukkande store investeringar viser at det ikkje var ope for kven som helst å investere, men berre for informerte elitar i samfunnet. Dette er endå ei forklaring på kvifor det var så mange som investerte i den amerikanske fruktfarten i Bergen på 1890-talet. Dette har ført til at fleire småinvestorar har vore interesserte i å skaffa mindre skipspartar, men først ved seinare høve, då storinvestorane fekk behov for det ved bygging av nye skip.

5.5 Kvifor skipa gjekk ut av den amerikanske fruktfarten?

Kvifor slutta dei tre skipa i amerikansk fruktfart? Dette er eit viktig spørsmål, då det viser til Bergh & Helland sine erfaringar med og inntrykk av den amerikanske fruktfarten sitt investeringspotensiale. Det er òg litt blanda forklaringar for dei tre skipa, men eg søker å finna ei forklaring på kva Bergh & Helland meinte om lønsemda i den amerikanske fruktfarten, basert på avgjerdene om å ta skipa ut av farten. Desse sluttpunkta kom då Bergh

³³⁷ Bergens Aftenblad, 04.02.1903, s. 2

³³⁸ Pettersen, L., 1981, s. 212

& Helland hadde gjort seg erfaringar med kvart individuelt skip i den amerikanske fruktfarten, og er difor særleg godt eigna til å gje ei forklaring på dette.

Lønsemda i den amerikanske fruktfarten verkar ikkje å gå ned med åra. Faktisk får D/S Bergenseren rekordutbytte dei åra skipet gjekk for Vaccaro Bros. Det er enkelte endringar i bruken av skipa som står for ein god del av differansen i årsrekneskapane for kvart enkelt skip. Prisen på certepartiet til D/S Simon Dumois går og opp. Grunnen til at D/S Bergenseren og D/S Alert gjekk ut av den amerikanske fruktfarten, er nok då at skipa var utdaterte. Me veit at D/S Alert og D/S Bergenseren ikkje var like godt eigna til den amerikanske fruktfarten som D/S Simon Dumois. D/S Bergenseren har truleg vore attraktiv for Vaccaro Brothers som eit rimeleg alternativ til mekanisk ventilerte skip for bruk i oppstartsfasen av verksemda. Ved oppstarten deira i Honduras har det nok vore behov for å frakte varer frå USA til Honduras for den vidare utviklinga av fruktplantasjane deira. I tillegg visste dei at D/S Bergenseren var eigna til å frakte frukt, i alle fall i mindre kvantum.

5.5.1 D/S Alert forlet farten

DS Alert forlet den amerikanske fruktfarten for godt i 1895. Forhandlingsprotokollen til D/S Alert viser ikkje til grunnen til at D/S Alert gjekk ut av den amerikanske fruktfarten, men det vert vist til slitasjen dampkjelen hadde hatt i amerikanske certeparti.³³⁹ Truleg forlot skipet farten fordi skipet var utdatert, og skaden på dampkjelen ville nok gjere ein retur til amerikansk fruktfart upopulær hos reiarane. Då D/S Alert truleg var det minst eigna av desse skipa til å gå i amerikansk fruktfart, var det nok òg vanskelegare å slutte skipet til farten i seinare år, noko som kan ha vore ein av grunnane til at dampkjelen vart nedsliten i utgangspunktet. D/S Alert hadde gått mykje i ei blanding av fruktfart og tømmerfart i Karibia/Mellomamerika, og satsa lite på amerikansk fruktfart åleine. Difor var det naturleg at skipet var først ut av farten.

5.5.2 D/S Bergenseren forlet den amerikanske fruktfarten

³³⁹ Forhandlingsprotokoll D/S Alert, s. 6

D/S Bergenseren gjekk òg ut av den amerikanske fruktfarten utan noko forklaring i forhandlingsprotokollen. I hovudboka står det derimot at skipet hadde eit par korte certeparti for mindre fruktselskap før skipet var tilbake i Europa. I “Fruit trade journal and produce record” mars 1903, er W. W. & C. R. Noyes sitert på at D/S Bergenseren skulle vere pioner i den nyskaffa fruktskipsflåten deira.³⁴⁰ Om ein tar med at D/S Bergenseren var eit 19 år gammalt trampskip, tyder dette på at befraktaren var i ein tidleg oppstartsfase med lite kapital. Då D/S Bergenseren hadde gått i til saman 3,5 månad for American Fruit import Company og Barbram Bros før certepartiet med W. W. & C. R. Noyes, tyder det på at skipet ikkje var attraktivt for dei store fruktselskapa lenger.³⁴¹ Det viser òg at Bergh & Helland hadde eit ønske om å ha D/S Bergenseren i den amerikanske fruktfarten så lenge som mogleg.

5.5.3 D/S Simon Dumois forlet den amerikanske fruktfarten

Då D/S Simon Dumois gjekk ut av farten, var frukteventyret i Amerika over for Bergh & Helland. Forhandlingsprotokollen gjev innsikt i kvifor skipet gjekk ut av den amerikanske fruktfarten. Utgangen kom av at det ikkje lenger var certeparti å skaffa til skipet og avgjerda var då å ta skipet heim for å seljast. Utgangen til D/S Simon Dumois i 1911 samsvarer godt med toppen av norsk deltaking i den amerikanske fruktfarten.³⁴² Dei amerikanske fruktselskapa, særleg UFC, hadde på dette stadiet gått over til å bruke meir sjølveigde skip for farten. Joachim Grieg held fram at norske skip aldri hadde blitt utkonkurrerte i den amerikanske fruktfarten. Fruktselskapa sine behov for skip eigd av tredjepartar, og krava for skip i utdeling av certeparti hadde endra seg.³⁴³ Trenden i utviklinga av den amerikanske fruktfarten hadde vore å gå mot stadig større skip. D/S Simon Dumois var for liten, ventilasjonssystemet var utdatert og skipet gjekk ut då ingen ville befrakte det lenger.

³⁴⁰ Fruit Trade journal and produce record, 07.03.1903, s. 16

³⁴¹ Hovedbok D/S Bergenseren, Fragtkonto 1902

³⁴² Pettersen, L., 1981, s. 240

³⁴³ Grieg, J., 1930, s. 67

Joachim Grieg skreiv sine erindringar i 1930 og krava for skip i den amerikanske fruktfarten hadde utvilsamt endra seg drastisk sidan 1890. Det er då rimeleg å tru at krava for skip i farten òg hadde utvikla seg frå 1890-1911.

5.6 Konklusjon

Det var stor forskjell på korleis den amerikanske fruktfarten gjekk føre seg i 1886 og 1911. Ut frå D/S Bergenseren og D/S Alert sine første år i den amerikanske fruktfarten ser ein at aktørane i den amerikanske fruktnæringa og meklarhusa i den amerikanske fruktfarten var mykje mindre etablerte enn i seinare år. Det var fleire mindre fruktimportørar som deltok i farten og ein mindre grad av kombinerte fruktprodusentar og importørar.

Dei gamle trampskipa, som tidleg hadde vore ein stor del av den amerikanske fruktfarten, fekk stadig dårlegare kår i den amerikanske fruktfarten. Truleg var det berre relativt små aktørar, ofte i ein oppstartsfase, som kontraherte desse skipa etter kvart som den amerikanske fruktfarten gjekk meir og meir over til skip spesialbygde for farten. Det var ein periode med overlapp tidleg på 1890-talet, då det tok tid å bygge dei nye fruktskipa og trampskipa var allereie etablerte i farten.

Om ein ser for seg Bergh & Helland som eit typisk døme på nyetablerte skipsreiarar i Bergen på 1880-talet og utover, viser eigarandelane deira korleis dei gradvis etablerte seg i skipsnæringa. I starten gjekk dei for små eigarandelar og det var andre meir velstående partshavarar som utgjorde dei største skipspartane. Dette var tilfelle på D/S Bergenseren og D/S Alert, og det var berre Olaf Bergh som investerte i D/S Bergenseren frå starten av. På D/S Simon Dumois investerte dei like mykje som alle dei andre partshavarane, med unntak av Joachim Grieg. Det skal då merkast at Joachim Grieg òg var relativt nyetablert som sjølvstendig sjøfartsaktør i Bergen i 1890. Bergh & Helland kjøpte seinare opp større eigarandelar i D/S Bergenseren og D/S Alert.

Den amerikanske fruktfarten er eit godt døme på korleis innovasjon endrar ei næring og korleis utviklingstrekk kjem i bølger. Eit vanleg punkt å ta opp i det historiske overblikket i den amerikanske fruktfarten, m.a. av Lauritz Pettersen, er at bananar tidlegare hadde vorte frakta til USA innpakka ein og ein i sølvpapir.³⁴⁴ Dette hadde foregått i rundt eit halvt

³⁴⁴ Pettersen, L., 1981, s. 228

århundre og ein kan sei at marknaden for denne typen fruktfart med bananar i Karibia var metta. Teknologiske nyvinningar endrar marknaden fullstendig. Det at ein plutseleg evna å frakta store mengder bananar frå Latinamerika til USA skapte eit heilt nytt produkt. Bananen vart allemannseige året rundt, framfor ei luksusvare ved spesielle anledningar for dei rikaste i samfunnet. Dei nye skipa i farten tok då ikkje berre over for dei gamle seglskipa, men dei skapte samstundes eit behov for fleire skip til å ta del i farten.

Bruken av små jerndampskip dei første åra med norsk deltaking var ei innovativ nyvinning i den amerikanske fruktfarten. Den neste store nyvinninga var då dei mekanisk ventilerte skipa, spesialbygde for den amerikanske fruktfarten, kom inn med D/S Simon Dumois i bresjen.³⁴⁵ Den amerikanske fruktfarten kom då inn i ein overgangsperiode frå trampskip til spesialbygde fruktskip. Etterkvart som behovet for skip vart tilfredsstilt av dei spesialbygde skipa, vart det lite å hente for dei første trampskipa som kom med i farten. Skip som D/S Bergenseren gjekk då for mindre selskap som Vaccarro Bros.

Den amerikanske fruktfarten var noko heilt nytt for norske skip, reiarar og sjømenn. Det var òg nytt for dei norske meklarhusa. F. J. Ellertsen & Co var kanskje det første bergenske meklarhuset til å sende skip til farten, men det var Joachim Grieg som mekla for mesteparten av norske skip i amerikansk fruktfart. Det er då heller ikkje så rart at det var Bergh & Helland som sende det første skipet til amerikansk fruktfart via Joachim Grieg. Det var ein ny måte å drive skipsfart for bergenske reiarar og slike endringar høyrer ofte med i generasjonsskifte. Når ein ser på eigardelane Bergh & Helland tok ut i dei tidlege åra på desse tre skipa, ser ein ein progresjon i kor mykje pengar dei kunne investere i nybygde skip. Inntektene vil ikkje ha kome åleine frå desse skipa, men den vidare satsinga deira i farten tyder på at dei var nøgde med lønsemda etter eksperimenta med D/S Bergenseren og D/S Alert.

Joachim Grieg viste seg å ha viktig innflytelse i “Rederiet D/S Simon Dumois” då han foreslo at forsikring skulle vere ei skipsutgift framfor å vere kvar enkelt partshavar sitt ansvar. Ein viktig forskjell mellom reiarlag og aksjeselskap er at eit reiarlag har ansvarlege eigarar, mens eigarane i eit aksjeselskap ikkje er ansvarlege for skipet. Det betyr at ein partseigar i eit

³⁴⁵ Grieg, J., 1930, s. 56

reiarlag kan stillast til økonomisk ansvar om noko skulle hende med skipet. Dette kan vere desto viktigare i tilfelle det er snakk om store eigardelar, slik det var med D/S Simon Dumois.

Det er vanskeleg å overvurdera kva rolle Joachim Grieg spelte innan norsk deltaking i den amerikanske fruktfarten. Han vart med tida meklar for flesteparten av dei norske skipa som var med i farten og det var ingen av dei norske dampskipsdisponentane som hadde meir erfaring med den amerikanske fruktfarten enn det han hadde. Ein kan nesten seie at det var hans prosjekt. Det er likevel viktig å understreke at han ikkje var meklar for alle dei norske skipa i den amerikanske fruktfarten, då D/S Bergenseren allereie hadde lagt ein sesong i den amerikanske fruktfarten bak seg då Joachim Grieg slutta D/S Bergenseren til farten 11. desember 1886. Det finst inga komplett oversikt over kva for norske skip som har gått i den amerikanske fruktfarten og D/S Bergenseren og D/S Alert sine hovudbøker viser at det var bergenske skip med i den amerikanske fruktfarten allereie før Joachim Grieg var involvert. Då Joachim Grieg kom med i den amerikanske fruktfarten i 1886 var han berre ein liten aktør i konkurranse med F. J. Ellertsen & Co om å sende eksisterande skip til mellom anna den amerikanske fruktfarten.³⁴⁶ Joachim Grieg sin store innovasjon i den amerikanske fruktfarten skjedde difor ikkje på 1880-talet, men ved bygginga av D/S Simon Dumois i 1890. Med denne nybygginga posisjonerte han seg som ein sentral aktør, med spesialisering i ein marknad og klarte å få med seg andre til å investere og innovere innan den amerikanske fruktmarknaden.

³⁴⁶ Bollmann, J., 1936, s. 19

Tabellar:

Desse tabellane høyrer saman med grafane, med tilsvarande taloppføring, i kapitla 2, 3 og 4.

Tabell 2.2

| Årstal | Kronebeløp |
|--------|------------|
| 1885 | 14404 |
| 1886 | 12181 |
| 1887 | 13077 |
| 1888 | 13956 |
| 1889 | 13957 |
| 1890 | 17047 |
| 1891 | 15686 |
| 1892 | 15181 |
| 1893 | 16329 |
| 1894 | 16953 |
| 1895 | 14094 |
| 1896 | 13818 |
| 1897 | 13962 |
| 1898 | 12097 |
| 1899 | 15740 |
| 1900 | 21257 |
| 1901 | 21091 |
| 1902 | 15981 |
| 1903 | 17716 |
| 1904 | 11860 |
| 1905 | 11306 |
| 1906 | 13716 |
| 1907 | 9914 |

Tabell 2.3

| Årstal | Kronebeløp |
|--------|------------|
| 1885 | 9443 |
| 1886 | 5410 |
| 1887 | 4441 |
| 1888 | 5195 |
| 1889 | 4388 |
| 1890 | 4647 |
| 1891 | 6009 |
| 1892 | 4796 |
| 1893 | 6568 |
| 1894 | 4944 |
| 1895 | 5248 |
| 1896 | 4579 |
| 1897 | 3645 |
| 1898 | 3560 |
| 1899 | 6725 |
| 1900 | 7507 |
| 1901 | 10335 |
| 1902 | 5113 |
| 1903 | 6517 |
| 1904 | 3989 |
| 1905 | 5067 |
| 1906 | 4715 |
| 1907 | 4416 |

Tabell 2.4

| Årstal | Kronebeløp |
|--------|------------|
| 1884 | 20000 |
| 1885 | 20500 |
| 1886 | 23000 |
| 1887 | 25000 |
| 1888 | 20000 |
| 1889 | 44000 |
| 1890 | 51000 |
| 1891 | 26000 |
| 1892 | 48000 |
| 1893 | 15000 |
| 1894 | 28000 |
| 1895 | 24000 |
| 1896 | 10000 |
| 1897 | 24000 |
| 1898 | 0 |
| 1899 | 40000 |
| 1900 | 50000 |
| 1901 | 43000 |
| 1902 | 15000 |
| 1903 | 3000 |
| 1904 | 0 |
| 1905 | 16000 |
| 1906 | 16000 |
| 1907 | 60000 |

Tabell 3.3

| Årstal | Kronebeløp |
|--------|------------|
| 1886 | 17320 |
| 1887 | 16382 |
| 1888 | 17180 |
| 1889 | 18391 |
| 1890 | 13112 |
| 1891 | 14508 |
| 1892 | 18521 |
| 1893 | 13390 |
| 1894 | 19377 |
| 1895 | 18018 |
| 1896 | 7119 |
| 1897 | 14373 |
| 1898 | 14272 |
| 1899 | 14641 |
| 1900 | 14687 |
| 1901 | 13871 |
| 1902 | 14370 |
| 1903 | 1407 |

Tabell 3.4

| Årstal | Kronebeløp |
|--------|------------|
| 1887 | 9484 |
| 1888 | 9666 |
| 1889 | 6843 |
| 1890 | 5844 |
| 1891 | 7499 |
| 1892 | 6777 |
| 1893 | 7360 |
| 1894 | 8487 |
| 1895 | 5983 |
| 1896 | 2876 |
| 1897 | 5169 |
| 1898 | 5461 |
| 1899 | 5515 |
| 1900 | 6077 |
| 1901 | 4543 |
| 1902 | 4730 |
| 1903 | 592 |

Tabell 3.5

| Årstal | Kronebeløp |
|--------|------------|
| 1885 | 12196 |
| 1886 | 14239 |
| 1887 | 0 |
| 1888 | 888 |
| 1889 | 0 |
| 1890 | 8783 |
| 1891 | 8059 |
| 1892 | 208 |
| 1893 | 0 |
| 1894 | 386 |
| 1895 | 7075 |
| 1896 | 1350 |
| 1897 | 2989 |
| 1898 | 2885 |
| 1899 | 0 |
| 1900 | 0 |
| 1901 | 1065 |
| 1902 | 9021 |
| 1903 | 2370 |

Tabell 3.6

| Årstal | Kronebeløp |
|--------|------------|
| 1885 | 47000 |
| 1886 | 36000 |
| 1887 | 40000 |
| 1888 | 42000 |
| 1889 | 35000 |
| 1890 | 5000 |
| 1891 | 15000 |
| 1892 | 35000 |
| 1893 | 0 |
| 1894 | 14000 |
| 1895 | 16000 |
| 1896 | 4000 |
| 1897 | 26000 |
| 1898 | 31000 |
| 1899 | 13000 |
| 1900 | 33000 |
| 1901 | 9000 |
| 1902 | 12000 |

Tabell 4.4 hyre

| Årstal | Kronebeløp |
|--------|------------|
| 1890 | 10854 |
| 1891 | 21660 |
| 1892 | 21199 |
| 1893 | 22299 |
| 1894 | 19437 |

Tabell 4.5 proviant

| Årstal | Kronebeløp |
|--------|------------|
| 1890 | 6817 |
| 1891 | 8547 |
| 1892 | 8648 |
| 1893 | 9868 |
| 1894 | 6521 |

Tabell 4.5 utbytte

| Årstal | Kronebeløp |
|--------|------------|
| 1890 | 33040 |
| 1891 | 37520 |
| 1892 | 44800 |
| 1893 | 38080 |
| 1894 | 20160 |

Litteraturliste:

Fant ingen oppføringer i innholdsfortegnelsen.

Bakka jr, D (1990) *Den norske fruktarten i Vestindia. Årbok maritimt museum Oslo*

Day, Lance and McNeil, Ian (Editors) (2013) *Biographical Dictionary of the History of Technology*, Routledge: [ISBN 0-203-02829-5](https://doi.org/10.1080/00141801.2013.788888)

Helge W. Nordvik, (1991), *Norwegian Maritime historical Research during the past twenty Years. A critical Survey Sjøfartshistorisk årbok 1990. Bergen sjøfartsmuseum. Bergen*

Goldberg, M. H. (1993) "Going Bananas" - 100 Years of American Fruit Ships in the Caribbean. North American Maritime Books: New York

Jones, G. og Bucheli, M. (2016) *The octopus and the Generals: The united Fruit Company in Guatemala*. Boston: Harvard Business School.

Karnes, T. L. (1978) *Tropical Enterprise – Standard Fruit and Steamship Company in Latin America*. Louisiana State University Press: Baton Rouge and London

Fischer, Lewis R. And Nordvik, Helge W.: «From Namsos to Halden: Myths and Realities in the History of Norwegian Seamen's Wages 1850-1914», *Scandinavian Economic History Review*, 1/1987, 41-64.

Martin, J. (2018) *Banana Cowboys: The United Fruit Company and the Culture of Corporate Colonialism*.

Melve, T., og Ryymin, T. (red.) (2018) *Historikerens arbeidsmåter*. Universitetsforlaget: Oslo

Peter Jebsen i Store norske leksikon på snl.no. Hentet 8. november 2021 fra

https://snl.no/Peter_Jebsen

Petersen, K (1949) *Norsk dampskipsfart blir en stormakt på havet*. Trondheim: F. Bruns bokhandels forlag.

Pettersen, L. (1981) *Bergen og sjøfarten III*. Bergen: Bergens rederiforening og Bergens sjøfartsmuseum.

Pettersen L., Thowsen, A. (1968) *Bergens skipperforening 1867 – 1967*. Bergen: Bergens Skipperforening.

Tenold, S. (2020) *Med Flagget til topps: Historien om Norsk skipsfart i det 20. århundre*. Gyldendal: Oslo

Thowsen, A. (1973). Norsk Sjøfartshistorie - periferi eller sentrum i norsk historieforskning? Sjøfartshistorisk årbok 1990, Bergen sjøfartshiseum: Bergen.

Thowsen, A. (1998) *Forsikringen Følger Flåten - Fra Norwegian Underwriter's Agency, New York, til Scandinavian marine Claims Office, Inc., Stamford, Connecticut 1897-1997*. Bergen sjøfartsmuseum: Bergen

Kjelder:

Nasjonalbiblioteket:

Grieg, J (1930) *Spredte erindringer om Bergens skibsfart*. Bergen: A/S John Griegs Boktrykkeri

Meling, T., mfl (1935) *Norges skibsførere 1933-1935*. Stavanger: Dreyers forlag

Norges handels- og sjøfartstidende

Aviser:

Arbeidet

Bergen Aftenblad

Bergens Tidende

New York Times

Nordisk Tidende

Norges handels- og sjøfartstidende

Bergen Byarkiv:

A-6429 Rederiet Harald Eie:

Ea – Certepartier, kontrakter i forbindelse med kjøp og salg, kontraheringskontrakter og fraktslutninger

L0001 Byggekontrakt Flensburger Schiffbau Gesellschaft – *Innlagt korrespondanse som viser at Bergh & Helland ønsket å bygge et skip som skulle leveres mars 1884 (D/S Bergenseren)*

L0005 Dampkjele, D/S Alert – Kontrakt mellom Bergens Mekaniske Verkster og Alerts rederi om innsetting, 23.05.1896

G – havarisaker, erstatninger, dispasjer, assurance

L0002 Samtykke til ny assuranceordning for D/S Bergenseren, 1901

Rb

L0004 Fortegnelse over redere i nyt skip 17.03.1883 (Trolig D/S Alert, b. 1884)

L0004 Innbydelse rederitegning for D/S Simon Dumois, 1889

L0004 Innbydelse til rederimøte for D/S Bergenseren med fortegnelse over rederne, 27.07.1898

L0004 Innbydelse til rederimøte for D/S Alert med fortegnelse over rederne, 23.05.1896

RI D/S Alert, Bygget 1884

L0001 Hovedbok D/S Alert, 1884-1889

L0002 Hovedbok D/S Alert, 1889-1894

L0003 Hovedbok D/S Alert, 1895-1898

L0004 Hovedbok D/S Alert, 1898-1903

L0005 Forhandlingsprotokoll, 23.06.1884-21.01.1903

Rp – D/S Simon Dumois, bygget 1890:

L0001 Hovedbok D/S Simon Dumois, 1890-1894

L0002 Forhandlingsprotokoll, 24.06.1891-01.02.1911

Rr – D/S Bergenseren, Bygget 1884:

L0001 Hovedbok Bergenseren, 1883-1888

L0002 Hovedbok Bergenseren, 1889-1893

L0003 Hovedbok Bergenseren, 1894-1896

L0004 Hovedbok Bergenseren, 1897-1899

L0005 Hovedbok Bergenseren, 1900-1904

L0006 Hovedbok Bergenseren, 1905-1907

L0007 Forhandlingsprotokoll 15.05.1884-26.01.1907

Referanseform hovudbøker:

Referansar til hovudbøkene er ført opp som dei individuelle kontoane i bøkene. Desse kontoane fortsetter frå bok til bok. Eg refererer difor til dato/år og ikkje sidetal for individuelle bøker.

Skipet.no *Skorsteinsmerker*. Tilgjengeleg frå: www.skipet.no/skip/rederimerker (henta 17.11.2021)

www.Hathitrust.org

Di Giorgio importing and steamship company, a., Simon Dumois (Steamship) appellee. (1907). [*Briefs and other records in the action of Di Giorgio importing and steamship company v. claimant of the steamship Simon Dumois*]. [Baltimore.

National League of Wholesale Fresh Fruit and Vegetable Distributors. *Fruit trade journal and produce record*. New York: Fruit Trade Journal Co. Tilgjengeleg frå

<https://babel.hathitrust.org/cgi/pt?id=uiug.30112098078618&view=1up&seq=254&skin=2021&q1=bergenseren>

Wright, I. Aloha. (1910). *Cuba*. New York: The Macmillan company. Tilgjengeleg frå: <
<https://babel.hathitrust.org/cgi/pt?id=uc2.ark:/13960/t1bk19g3v&view=1up&seq=584&skin=2021&q1=%22United%20Fruit%22>>

Bergen Sjøfartsmuseum Arkiv

MS – 0010

Ea – Certepartier, Kontrakter i forbindelse med kjøp og salg, kontraheringskontrakter, fraktslutninger, 1899 – ca. 1940

0001 Liste over “Steamers on charter or seeking Charters in the American Fruit Trades

Bennett’s handy book, 1901.

MS-0102

D – Saksarkiv

27 Korrespondanse mellom kaptein W. Nieuwejaar, S/S Simon Dumois og Camors
McConnel & Co 1902

Bergens Sjøfartsmuseum Bibliotek

Tronstad, P. O. (1945) *Fra den amerikanske fruktfarts første år*. Upubliserte erindringer

Olsen, L. R. (1945) *Erindringer frå den amerikanske fruktfarts første tid*.

Lloyd’s register of shipping 1901

Lloyd’s register of shipping 1907

Veritas skipsregister 1885

Veritas skipsregister 1891

Veritas skipsregister 1892

Veritas skipsregister 1893

Veritas skipsregister, 1896

Bennett's handy book

Bollmann, J (1936) *Erindringer frå shippingliv i Bergen i 1880/90 årene Foredrag holdt i Bergen skipperforening 22.6.1936*. Upubliserte erindringer.

Digitalt museum:

Maleri D/S Bergenseren: Link til maleri <<https://digitaltmuseum.no/021027385101/maleri>>

Maleri av D/S Simon Dumois: Maleri av D/S Simon Dumois:

<<https://digitaltmuseum.no/021027044162/maleri/media?slide=0>>

Folketellingar digitalarkivet:

Folketelling 1900 – skipslistar frå innland og utland, Skip: Bergenseren Tilgjengeleg frå:

<<https://www.digitalarkivet.no/census/ship/sf01100021001042>>

Folketelling 1900 for 1250 Haus herred, tellekrins 4

<<https://www.digitalarkivet.no/nm/census/person/pf01037325001779>>