

Med flytende hoteller gjennom urent farvann
Det Bergenske Dampskibsselskabs cruisevirksomhet 1920-1939



Mats Fromreide Svendsen



Mastergradsoppgave i historie
Institutt for arkeologi, historie, kultur- og religionsvitenskap
Universitetet i Bergen
Mai 2016

Forord

Cruise vil nok for mange vekke assosiasjoner til noe eksotisk og lystbetont, og kanskje også til utsikt over asurblått hav fra et teakbelagt skipsdekk. Cruise- og passasjerfart er temaer jeg lenge har hatt stor personlig interesse for. Det har derfor vært svært givende å få muligheten til å fordype meg i dette temaet. Det skal imidlertid ikke legges skjul på at arbeidet med denne oppgaven også har vært meget krevende og utfordrende. Min store personlige fasinasjon og interesse for temaet har i perioder gjort det utfordrende å løfte blikket fra interessante detaljer og holde fokus på problemstilling. Jeg føler likevel at jeg i løpet av de to årene prosjektet har pågått, har evnet å skape et lite bidrag til forskningsfeltet.

Oppgaven hadde imidlertid ikke blitt noe av uten hjelp fra en rekke personer og institusjoner. Jeg vil først og fremst takke mine to veiledere Camilla Brautaset og Per Kristian Sebak, for gode og konstruktive tilbakemeldinger, hyggelige samtaler, og for all støtte gjennom de siste to årene. Dere har hjulpet meg å stake ut kursen gjennom et farvann som til tider har virket kaotisk, fremmed og forvirrende for en ung passasjerfartsentusiast. Hjelpen jeg har fått fra dere har derfor vært av avgjørende betydning for oppgaven. Videre vil jeg også takke samtlige deltakere på masterseminaret *På tvers av grenser* for gode og konstruktive tilbakemeldinger, og interessante faglige diskusjoner.

Mye av arbeidet med denne oppgaven har foregått på Bergens Sjøfartsmuseums bibliotek, hvor jeg har benyttet mye tid på å gå igjennom en stor mengde arkivmateriale. Derfor vil jeg også takke ansatte ved museet for velvillig hjelp og upåklagelig service.

Sist men ikke minst vil jeg rette en stor takk til Sigrun for uvurderlig støtte, både i gode og dårlige arbeidsperioder, og for å ha påminnet meg om at det også er et liv utenfor lesesalens fire vegger.

Innholdsfortegnelse

| | |
|---|-----------|
| 1. Problemstilling, kilder og metodisk tilnærming | 6 |
| 1.1 Cruiseferd som moderne og historisk fenomen. | 6 |
| 1.2 Forskningssituasjon | 9 |
| 1.2.1 Mellomkrigstidens skipsferd i historieforskning, og maritim historieskriving i Norge..... | 9 |
| 1.2.2. Forskningslitteratur om cruiseferd i mellomkrigstiden. | 10 |
| 1.2.3. Det Bergenske Dampskibsselskab som forskningstema. | 11 |
| 1.3 Problemstilling og avgrensning | 13 |
| 1.4 Metode, sjanger og tilnærming. | 14 |
| 1.4.1 Maritim historie og turismehistorie | 14 |
| 1.4.2. Business history og aktørperspektivet..... | 16 |
| 1.5 Benyttede kilder..... | 17 |
| 1.5.1 Rederi- og bedriftsarkiv. | 17 |
| 1.5.2 Aviser som kilder | 21 |
| 1.5.3 Personlige beretninger og erindringer. | 23 |
| 1.6 Disposisjon og oppbygging av oppgaven..... | 24 |
| 2. Nye utfordringer og nye muligheter | 26 |
| 2.1 Mellomkrigstiden - helt krise? | 26 |
| 2.2 Skipsferden i krise og omstilling. | 27 |
| 2.2.1 Norsk og bergensk skipsferd i vekst og tilbakegang..... | 28 |
| 2.3 Passasjerrederier i krise og vekst. | 28 |
| 2.3.1 Prestisje og diversifisering: Cruiseferd før 1914. | 30 |
| 2.4 Det Bergenske Dampskibsselskab og cruiseferden før 1914..... | 32 |
| 2.5 Konklusjon | 37 |
| 3. Rederi og ressursbruk | 39 |
| 3.1 Det Bergenske Dampskibsselskab 1920-1939..... | 40 |
| 3.1.1 Reetablering og ekspansjon. | 40 |
| 3.1.2 Et differensiert og mangfoldig rederi: BDS ruter og virksomhet i mellomkrigstiden | 42 |
| 3.1.3 BDS' organisasjon og ledelse..... | 45 |
| 3.2 Fra second-hand til nybygg: investeringer i cruisevirksomheten | 48 |
| 3.3 En lønnsom virksomhet? Cruisevirksomhetens kostnadsnivå..... | 53 |
| 3.4 Konklusjon. | 61 |

| | |
|--|------------|
| 4. Fra Svalbard til Sumatra: Marked og konkurranse 1920-1939 | 62 |
| 4.1 Introduksjon..... | 62 |
| 4.2 En type skipsfart og turisme i vekst..... | 63 |
| 4.3 BDS i et internasjonalt turismemarked | 66 |
| 4.3.1 Storbritannia | 69 |
| 4.3.2 Frankrike og Kontinental-Europa. | 73 |
| 4.3.3 Det amerikanske markedet..... | 77 |
| 4.3.4 Et Skandinavisk cruisemarked? | 80 |
| 4.4 Konkurransedyktighet? | 83 |
| 4.4.1 Priser og konkurransedyktighet | 83 |
| 4.4.2.Kapasitetsutnyttelse..... | 85 |
| 4.5 Konklusjon | 86 |
| 5. Turisme, prestisje og omdømme. | 88 |
| 5.1 Introduksjon..... | 88 |
| 5.2 Linjerederier og reiselivsaktører | 89 |
| 5.2.1 Norske rederier som reiselivsaktører 1920-1939..... | 91 |
| 5.3 Det Bergenske Dampskibsselskab som norsk reiselivsaktør. | 93 |
| 5.3.1 Motstridende interesser? | 96 |
| 5.3.2 Englandsruten som turistrute. | 97 |
| 5.3.3 Turister fra Kontinental-Europa | 100 |
| 5.4 Cruise som prestisjeprosjekt?..... | 100 |
| 5.4.1 Passasjerskips symbolverdi..... | 100 |
| 5.4.2 Merkevarer, omdømme og prestisje som strategi ? | 101 |
| 5.4.3 Cruise og nettverk | 103 |
| 5.5 Konklusjon | 104 |
| 6. Konklusjon og oppsummering. | 106 |
| 6.1 Cruise og diversifisering gjennom krise..... | 106 |
| 6.2 Internasjonalisering. | 107 |
| 6.3Hvorfor drev det Bergenske Dampskibsselskab cruisevirksomhet 1920-1939?..... | 108 |
| 7. Kilder og litteratur | 111 |
| 7.1 Kilder..... | 111 |
| 7.1.1 Bergens Sjøfartsmuseum, arkivet etter Det Bergenske Dampskibsselskab (BSJ/BDS- Ms0041)..... | 111 |
| 7.1.2 Oslo Byarkiv - Arkivet etter Bennetts Reisebureau- OBA/A-70055..... | 112 |

| | |
|---|-----|
| 7.1.3 Riksarkivet - Arkivet etter Vesteraalens Dampkibsselskab- RA/PA-1189..... | 112 |
| 7.1.4 Aviser(se fotonoter for detaljer) | 112 |
| 7.1.5 Diverse kilder..... | 113 |
| 7.2 Litteratur..... | 113 |

1. Problemstilling, kilder og metodisk tilnærming

1.1 Cruisefart som moderne og historisk fenomen.

Det som tidligere blev anset for et privilegium, forbeholdt et faatal blandt menneskene, nemlig at kunne reise fra land til land i en yacht, er nu bragt indenfor mulighedens rækkevidde ogsaa for folk med begrænsede midler, idet de største dampskibsselskaber i reisesaisonen stiller et eller andet af sine bedste skibe til disposition for lyst- og rekreatjonsreiser i farvande berømte for sine seværdigheder[...] Der er endnu mange andre fordele ved en sjøreise. Skibet er som et førsteklases hotel, med udmerket kjøkken og hyggelig betjening, og det fører en fra land til land. Jo længere reisen varer, jo bedre føler man sig ialmindelighed og tilslut betragter man skibet nærsagt som et hjem i det fremmede.¹

Sitatet ovenfor er hentet fra en brosjyre datert 1927. Brosjyren var utgitt av det Bergenske Dampskibsselskab (heretter forkortet BDS) og markedsførte rederiets cruisetilbud til Middelhavet. BDS var gjennom store deler av det 19. og det 20. århundre et av Norges største og ledende rederier innen passasjerfart. Rederiet var også en av pionerene innen kommersiell cruisevirksomhet i mellomkrigstiden, og dette er følgelig tema for denne masteroppgaven.

I en mer moderne språkdrakt kunne sitatet ovenfor inngått i en feriekatalog anno 2016. I mellomkrigstiden var cruise et relativt nytt feriefenomen, spesielt dersom man ser på dette som en form for masseturisme. Begrepet cruise har i dag et bredt meningsinnhold, og benyttes for å betegne en rekke former for sjøreiser hvor reisen i seg selv er målet.² Derfor kan det være hensiktsmessig å skille mellom moderne og historisk bruk av begrepet, og se cruise som et historisk fenomen.³ I norskspråklige kilder forekommer begrepet "cruise" i liten grad før i 1950-årene. For å betegne skip som først og fremst fraktet turister og feriereisende, ble derfor

¹ BSJ - *D/Y Meteor Middelhavsture Januar-Mai 1927*, Det Bergenske Dampskibsselskab.

² Både fergeselskapene som driver faste ruter innenriks og utenriks markedsfører sine tilbud som "cruise". Se for eksempel: <<https://www.colorline.no/batreise?filter=2.5907>> [Nedlastet 08.02.2016], <<https://www.fjordline.com/bergen-stavanger-hirtshals/>> [Nedlastet 08.02.2016] og <<https://www.norled.no/fjordcruise/>> [Nedlastet 08.02.2016]

³ Noe av det som kanskje først og fremst skiller cruisefart fra andre typer passasjerfart, er at den ikke er rutegående, eller i fast trafikk mellom to eller flere havner. I tillegg er den fra operatørens, altså rederiets, side først og fremst ment som et ferie og rekreasjonstilbud, og ikke som et transportmiddel fra en havn til en annen.

gjærne begreper som "flytende hoteller" eller "turistskip" benyttet i 1920- og 1930-årene.⁴ I engelskspråklige kilder var imidlertid "cruise" eller "pleasure cruises" et vanlig begrep i på feriereiser til sjøs allerede før 1900. Ettersom cruise etter hvert har blitt et innarbeidet begrep i norsk språk, vil jeg også benytte dette begrepet i denne oppgaven.

Dersom man ser på cruiseferd som en form for organisert og foretningmessig form for turisme til sjøs, kan dette fenomenet ha eksistert siden 1840-årene. Historikerne John Armstrong og David M. Williams har også hevdet at dampskipsteknologien og fremveksten av dampskipsselskaper var viktige forutsetninger for utviklingen av organisert turisme i det 19. århundre.⁵ Det var likevel først i 1880- og 1890-årene at cruise vokste fram som en betydelig form for skipsferd og turisme. Dette hadde sammenheng med både teknologisk og organisatorisk utvikling innen skipsferd, som førte til fremvekst av store rederier og nye markeder, deriblant cruise og passasjerferd. Linjerederier som utviklet faste ruter, hvor driftsgrunnlaget var vare- og passasjerfrakt, ble i løpet av siste halvdel av 1800-tallet, noen av verdens største og ledende rederier.⁶ Vi kan allerede her slå fast at BDS var et lite rederi i internasjonal målestokk, og som først og fremst drev skipsferd i Nordsjøen og langs norskekysten. Norge og Bergen var først og fremst et reisemål for cruiseturister, og bare i begrenset grad sentrum for eierinteresser innen cruiseferd.⁷ I løpet av mellomkrigstiden, og i særlig grad på 1960- og 1970-tallet, spilte likevel norske rederier en viktig rolle i å utvikle cruise både som nisje- og masseturisme, og ikke minst i utviklingen av karakteristiske og revolusjonerende skip.⁸

Utviklingen av cruiseferd, både i et historisk og moderne perspektiv, har vært styrt av både økt tilbud og økt etterspørsel. Som følge av sterk økonomisk vekst etter andre verdenskrig, og den generelle velstandsøkningen i den vestlige verden, har cruise blitt en oppnåelig ferieform for stadig flere mennesker i flere land. Cruise er også en global form for turisme og

⁴ David M. Williams definerer også et cruise som en kommersiell sjøreise, utelukkende ment for feriereisende. Williams 2003: 143.

⁵ Armstrong og Williams 2005.

⁶ "Linjerederi" vil i denne oppgaven bli brukt som en betegnelse på rederier, hvis primære virksomhet var faste sjøruter mellom bestemte havner. Dette gjaldt både transport av stykk gods, post og passasjerer. Se Stopford 2009: 28., Miller 2012: 70-71.

⁷ Veksten i cruiseturisme både i Bergen og på Vestlandet har likevel vært i stor vekst de siste 15 årene. I følge statistikk fra Bergen og Omland Havnevesen har antall besøkende cruisepassasjerer i Bergen økt fra ca 100 000 i 2000, til ca 430 000 i 2015. Se: <<http://bergenhavn.no/cruise/cruisestatistikk/>> [Nedlastet 08.02.2016]

⁸ Royal Caribbean Cruises og Norwegian Cruise Line, to dominerende aktører innen moderne cruiseferd, hadde opprinnelig sterk norsk forankring både i form av eierskap, driftsorganisasjon og flagg. Anders Wilhelmsen-gruppen i Oslo var en av pionerene innen moderne cruiseferd på 1970-tallet, og har fremdeles store eierinteresser i førstnevnte selskap.

næringsvirksomhet hvor svært mange aktører er involvert. Et karakteristisk trekk er den sterke dominansen av store, USA-baserte aktører som operer i et massemarked.⁹

I likhet med endringer på eiersiden har også cruiseskipene gjennomgått en rivende utvikling. Sterk vekst har resultert i byggingen av stadig større cruiseskip med større passasjerkapasitet, og det har i nyere tid blitt bygget cruiseskip på over 200.000 bruttoregister tonn (brt.), og med kapasitet til ca. 6000 passasjerer.¹⁰ Slike skip tilbyr passasjerene et svært variert tilbud i form av fasiliteter og aktiviteter ombord, er på lik linje med de stedene de anløper, blitt attraksjoner i seg selv. Det kan således se ut til at det foregår en konkurranse blant cruiserederiene om å tilby stadig mer spektakulære aktiviteter og fasiliteter ombord på skipene, og at dette i tillegg har prestisje- og omdømmeaspekter ved seg. Moderne cruiseskip er i så måte blitt tydelige symboler på rederiene som driver dem, og skipene har i seg selv stor markedsføringsverdi for rederiene som driver dem.¹¹

Ikoniske skip med verdi for rederiers omdømme og prestisje, er imidlertid ikke noe nytt fenomen. Kjernen i BDS' cruisevirksomhet i mellomkrigstiden var de to skipene *D/Y Meteor* og *M/Y Stella Polaris*. Dette var skip som vakte internasjonal oppsikt, og som i tillegg har blitt stående som sterke symboler både for norsk cruisevirksomhet, for BDS som rederi, for Bergen som sjøfartsby, og også for Norge som sjøfartsnasjon. Sjøfartshistorie er i stor grad preget av fokus på skip og enkeltmennesker. Selv om både *Meteor* og *Stella Polaris* er sentrale i denne masteroppgaven, vil jeg likevel fokusere mer generelt på den cruisevirksomheten BDS utviklet i 1920- og 1930-årene. Oppgaven vil derfor være en aktørstudie, hvor jeg fokuserer både på organisasjon, enkeltpersoner, samarbeidspartnere, i tillegg til konkurrenter. Dette har i liten grad vært gjenstand for tidligere historisk forskning, og jeg håper derfor at oppgaven kan bidra til å utvide forståelsen av BDS' historie, samt hvordan

⁹ I følge nettstedet *Cruise Market Watch* skal de tre gruppene Carnival Corporation, Royal Caribbean Cruises og Norwegian Cruise Line, i 2015 ha kontrollert til sammen nær 80% av passasjermarkedet for cruise. Disse tre gruppene har siden 1990-årene kjøpt opp flere rederier, både etablere og nyere, og således oppnådd svært store markedsandeler. Veksten skyldes imidlertid først og fremst stor etterspørsel etter cruisereiser blant den amerikanske middelklassen. Se <<http://www.cruisemarketwatch.com/market-share/>> [Nedlastet 08.05.2016]

¹⁰ Det norskamerikanske cruiserederiet Royal Caribbean International, har ledet an i utviklingen av stadig større cruiseskip de siste 25 åren, blant annet gjennom *Sovereign-klassen* fra slutten av 1980-tallet (ca. 70.000 brt.), og *Oasis-klassen* som ble introdusert i 2009 (ca. 200.000 brt.)

¹¹ Både bygge og drive slike skip krever mobilisering av store økonomiske ressurser, og ikke minst en stor organisasjon for å drive og markedsføre denne virksomheten. Moderne cruisevirksomhet er derfor internasjonal i sitt vesen, ikke bare fordi markedet for cruise blir stadig mer internasjonalt, men også fordi selskapene som står bak cruise har utviklet en svært kompleks eierskaps- og driftstruktur, som gjør dem til multinasjonale selskaper. Cartwright & Baird 1999: 74, Miller 2012: 330-331.

1.2 Forsknings situasjon

1.2.1 Mellomkrigstidens skipsfart i historieforskning, og maritim historieskriving i Norge.

Utviklingen av det moderne Norge har nær tilknytning til havet som både ressurslager og kommunikasjonsvei, og havet har også spilt en viktig rolle for kultur og samfunn langs norskekysten. Paradoksalt nok har likevel maritime temaer i liten grad har opptatt norske faghistorikere. Historikerne Atle Thowsen og Helge W. Nordvik har i *Sjøfartshistorisk årbok* argumentert for at sjøfart i liten grad har vært tema innen akademisk historieforskning.¹² Ifølge Thowsen og Nordvik har sjøfartshistorie vært overlatt til forfattere som i liten grad stiller kritiske spørsmål eller setter temaet inn i en større sammenheng. Nordvik rettet også kritiserte også rederimonografier, og hevdet at dette i hovedsak var oppdragsbaserte verk som manglet både akademisk profil og etterprøvbarhet.¹³ Det er likevel mye som taler for at sjøfartshistories akademiske og historiefaglige profil har blitt styrket de siste 10-15 årene. Økonomisk historiker Camilla Brautaset har argumentert for at maritime temaer, og da særlig skipsfart, i økende grad har gjort seg gjeldene ved akademiske forsknings- og utdanningsinstitusjoner på 2000-tallet.¹⁴ Brautaset peker blant annet på et økende antall master- og doktorgrader i historie med maritime temaer, samt flere forskningsprosjekter ved akademiske institusjoner. Nyere forskning har i særlig grad fokusert på tidlig 1900-tall og mellomkrigstiden. Økonomisk historiker Stig Tenold, har her vært en sentral bidragsyter, og en toneangivende historiker innen nyere sjøfartshistorisk forskning. Tenold har særlig fokusert på norsk skipsfart etter 1945, men har også fokusert på utviklingen av norsk skipsfart tidlig på 1900-tallet, med vekt på tankfart.¹⁵

Et fellestrekk ved nyere forskning om skipsfart i mellomkrigstiden, er at perioden ikke bare kan forstås ut i fra krisetermer, men at flere aktører også viste stor vilje til omstilling og ekspansjon innen nye former for skipsfart. På den måten kunne flere aktører ekspandere virksomheten, heller enn å redusere den. I boken *Europe and the Maritime World*,

¹² Se Thowsen 1973 og Nordvik 1991. Atle Thowsen er sjøfartshistoriker, og tidligere direktør ved Bergens Sjøfartsmuseum. Helge W. Nordvik var professor i økonomisk historie og arbeidet med både sjøfartshistorie og økonomisk historie.

¹³ Nordvik hevdet at rederimonografiene først og fremst oppstod i forbindelse med jubileer, og at de derfor var å regne som markedsføring heller enn historisk forskning. Dette gjorde også at det først og fremst var rederier som eksisterte i samtiden som fikk sin historie nedskrevet, og som ble regnet for interessante og relevante i historiske perspektiv. Nordvik 1991: 248.

¹⁴ Brautaset 2011: 37.

¹⁵ Tenold 2005, Tenold 2007, Brautaset og Tenold 2008. Knut M. Nygaard har i sin doktorgradsavhandling fra 2011 også levert et viktig bidrag til forskning rundt norsk og skandinavisk linjefart i første halvdel av 1900-tallet. Nygaard 2011.

argumenterer også den amerikanske historikeren Michael B. Miller, for at mellomkrigstiden også må betraktes som en periode hvor mange aktører innen handel og sjøfart viste stor evne og vilje til omstilling i vanskelige tider.¹⁶ Nyere forskningsprosjekter bidrar derfor i stor grad til å nyansere bildet av mellomkrigstiden som en periode kun preget av krise og tilbakegang.

Også passasjerfart har vært gjenstand for flere sjøfartshistoriske forskningsprosjekt i senere tid, både i Norge og internasjonalt. Dette gjelder spesielt forbindelsene mellom passasjerfart og migrasjon, hvor historikere som Drew Keeling, Torsten Feys og Per Kristian Sebak har levert viktige bidrag.¹⁷ Denne forskningen har likevel først og fremst drøftet passasjerfart som et fenomen hvor kjernen var transport av mennesker fra en destinasjon til en annen. Gjennom min studie av BDS vil jeg imidlertid fokusere på en type skipsfart som ikke hadde som mål å frakte mennesker fra "a-b", men hvor sjøreisen i seg selv var målet.

1.2.2. Forskningslitteratur om cruiseferd i mellomkrigstiden.

Til tross for at flere maritime historikere fremhever at cruiseferd ble en stadig større del av en rekke rederiers drift og virksomhet i 1920- og 1930-årene, finnes det få spesialstudier som omhandler cruiseferd før andre verdenskrig.¹⁸ Det finnes riktignok en rik litteratur hva angår skip som helt eller delvis var engasjert i cruiseferd, men slik litteratur kan vanskelig betegnes som forskning da den i svært liten grad bygger på kilder eller forsøker å problematisere temaet. Mengden av slik litteratur kan likevel illustrere at cruise- og passasjerfart er tema med bred appell, og som mange har et forhold til.¹⁹ Moderne cruiseferd, det vil si perioden fra slutten av 1960-tallet til i dag, er også et tema hvor det finnes mye litteratur, både om skip og om cruise som næring og fenomen. Denne litteraturen ser imidlertid cruise i et samtidig perspektiv, og i mindre grad som et historisk fenomen. Den bygger hovedsaklig på tilnærminger fra fagområder som økonomi, bedriftsstrategi og markedsføring.²⁰ Slik litteratur har derfor trolig begrenset overføringsverdi til cruisevirksomhet i mellomkrigstiden, som er tema for denne masteroppgaven.

¹⁶ Miller 2012.

¹⁷ Disse tre historikerne har i særlig grad fokusert på transatlantisk migrasjon fra midten av 1800-tallet og frem til 1920-årene. Man har søkt å forklare hvordan migrasjonsmønstre oppstod, og passasjerrederiers rolle som tilretteleggere for dette. Mens Keeling og Feys har fokusert på de store tyske og britiske aktørene, har Sebak fokusert på skandinaviske aktørers rolle innen migrasjon. For diskusjon rundt forskningssituasjonen se Sebak 2012: 36-37.

¹⁸ Williams 2010: 6-7.

¹⁹ Interessen for passasjerfart viser seg også gjennom de mange bevarings- og restaureringsmiljøene for eldre rutegående passasjerskip. Dette gjelder spesielt i Norge, men også i utlandet. Sjøfartshistoriker David M. Williams er blant dem som argumenterer for at ulike aspekter ved samfunnets forhold til havet i økende grad blir sett i et historisk perspektiv, og at maritim historie spiller en viktig rolle for kultur og identitetsbygging i mange samfunn og miljø. Williams 2010: 12.

²⁰ Se for eksempel Cartwright og Baird 1999.

Innen norsk sjøfartshistorisk forskning begrenser studier av cruisevirksomhetens historie seg til enkelte artikler fra sjøfartshistoriker Bård Kolltveit.²¹ Selv om Kolltveits artikler først og fremst har en deskriptiv fremstilling, har hans arbeider vært svært nyttige og verdifulle for å forstå økningen i cruiseturisme i Norge på 1920- og 1930-tallet, samt hvilke andre aktører som opererte i samme marked som BDS. Interessen for passasjer- og cruiseferd tidlig i det 20-århundret ser imidlertid ut til å være økende internasjonalt. Dette har kommet til uttrykk gjennom flere artikler i ulike historiske tidsskrift, hvor den faglige tilnærmingen har variert i fra markedsføringshistorie til kjønns historie.²² Sjøfartshistoriker David M. Williams har også i flere artikler fokusert på ulike former for maritim turisme på 1800-tallet, og blant annet diskutert det britiske rederiet Orient Lines satsing på cruise i 1880-årene.²³ Denne oppgaven vil også ha ett rederi i fokus, og jeg vil drøfte cruiseferdens funksjon og karakter innenfor rammene av BDS totale virksomhet.

1.2.3. Det Bergenske Dampskibsselskab som forskningstema.

Den første omfattende fremstillingen av Det Bergenske Dampskibsselskab historie kom i 1926, og var forfattet av arkeolog og kulturhistoriker Christian Koren Wiberg. Dette var en bok utgitt i forbindelse med BDS' 75-årsjubileum i 1926.²⁴ Boken er et uttrykk for historieskriving i 1920-årene, men gir også viktig informasjon om BDS' organisasjon og virksomhet anno 1926/1927, samt hvordan BDS selv ønsket å fremstå.²⁵ I forbindelse med BDS' 100-års jubileum i 1951 ble historiker og sosialøkonom Wilhelm Keilhau gitt i oppdrag av rederiet å gi en samlet framstilling av dets historie fra 1851-1951.²⁶ Dette resulterte i en omfattende bok på nærmere 600 sider, som i praksis er standardverket om BDS' historie. I slike store rederimonografier med lange perspektiver, kan naturligvis ikke alle aspekter ved rederienes virksomhet behandles like utførlig. Jubileumsboken preges derfor av et forsøk på å

²¹ I disse artiklene fokuserer Kolltveit først og fremst på hvilke aktører som involverte seg i cruiseferd, deres nasjonalitet og hvilke skip som ble benyttet. Han skriver imidlertid lite om hvorfor ulike rederier gikk inn i denne type ferd, hvordan de konkurrerte med hverandre, eventuelt hvordan de samarbeidet, eller hva cruisevirksomheten betydde for det enkelte rederi. Kolltveit har dog benyttet statistikk fra Landslaget for reiselivet i Norge, for å tallfeste antall turister denne virksomheten førte med seg. Kolltveit 1979 og Kolltveit 1980. Med utgangspunkt i disse artiklene har Kolltveit i tillegg skrevet en artikkel i *International Journal of Maritime History*, hvor han behandler cruiseturisme til polare strøk. Se Kolltveit 2006.

²² Dette gjelder først og fremst artikler i tidsskrift som *International Journal of Maritime History*, *Journal of Tourism History* og *The Journal of Transport History*. Se for eksempel: Williams 2000, Williams 2003, Maenpaa 2004, Coons 2008, Williams 2010, Cashman 2014, Gladden 2014, Russel 2016

²³ Williams 2000.

²⁴ Koren Wiberg 1926.

²⁵ Finn R. Jørstad hevder i sin biografi om Kristofer Diedrich Lehmkuhl, at boken var et uttrykk for et ønske om å oppnå prestisje. Jørstad 1996: 107.

²⁶ Keilhau 1951.

trekke lange linjer, samt BDS' økonomiske og organisatoriske utvikling.²⁷ Boken er ikke uproblematisk, ettersom den faller innunder Nordviks kritikk av rederimonografier²⁸ Likefullt kan slike verk gi verdifull innsikt i rederier, særlig i de tilfeller hvor arkivmateriale er gått tapt.²⁹ Keilhau hadde tydeligvis også en nær kontakt med både daværende og tidligere ansatte i BDS, slik at deres stemmer har påvirket utformingen av boken.³⁰ Cruiseferien vies her noe plass, men da først og fremst etableringen av turistruter fra 1880-årene og frem til første verdenskrig. Keilhau diskuterer i liten grad bakgrunnen for cruisevirksomheten, ei heller omfanget av den og hvordan den ble drevet. Interessant nok hevder han likevel at rederiet fikk mye igjen for de investeringene man foretok innen cruiseferie, og at dette kunne karakteriseres som svært gunstige og vellykkede investeringer.³¹ Senere i oppgaven vil jeg undersøke disse påstandene, og spørre om det var et økonomisk rasjonale som lå bak cruisevirksomheten eller om det også var andre motivasjoner som spilte inn.

Etter 1951 er det utgitt få historiefaglige studier med BDS i mellomkrigstiden som tema.³² I bind fire av *Bergen og Sjøfarten*, vier riktignok Atle Thowsen BDS en del plass.³³ Thowsen drøfter hovedtrekkene i rederiets utvikling i perioden 1914-1939, i lys av bergensk skipsfarts utvikling forøvrig. Thowsen fremstiller langt på vei BDS fram som et "annerledesrederi", der utviklingen var preget av helt spesielle faktorer og av vekst og ekspansjon i det som var en kriseperiode for mange andre rederier. Dermed blir Thowsens fortelling om BDS i mellomkrigstiden, en fortelling om et rederi som i bergensk sammenheng fulgte en helt egen utvikling. BDS skilte seg i tillegg fra andre aktører i cruisemarkedet i mellomkrigstiden, og det

²⁷ Det økonomiske fokuset må også må sees på bakgrunn av Keilhaus utdanning som sosialøkonom Historiker Johan Schreiner rettet i Historisk Årbok 1952-53, skarp kritikk mot Keilhaus fremstillingsmåte, og mente at Keilhau i mange tilfeller anla en anakronistisk historieforståelse. Schreiner berømmet imidlertid også Keilhau for å ha skrevet et godt verk. Se Schreiner 1952: 296-300.

²⁸ Nordvik 1991: 248-258.

²⁹ Miller 2012: 18-19. Flere av de andre store norske rederiene innen linje- og passasjerfart var stiftet i siste halvdel av 1800-tallet, slik at det på 1950- og 1960-tallet ble utgitt flere lignende jubileumsbøker som sjangermessig ligger tett opp til Keilhaus verk. Den store fordelene med slike verk er at forfatterne hadde tilgang på rederienes arkiver mens disse fremdeles var relativt intakte. Bøkene inneholder derfor en stor mengde detaljer og opplysninger, som det kunne vært vanskelig å frembringe i ettertid. I tillegg er det nærliggende å tro at forfatterne har hatt kontakt med aktører som selv var involvert i rederienes drift. Den akademiske og historiefaglige profilen trekkes imidlertid noe ned ved at dette er oppdragsverk, hvor det jevnt over legges stor vekt på å fremstille det enkelte rederi som en suksesshistorie. For en historieforsker i dag er det også vanskelig å etterprøve opplysningene, da verkene mangler kildehenvisninger. Se for eksempel Stavseth 1956, Danielsen og Vedeld 1957, Veia m.fl 1960.

³⁰ I arkivet etter BDS finnes en større mengde brevkorrespondanse mellom Keilhau og daværende, samt forhenværende direktører i BDS. BSJ/BDS Ms0041-D0119.

³¹ Keilhau 1951: 400.

³² Vegard Orheim Stoveland fullførte i 2014 riktignok en mastergradsoppgave, som omhandler BDS samarbeid med tyske myndigheter under andre verdenskrig. Oppgaven fokuserer imidlertid hovedsaklig på BDS' aktiviteter på land, og mindre om selve skipsfarten. Stoveland 2014.

³³ *Bergen og Sjøfarten* var et fembindsverk oversiktsverk over bergensk sjøfart, utgitt i samarbeid mellom Bergens Sjøfartsmuseum og Bergens Rederiforening i perioden 1959-2001. Thowsen 1983.

er således nærliggende å spørre: var BDS' cruisevirksomhet en historie om et annerledesrederi fra en by hvis identitet hviler på annerledeshet?

1.3 Problemstilling og avgrensing

Hovedformålet med denne masteroppgaven er å undersøke BDS' engasjement i cruisebart mellom 1920 og 1930. Det sentrale spørsmålet i oppgaven er *hvorfor* BDS satset på denne virksomheten, og differensiere sitt foretningsengasjement gjennom cruisevirksomhet. Jeg vil spesielt vektlegge å undersøke om det var et økonomisk rasjonale som lå bak, eller om det også var andre hensyn, som for eksempel prestisje og omdømme, som spilte inn. Hva veide i så fall tyngst?

For å forklare *hvorfor* er det også viktig å undersøke *hvordan* cruisevirksomheten ble drevet, hva den innebar, hvor stor del av rederiets totale virksomhet den utgjorde, hvor ressurskrevende cruise, og hvilke markeder BDS opererte i. Cruise kan ikke isoleres fra andre former for turisme og reiseliv, og jeg vil argumentere for at cruisebart også kan sees på som en integrert del av en større satsing på turisme og reiseliv fra BDS' side.

Ettersom 1920- og 1930-årene var en periode preget av ustabile forhold og vekslende mellom vekst og krise, vil det også være viktig å drøfte hvordan BDS forholdt seg til dette, og hvordan disse forholdene påvirket utviklingen av rederiets cruisevirksomhet.

Tidsmessig vil oppgaven hovedsakelig være begrenset til perioden 1920-1939.

BDS hadde riktignok drevet cruisebart i form av egne sesongbaserte turistruter siden 1879.

Utbruddet av første verdenskrig sommeren 1914 førte til at disse ble innstilt. Sommeren 1920 startet imidlertid BDS opp igjen cruisevirksomheten, og kort tid senere anskaffet rederiet et spesialisert cruiseskip. I 1920 opprettet også BDS og Det Nordenfjeldske Dampskibsselskab(NFDS) fra Trondheim i samarbeid et felles salgs- og markedsføringskontor i London. 1920 er derfor et sentralt år, og kan også sees på som startpunktet for BDS' satsing på cruise i mellomkrigstiden. Flere faktorer og utviklingstrekk gjorde også at cruisevirksomheten i 1920- og 1930-årene var mer profesjonell, institusjonalisert, kompleks og internasjonal en tidligere. Selv om det også var stor grad av kontinuitet, var cruise før og etter første verdenskrig kvalitativt forskjellig. Da andre verdenskrig brøt ut i september 1939 opphørte BDS' cruisevirksomhet for en periode. Skipene

ble lagt opp og kontorene i utlandet fikk vesentlig redusert sin virksomhet.³⁴ Etter andre verdenskrig vokste det frem en annen form for cruisevirksomhet internasjonalt. Cruise ble i økende grad en form for masseturisme, og flere rederier kom etter hvert til å drive utelukkende med cruiseferd og reiseliv. Derfor kan det være hensiktsmessig å avgrense oppgaven til mellomkrigstiden, for å se det karakteristiske ved cruise i denne periode.

Jeg ønsker dermed å diskutere cruisevirksomheten i en periode som gjerne forbindes med stor grad av ustabilitet, både når det gjelder økonomiske, sosiale og politiske forhold. Som jeg skal komme tilbake til var dette samtidig en periode hvor både turisme generelt og cruiseferd spesielt var i sterk vekst. Det vil derfor være interessant å diskutere hvordan og hvorfor BDS drev cruisevirksomhet i en periode som også var preget av sterk konkurranse, økende driftsutgifter for rederiene og ikke minst økonomisk dårlige tider for mange. Utgangspunktet og problemstillingen for denne oppgaven kan således oppsummeres på følgende måte:

Hvorfor valgte Det Bergenske Dampskibsselskab å satse på cruisevirksomhet i perioden 1920-1939, og hvilken funksjon(er) hadde denne virksomheten for rederiet som helhet?

1.4 Metode, sjanger og tilnærming.

1.4.1 Maritim historie og turismehistorie

Sjøfartshistorie og forskning på temaer med maritim tilknytning forgreiner seg til en rekke andre fagområder og disipliner. Historiker Frank Broeze anla en bred forståelse av sjangeren, og argumenterte for at sjøfartshistorie og maritim historie angikk alle former for menneskets forhold til havet.³⁵ På den måten kan også cruiseferd sortere under maritim historie, og sees i sammenheng med flere andre sjangre innen historieforskning. Cruiseferd kan for eksempel sees gjennom et passasjerperspektiv, hvor man fokuserer på passasjergruppene og hvilke mennesker og sosiale lag som hadde økonomi og tid til å reise på cruise i 1920- og 1930-årene. Enkelte har imidlertid problematisert hvorvidt cruise i det hele tatt kan karakteriseres som en del av skipsfarten.³⁶ Cruiseferd var allerede i 1920- og 1930-årene en høyt spesialisert form for skipsfart som krevde en annen kompetanse enn å drive tradisjonell skipsfart med frakt av varer. Tidligere nevnte Michael B. Miller har hevdet at vesentlige trekk ved utviklingen av både transport av mennesker og utviklingen av kommersiell turisme, må

³⁴ BSJ/BDS: Ms0041-Ae0003.

³⁵ Broeze 1989: 2.

³⁶ Stopford 2009: 502.

forstås innenfor rammene av maritim historie. Miller vektlegger i særlig grad hvilken rolle nettverk har spilt i maritim historie, og at ulike aktører innen sjøfart var en del av en rekke overlappende nettverk, som til sammen muliggjorde transport av varer og mennesker.³⁷ Gordon Boyce karakteriserer slike nettverk som et uformelt system av aktører som samhandler for å nå et mer eller mindre felles mål, og som drar nytte av hverandres erfaring og ressurser for å nå dette målet.³⁸

Miller trekker også fram linjerederier som spesielt viktige aktører, som i stor grad bidro til å skape og utvikle slike nettverk.³⁹ Denne tilnærmingen vil være viktig for å drøfte hvordan BDS kunne etablere cruisevirksomhet i et internasjonalt marked, og hvilke andre aktører rederiet her var avhengig av. Gjennom å fokusere på BDS ønsker jeg også å vise at et rederi som også drev tradisjonell frakt av varer mellom ulike havner, samt regulær rutefart med passasjerer, også investerte betydelige ressurser i cruisefart, og at dette bidro til å gjøre turisme til et av rederiers satsingsområder i mellomkrigstiden.

Turismehistoriker John K Walton hevder i artikkelen "Tourism and Maritime History" at få historiefaglige verk har sett en sammenhengen mellom turismehistorie og maritim historie.⁴⁰ Walton trekker spesielt frem cruisefart som et forskningsfelt hvor maritim- og turismehistorie kan dra vekslers på hverandre.⁴¹ Man kunne gjerne spørre om det falt naturlig for et rederi å drive denne type virksomhet. I den forbindelse vil det være relevant å trekke inn andre norske, samt utenlandske rederier. Dette vil da kunne synliggjøre hvor differensiert og mangfoldig flere rederiers virksomhet var. Denne oppgaven vil også være en form for turismehistorie, i den forstand at jeg vil fokusere på hvordan, og ikke minst hvorfor, et norsk linje- og passasjerrederi engasjerte seg i turisme, reiseliv og cruise i 1920- og 1930-årene. Jeg vil derfor undersøke hva som var bakgrunnen for at BDS gjorde turisme til et sentralt og omfattende forretningsområde. Den organisasjonen og de personene som arbeidet direkte med drift, salg og markedsføring av cruisefarten, arbeidet også med andre saker tilknyttet reiselivet og turismen. Mer generelt vil dette også kunne bidra til å belyse rederienes rolle innen utviklingen, og tilretteleggingen av turisme.

³⁷ Miller 2012:17.

³⁸ Boyce 2008.

³⁹ Miller 2012: 70-71.

⁴⁰ Walton 2014: 110. John K. Walton er også grunnlegger av tidsskriftet *Journal of Tourism History*.

⁴¹ Walton 2014: 114.

1.4.2. Business history og aktørperspektivet.

Ettersom denne oppgaven vil fokusere én aktør, kunne dra vekslers på teoretiske tilnærminger fra business history. Innen denne formen for historieforskning fokuseres det gjerne på økonomiske aktører, som for eksempel enkeltelskaper og foretak. Man vektlegger da gjerne ulike sider ved det aktuelle selskapets drift og økonomiske virksomhet, samt dets organisasjon og oppbygging. Å fokusere på en enkelt aktør kan helt klart ha sine fordeler da det gjør det mulig å se det spesielle og unike ved denne aktørens virksomhet. På en annen side kan et for sterkt aktørfokus gjøre det vanskelig å stadfeste hvorvidt det var interne eller ytre faktorer som påvirker selskapets utvikling. Derfor vil det være viktig å finne en balanse mellom å drøfte hva som er karakteristisk for BDS og hva som er resultat av en mer generell utviklingstrend. Jeg vil derfor ha fokus på både de indre forholdene i BDS og interne forutsetninger for å drive cruisevirksomhet, samt de mer generelle trendene innen internasjonal og nasjonal passasjerfart og reiseliv som rederiet kan ha vært en del av.

Det har i de senere år blitt tatt til orde for å kombinere business history med mer sosial- og kulturhistoriske tilnærminger.⁴² Dette blant annet for å vise hvordan et selskap skaper en fortelling om seg selv, og hvordan selskapet på den måten ønsker å fremstå. Økonomisk historiker Christopher Kobrak har også argumentert for at omdømme, samt andre aktørers oppfattelsen er av stor betydning for selskaper, også i en historisk kontekst.⁴³ Resultatet av investeringer på dette området er gjerne ikke alltid like målbare eller håndgripelige, ettersom det vanskelig kan gjengis i et regnskap. Likefullt kunne det å investere i omdømmebygging og profilering ha betydelig verdi for ulike selskaper i et lengre perspektiv. Dette er et aspekt jeg vil legge stor vekt på i denne oppgaven, spesielt i kapittel 5. Jeg vil her undersøke hvordan cruisevirksomheten kan ha hatt en omdømmebyggende og profilerende betydning, og om BDS spilte bevisst på dette. For å kunne få en forståelse av dette er det nødvendig å undersøke hvilke uttalelser og synspunkter som kom til uttrykk innad blant direktører, styremedlemmer og andre ansatte i BDS. I tillegg vil offentlige uttalelser i for eksempel aviser være viktig, samt hvordan BDS og cruisevirksomheten ble omtalt i offentligheten. Næringsvirksomhet og rederidrift handler også om hvordan selskaper ønsker å fremstå både overfor konkurrenter, samarbeidspartnere og kunder. Kobrak argumenter for at profilering og omdømmebygging må sees i et langt perspektiv.⁴⁴ Det vil derfor være sentralt å undersøke om

⁴² Hansen 2012.

⁴³ Kobrak 2013.

⁴⁴ Kobrak 2013: 767.

cruisevirksomheten kan karakteriseres som et langsiktig prosjekt og en langsiktig investering.⁴⁵

1.5 Benyttede kilder.

1.5.1 Rederi- og bedriftsarkiv.

Arkivet etter BDS har utgjort det viktigste kildematerialet for arbeidet med denne oppgaven. Ettersom få, hvis noen, i senere tid har benyttet dette arkivet til forskning på rederiets virksomhet i mellomkrigstiden, var det i utgangspunktet usikkert hva arkivet inneholdt. Jeg har derfor lagt stor vekt på å systematisere og analysere dette, noe som har vært en svært tidkrevende og omfattende prosess. Gjennom kildene fra BDS-arkivet har det vært mulig å få et indre perspektiv på BDS, hvordan rederiet ble drevet, hvem som var beslutningstakerne, hvilke saker som opptok rederiet i 1920- og 1930-årene, samt den organisasjonen og de personene som stod bak cruisevirksomheten. Kildene har videre gjort det mulig å følge ulike beslutningsprosesser i rederiet, for på den måten å kartlegge hvem som i praksis satt med makt og bestemte rederiets og cruisevirksomhetens utvikling.

Etter at BDS opphørte som selvstendig selskap mot slutten av 1980-tallet, ble rederiets arkiver overført til Bergens Sjøfartsmuseum.⁴⁶ Arkivet teller omlag 169 hyllemeter, men det meste av dette materialet stammer fra tiden etter andre verdenskrig. Ifølge Wilhelm Keilhau hadde BDS i utgangspunktet et svært omfattende arkiv, og det skal i tillegg ha blitt investert i viktige sikringstiltak for dette.⁴⁷ I jubileumsboken "Norges eldste linjerederi" skriver han:

*Neppe noe annet norsk selskap har lagt større vekt på å bevare alle dokumenter som kunne være av betydning for senere avgjørelser eller historiske undersøkelser. I 1930-årene oppførte Det Bergenske endog i stål og betong en ildsikker særbygning for arkivet i tilknytning til kontorlokalene.*⁴⁸

Ekspløsjonsulykken på Bergen Havn 20. april 1944, påførte likevel rederiet enorme materielle ødeleggelser. Administrasjonsbygget på Bradbenken ble totalskadet, og med det gikk også det

⁴⁵ Man kan også argumentere for at det finnes en rik litteratur som omhandler moderne profilerings- og markedsførings teorier. Spørsmålet er imidlertid om slike teorier har overføringsverdi til den historiske praksisen jeg ønsker å undersøke. Derfor velger jeg å se bort i fra denne type metodelitteratur i denne oppgaven.

⁴⁶ Se Bergens Sjøfartsmuseum/Arkivet etter det Bergenske Dampskibsselskab(BSJ/BDS) Ms0041. 20. januar 2016 ble det imidlertid inngått en avtale mellom Bergens Sjøfartsmuseum og Bergen Byarkiv, som innebar at brorparten av museets bedriftsarkiver ville bli overført til byarkivet.

⁴⁷ Keilhau, 1951: 7.

⁴⁸ Keilhau, 1951: 7.

meste av arkivet tapt. Dette gjaldt så og si hele arkivet til administrasjonen og de ulike avdelingene, noe som betyr at for eksempel brevkorrespondanse og kopibøker med oversikt over inn- og utgående korrespondanse ikke lenger finnes. Til tross for dette mener jeg likevel at arkivet inneholder forskjellige typer kilder som sammen kan belyse problemstillingen.

Jeg har for det første lagt stor vekt på direksjonens forhandlingsprotokoller.⁴⁹ Disse protokollene har vært viktige da de gir et innblikk i hva BDS' sentrale beslutningsorgan diskuterte og vedtok, samt i hvilke saker det var uenigheter. Forhandlingsprotokollene inneholder stort sett korte referater fra direksjonsmøtene i BDS, møter som typisk ble avholdt minst en gang i måneden. Her opplyses det hvilke direksjonsmedlemmer, og eventuelt andre personer, som var til stede det opplyses om hvem som var til stede, hvilke saker man diskuterte, synspunkter som ble fremmet, og naturligvis hvilke avgjørelser som ble truffet. En annen fordel med disse protokollene er at man kan følge virksomheten fra måned til måned, og fra år til år, slik at man dermed kan få oversikt over rederiets virksomhet over en lengre periode.

Det er imidlertid flere svakheter ved direksjonsprotokollene som kilde til cruisevirksomheten. For det første er det svært varierende hvor mye som ble referert og nedskrevet fra hvert enkelt møte. Fram til 1918/1919 ser det ut til at protokollene bare unntaksvis gir fylldige referater fra møtenes innhold, mens de utover i 1920-årene jevnt over blir noe mer omfattende.⁵⁰ Det kan også diskuteres i hvilke saker som ble behandlet av direksjonen, og i hvor stor grad administrasjonen kunne fatte selvstendige avgjørelser. Cruise var en meget spesialisert form for skipsfart og næringsvirksomhet som krevde en annen kompetanse enn tradisjonell handels- og rederivirksomhet. Det er således ikke utenkelig at administrasjonen ble tillagt stor grad av selvstendig ansvar både når det gjaldt drift og mer langsiktige målsettinger. Mye tyder likevel på at direksjonen behandlet saker av detaljert karakter.⁵¹ Sammen med direksjonens forhandlingsprotokollene har også BDS' årsberetninger vært en viktig kilde rederiets generelle utvikling fra år til år. Årsberetningene var offentlige publikasjoner som

⁴⁹ Bsj/BDS Ms0041-Aa001-Aa0023. Protokollene dekker tidsrommet 1861-1984, samt 1988. Ordet "direksjon" har gjerne i stor grad blitt overtatt av "styre", og "direksjonsmedlemmer" av "styremedlemmer". I kildematerialet jeg har benyttet er det likevel "direksjon" som benyttes for å betegne rederiets sentrale ledelsesorgan. Av praktiske årsaker vil jeg derfor benytte "direksjon" som begrep, når jeg omtaler BDS' styre.

⁵⁰ Dette kan i en del tilfeller gjøre det vanskelig å tolke hva som egentlig ble diskutert og gripe innholdet i diskusjonene. Vi må likevel kunne anta at større uenigheter og diskusjoner som opptok direksjonen, ville ha blitt gjengitt i protokollen.

⁵¹ Ettersom to til tre av direksjonsmedlemmene til enhver tid var ansatt som direktører i BDS, kan man også anta at disse, i større eller mindre grad, forholdt seg til cruisevirksomheten i sitt daglige arbeid.

inneholdt et sammendrag av rederiets virksomhet og økonomiske stilling det aktuelle år, et kort resymé av årsregnskapet, samt oversikt over rederiets flåte og samlede tonnasje.

Årsberetningene var først og fremst ment for aksjonærene, noe som åpenbart kan ha påvirket deres språk og innhold. I vanskelige tider var det trolig avgjørende å sikre støtte fra de ulike aksjonærene, noe som kan ha ført til en retorikk og et språk som forsøkte å overbevise mottakerne om at fortsatt støtte til rederiet både var viktig og nødvendig.

Videre har BDS' regnskaper vært en viktig kilde for å fastslå hvilke utgifter og inntekter som var forbundet med cruisevirksomheten, for dermed å kunne drøfte hvilke ressursbruk som knyttet seg til denne virksomheten. De detaljerte regnskapsbøkene med alle bilagene skal imidlertid også ha gått tapt i 1944, slik at det kun de kortere sammendrag av regnskapene som ble forelagt generalforsamlingen, som er bevart.⁵² På den måten er det vanskelig å slå fast hvorvidt cruisevirksomheten var et økonomisk lønnsomt foretak, og hvilke utgifter som knyttet seg til denne virksomheten. I regnskapssammendragene finnes det imidlertid oversikt over hvert enkelt skips inntekter og utgifter, samt vedlikeholdsutgifter. Disse tabellene blir kalt "Skibenes driftskonti". Det er imidlertid ikke spesifisert hvordan man har beregnet inntekter og utgifter, og derfor må det tas noen forbehold ved tallmaterialet. I denne oppgaven kan dette likevel være tilstrekkelig for å kunne danne et inntrykk av hvordan kostnadene på det to cruiseskipene var i forholdt til flåten forøvrig. Relativt sett vil dett kunne gi et visst inntrykk av hvor ressurskrevende cruisevirksomheten var. Spesielt i regnskapene fra siste halvdel av 1930-tallet er det vedlagt oversikt over hvert enkelt skips døgn i drift og døgn i opplag. Dersom man ser disse i forbindelse med utgiftsnivået til cruiseskipene kan dette gi verdifull informasjon om hvor kostnadskrevende cruisevirksomheten var relativt sett, og dermed også hvor store ressurser BDS var villig til å benytte på denne virksomheten.

De viktigste og mest sentrale kildene jeg har benyttet meg av, er likevel brevkorrespondanse. Da BDS' tidligere administrerende direktør og direksjonsformann gjennom neste hele mellomkrigstiden, Kristofer Lehmkuhl, døde i 1949 ble mye av hans personlige brevkorrespondanse overlevert til BDS.⁵³ Særlig viktig er den omfattende korrespondansen med sjefen for passasjeravdelingen BDS fra 1912, Martin Solemdal, og BDS' agent i London, Henry J. Jewell. Som henholdsvis administrerende direktør/direksjonsformann og sjef for passasjeravdelingen, må også Lehmkuhl og Solemdal være to meget sentrale personer i

⁵² BSJ/BDS Ms0041-Rb0001-Rb0017.

⁵³ Dette utgjør to esker med mapper. Se BSJ/BDS Ms0041-D0650-D0651.

forhold til BDS' cruisevirksomhet. Jewell var den personen som langt på vei bygget opp BDS' passasjerkontorer i Storbritannia, og som styrte disse helt frem til 1938.

Her finnes også mapper inneholdende korrespondanse mellom Lehmkuhl og Einar Joys, direktøren og direksjonsmedlemmet som i praksis fungerte som nestkommanderende i rederiet. Joys overtok også Lehmkuhls rolle som administrerende direktør og direksjonsforman, da sistnevnte gikk av med pensjon i mars 1936.⁵⁴ Samlet sett utgjør derfor de to eskene fra Kristofer Lehmkuhl korrespondanse mellom noen av de mest sentrale beslutningstakerne i rederiet, og deres synspunkter og vurderinger er derfor av stor betydning for oppgavens problemstilling. Svakheten ved denne brevkorrespondansen er at den ikke strekker seg lenger enn til ca. 1934. For perioden 1935-1939 ser det derfor ut til at BDS-arkivet mangler brevkorrespondanse som kan angår forhold vedrørende cruisevirksomheten. I en del saker er det også tydelig at det kun er enkelte brev som er bevart, slik at de kun utgjør bruddstykker av en lengre diskusjon. Man kan derfor diskutere hvilket utvalgt Lehmkuhl her har gjort når han tok vare på disse brevene. Etersom brevene likevel dekker nærmest hele mellomkrigstiden, samt enkelte år forut for første verdenskrig, er det mulig å få et innblikk i en lang rekke saker som berørte cruisefart, turisme, reiseliv, strategi og rederiets generelle utvikling.⁵⁵ Foruten BDS-arkivet inneholder sjøfartsmuseets bibliotek en stor mengde ukatalogiserte brosjyrer og markedsføringsmaterieill utgitt av BDS, spesielt fra perioden 1937-1939. Disse kildene har gitt et verdifullt innblikk i hvordan BDS ønsket å fremstille cruisevirksomheten, og hvilke fordeler rederiet mente å ha i forhold til konkurrenter.⁵⁶

Da jeg i stor grad har fokusert på BDS-arkivet, og benyttet mye tid på å undersøke og analysere kilder herfra, har jeg nedprioritert arkiver etter andre relevante aktører. Dette gjelder for eksempel arkivene etter Norges Statsbaner(NSB) og Landslaget for reiselivet i Norge.⁵⁷ Ved et besøk på Riksarkivet i Oslo ble det foretatt overfladiske undersøkelser i arkivene etter disse to institusjonene. Utenom å bekrefte at BDS kun var en av flere norske offentlige og

⁵⁴ De to eskene inneholder også korrespondanse med Knud Zimmer og Thomas S. Falck Jr., henholdsvis sjef for den tekniske avdelingen og den utenlandske avdelingen. Både Zimmer og Falck satt også i perioder i direksjonen, og hadde begge lengre karrierer i BDS

⁵⁵ At Lehmkuhl bevarte og etterlot seg så store mengder korrespondanse om cruisevirksomheten, kan også tyde på at dette var en type virksomhet som opptok ham personlig, og at han derfor også la et stort grad av personlig engasjement inn i disse sakene.

⁵⁶ Brosjyrene har også vært viktig for å fastslå hva BDS' cruisevirksomhet innebar i praksis, og språk, utgivelsessted og priser har i tillegg gitt opplysninger om hvilke markeder BDS opererte i.

⁵⁷ Riksarkivet/Arkivet etter Landslaget for Reiselivet i Norge - RA/PA-0722 og Riksarkivet/Arkivet etter Norges Statsbaner, driftsavdelingen - RA/S-5409.

private aktører som i stor grad engasjerte seg i turisme i 1920- og 1930-årene, har kilder herfra spilt liten rolle i arbeidet med denne oppgaven. Riksarkivet oppbevarer også det omfattende arkivet etter Vesteraalens Dampskibsselskab (VDS).⁵⁸ Ettersom dette arkivet er svært omfattende har jeg ikke prioritert å foreta noen grundige undersøkelser her. Gjennom noen kortere undersøkelser har jeg likevel benyttet VDS-arkivet for å undersøke hvordan norske passasjerrederier var pådrivere i å utvikle norsk turismenæring, og hvordan rederiene samarbeidet her. På samme måte har jeg også foretatt en kort undersøkelse i arkivet etter Bennetts Reisebureau hos Oslo Byarkiv.⁵⁹ I et eventuelt fremtidig prosjekt er det likevel klart at grundigere gjennomgang av slike aktørers arkiver kan være svært relevant for å drøfte hvilke aktører som var involvert i utviklingen av organisert turisme i Norge i mellomkrigstiden.

Tidligere nevnte NFDS var både en sentral samarbeidspartner og konkurrent for BDS gjennom hele mellomkrigstiden.⁶⁰ Utfordringen med arkivet etter NFDS er at store deler av dette skal ha forsvunnet under andre verdenskrig, samt at mye også ble avhendet og kastet mot slutten av 1980-tallet.⁶¹ Det er derfor noe usikkert hvilke materiale som overlevde denne prosessen, og om noe av dette kunne ha relevans for mitt arbeid. Det som imidlertid ble bevart skal i dag befinne seg spredt rundt hos ulike institusjoner i Trondheim.⁶² På grunn av usikkerhet med tanke på innhold, samt den store spredningen av selve materialet, har jeg derfor ikke prioritert å undersøke arkivene etter NFDS. Arkivene til to av de største norske rederiene i linje- og passasjerfart er med andre ord ufullstendige og mangelfulle når det gjelder perioden før andre verdenskrig.

1.5.2 Aviser som kilder

Ved siden av BDS-arkivet, har jeg også benyttet mye tid på å undersøke ulike aviser fra 1920- og 1930-årene. Aviser er differensierte kilder i den forstand at de utgjør et medium for både markedsføring, intervjuer, private og offisielle uttalelser. Disse har derfor først og fremst vært

⁵⁸ Riksarkivet/Arkivet etter Vesteraalens Dampskibsselskab - RA/PA-1189.

⁵⁹ Bennetts var et av Norges største og eldste reisebyråer, og en nær samarbeidspartner av BDS. Oslo Byarkiv/Arkivet etter Bennetts Reisebureau - OBA/A-70055.

⁶⁰ Begge rederiene var stiftet i 1850-årene drev i stor grad i de samme markedene. Rederiene hadde siden 1880-årene samarbeidet om gjennomføringen av cruisevirksomhet, både i Norge og i utlandet. Dette samarbeidet fortsatte til en viss grad i 1920- og 1930-årene

⁶¹ Danielsen og Vedeld 1957: 5.

⁶² Opplyst i e-post korrespondanse med tidligere ansatt i NFDS, Gaute Myhre, 12. februar 2015.

viktige for å undersøke hvor omfattende cruise ble markedsført, samt hvor dette foregikk.⁶³ Gjennom forskjellige avisartikler har det også vært mulig å undersøke hvordan BDS og cruise ble oppfattet og omtalt i samtiden, noe som igjen kan være viktig for å forklare cruisevirksomhetens hensikt og funksjon. Man skal heller ikke se bort i fra at BDS brukte mediene aktivt for å skape et bilde og en oppfatning av rederiet i offentligheten. Et påfallende trekk ved avisartiklene er den nærmest gjennomgående positive og entusiastiske omtalen av BDS som rederi og personer i BDS' ledelse. Derfor kan det naturligvis diskuteres hvor egnet aviser som kilder til objektive framstillinger av for eksempel passasjertall, markedsituasjon, negative utviklingstrekk osv. Likevel kan den overveiende positive omtalen i seg selv være et interessant moment, og det sier kanskje noe om hvilke respekt og anerkjennelse BDS nøt i Norge på 1920- og 1930-tallet.

Aftenposten er den norske avisen jeg har brukt mest tid på å undersøke. Samtlige utgaver siden 1870 er digitalisert, og det er dermed mulig å foreta søk både gjennom stikkord og tema. Dette har muliggjort svært omfattende og detaljerte søk, og jeg har gjennomgått en lang rekke utgaver fra ca 1920 og fram til 1939. Jeg har også besøkt The British Librarys hovedavdeling i London, hvor det er mulig å foreta digitale søk lokale og regionale britiske aviser, gjennom tjenesten *The British Newspaper Archive*.⁶⁴ *The Times* tilbyr i likhet med *Aftenposten*, en digital søketjeneste hvor samtlige utgaver er digitaliserte.⁶⁵ Med sitt store opplag, og sitt nasjonale og internasjonale nedslagsfelt har dette vært en svært viktig avis å undersøke. Derfor har jeg gått systematisk igjennom utgaver av *The Times* fra ca. 1920 til 1939. Dette har gitt viktig innsikt i både hvordan BDS markedsførte cruisevirksomheten i Storbritannia, og ikke minst hvordan andre rederier gjorde det samme. På den måten har det også vært mulig å få et konkret bilde av hvilke aktører som engasjerte seg i cruiseferd i mellomkrigstiden.

BDS skal videre ha hatt nær kontakt med flere avisredaksjoner både i Danmark, Sverige og Frankrike. Det kunne således vært interessant å undersøke aviser herfra, men dette har ikke vært en prioritert oppgave. I de digitalt tilgjengelige avisene har jeg foretatt omfattende og grundige søk gjennom hele perioden, mens jeg for de øvrige avisene som enten bare finnes på mikrofilm eller i originalformat, har jeg måtte begrense søkene til mer konkrete datoer og

⁶³ Sammen med reklamebrosjyrene kan også annonser og reklameoppslag gi viktig informasjon om hvilke produkter og tjenester BDS ønsket å selge, og dermed også hvilke konsepter cruisevirksomheten bygget på, og hva den i praksis innebar.

⁶⁴ <<http://www.britishnewspaperarchive.co.uk/>> [Nedlastet 18.09.2015]

⁶⁵ <<http://www.thetimes.co.uk/tto/archive/>> [Nedlastet 08.02.2016]

tidsperioder. Sistnevnte gjelder for eksempel de to store bergenske lokalavisene, *Morgenavisen* og *Bergens Tidende*.⁶⁶ Her har jeg benyttet Avdeling for Spesialsamlinger ved Universitetsbiblioteket i Bergens samling av aviser på mikrofilm.

Av overnevne grunner er det derfor i *Aftenposten* og i *The Times* jeg har foretatt de grundigste undersøkelsene, og hvor jeg har funnet mest stoff. Særlig i *Aftenposten* BDS' cruisevirksomhet hyppig omtalt, også i form av intervjuer med sentrale personer i rederiet. Ved hjelp av materialet i BDS-arkivet har jeg kunne sammenfatte slike uttalelser med diskusjoner innad i rederiet. Fellesnevner for de avisene jeg har undersøkt er at de tradisjonelt har blitt regnet for å være borgerlige og konservative. Dette kan nok også bidra til å forklare hvorfor rederier, skip og enkeltpersoner ble viet betydelig oppmerksomhet og positiv omtale. Med tanke på den lesermassen disse avisene hadde, kan det også si noe om hvilke sosiale grupper som hadde interesse av cruiseferd, og som i tillegg kunne utgjøre potensielle passasjerer.

1.5.3 Personlige beretninger og erindringer.

Flere passasjerer, både norske og engelske, utgav reiseberetninger fra cruise de foretok med BDS' skip.⁶⁷ Noen av disse ble utgitt i bokform, andre i avisartikler. Slike beretninger kan i seg selv være utgangspunkt for omfattende studier, men jeg har først om fremst benyttet dem for å danne meg et inntrykk av hvordan passasjerene beskriver det å reise på cruise i regi av BDS. I likhet med avisene finner man også her en nærmest utelukkende positive og begeistrede omtaler av skip, mannskap og servicenivå. Slike skildringer og karakteristikk kan på en side være et uttrykk for avsenderens behov for iscenesette selg selv. Men ettersom disse beretningene i stor grad formidler det samme budskapet, utgjør de samlet en god inngangsport til hvordan cruisevirksomheten ble omtalt og forstått i samtiden. Enkelte av beretningene beskriver i detalj både livet ombord, servicenivå, anløpshavner, arrangementer i land og ikke minst medpassasjerer. Reiseberetningene kan dermed også benyttes som kilde til å identifisere passasjerens nasjonalitet og sosial tilhørighet. Beretningene komplimenterer det øvrige kildematerialet og gir et større grunnlag for å si noe om hvilke markeder og segmenter BDS opererte i.

⁶⁶ Når det gjelder bergensavisene har jeg tatt utgangspunkt i notater Wilhelm Keilhau gjorde i forbindelse med skrivingen av BDS' 100-årsjubileumsbok i 1951. Keilhau lister her opp en rekke datoer, først og fremst fra *Bergens Tidende*, hvor BDS enten er omtalt, eller hvor personer fra BDS uttaler seg. BSJ/BDS Ms0041-D0118.

⁶⁷Se for eksempel Krohn 1924, Waugh 1929, Eide 1931, Lie 1931 og Schartum 1930.

En annen interessant kilde innenfor denne sjangeren er memoarene etter Martin Solemdal, sjef for passasjeravdelingen i BDS mellom 1912 og 1941. I boken "Mennesker og skip" fra 1945 skriver han utførlig om sitt virke i BDS i denne perioden.⁶⁸ Solemdals bok er naturligvis ikke uproblematisk som kilde. Boken bærer preg av å være Solemdals egne opplevelser, og preges av anekdoter og fremheving av spesielle episoder. Den representerer i så måte en enkeltpersons vurdering av disse hendelsene. Boken er samtidig interessant fordi den er skrevet av en person som både var en av lederne i BDS, og som sannsynligvis hadde det daglige ansvaret for driften av cruisevirksomheten, herunder salg, markedsføring, valg av ruter m.m. Kilder i BDS-arkivet, underbygger også Solemdals posisjon i rederiet. Det skal også legges til at Solemdal var en meget offentlig person i mellomkrigstiden, som på vegne av BDS hyppig uttalte seg i media. Mye tyder også på at Solemdal både BDS og i offentligheten ble ansett som en ekspert på turisme, med stor innsikt i turisme i og utenfor Norge.

1.6 Disposisjon og oppbygging av oppgaven.

Oppgaven vil i tillegg til dette introduksjonskapitlet bestå av fire kapitler, samt et kort oppsummeringskapitel. Kapitlene vil være tematisk oppbygget, og således overlape hverandre tidsmessig. I kapittel 2 vil jeg legge vekt på å kontekstualisere BDS' cruisevirksomhet ved å diskutere hvilken periode denne ble utviklet i. Mellomkrigstiden blir som nevnt gjerne forbundet med stor grad av ustabilitet i både økonomisk, politisk og sosial forstand. Det er derfor viktig å peke på noen generelle utviklingstrekk i denne perioden som kan ha bidratt til å sette rammer og premisser for BDS' virksomhet. Etersom BDS i stor grad opererte i et internasjonalt marked er det relevant å drøfte utviklingen innen internasjonal skipsfart og passasjerfart. Kapitlet er også viktig for å se cruisevirksomhet i et lengre perspektiv, da mye av grunnlaget for mellomkrigstidens cruiseferd ble lagt allerede i 1880-årene.

I kapittel 3 og 4 vil jeg drøfte BDS' som rederi, økonomi og ressursbruk i forbindelse med cruisevirksomheten, samt hva denne virksomheten i praksis innebar og hvilket marked BDS opererte i. Kapittel 3 er todelt. Jeg vil for det første fokusere på BDS, og redegjøre for rederiets struktur, drift og økonomiske utvikling i mellomkrigstiden. Dette er viktig for å

⁶⁸ Solemdal 1945.

forstå hvilke type rederi BDS var og dermed også hvilket grunnlag rederiet hadde for å drive cruiseferd. Cruisevirksomheten utgjorde totalt sett en liten del av en mye større virksomhet som omfattet både oversjøisk linjefart, kystfart, trampfart, salg av bunkerskull, samt luftfart og godshåndtering på land. I lys av dette vil jeg drøfte hvordan og hvorfor cruise og reiseliv ble en del av rederiets foretningsområder. Dette har nær sammenheng med hvilke inntekter og utgifter som var forbundet med cruisevirksomheten, noe jeg vil legge vekt på i kapittelets andre del. Kapittel 3 er derfor viktig for å kunne peke på hvilke interne forutsetninger BDS hadde for å drive cruiseferd, omfanget av cruisevirksomheten, samt hvordan denne bidro til rederiers utvikling og økonomiske stilling.

I fortsettelsen av dette vil kapittel 4 fokusere på markeds- og konkurransesituasjonen. Her vil jeg undersøke hvordan cruiseferden i praksis ble drevet, hvilke nettverk BDS i den forbindelse benyttet seg av, samt hvilke markedssegment rederiet opererte i. Markedssituasjonen er viktig for å forstå hvilke grunnlag det var for å drive cruise i mellomkrigstiden, og om investeringene gav utslag i større markedsandeler. Var det for eksempel i det hele tatt grunnlag for å drive cruisevirksomhet i 1920- og 1930-årene, og hvordan kunne en norsk aktør å etablere seg i det internasjonale markedet for cruise?

I kapittel 5 rettes fokus mot å diskutere hvorvidt det eksisterte en uttalt strategi bak cruisevirksomheten. Ettersom BDS foretok relativt store investeringer i cruiseferd i hele perioden vil jeg også diskutere om cruise var en langsiktig eller tidsbegrenset satsing, og om prestisje og omdømmebygging spilte inn. Denne diskusjonen vil knyttes opp til diskusjonen i de øvrige kapitlene, samt det faktum at BDS også foretok en lang rekke investeringer i ulike former for turisme i mellomkrigstiden. Spørsmålet er da om cruiseferden inngikk i en mye større satsing på turisme og reiseliv generelt. BDS høye grad av spesialisering er en relevant forklaringsfaktor til disse spørsmålene, spesielt når det gjelder valg av skip. Jeg vil argumentere for at BDS, gjennom å anskaffe små, men påkostede og høyt spesialiserte skip, langt på vei ønsket at rederiet ønsket å skille seg ut. Dette kan igjen ha hatt sammenheng med et ønske om å oppnå prestisje og godt omdømme. Ettersom BDS vanskelig kunne drive i samme omfang og skala som for eksempel ressurssterke tyske eller britiske passasjerredier, kan det tenkes at spesialisert tonnasje, som utmerket seg positivt, var en måte å synliggjøre BDS på, både nasjonalt og internasjonalt. Avslutningsvis følger en kort oppsummerende diskusjon av funn og konklusjoner i forhold til oppgavens hovedproblemstilling, nemlig hvorfor Det Bergenske Dampskibsselskab drev cruisevirksomhet i 1920- og 1930-årene.

2. Nye utfordringer og nye muligheter

2.1 Mellomkrigstiden - helt krise?

Mellomkrigstiden er en periode som ofte forbindes med store økonomiske svinginger, politisk uro og destabilisering, sosial nød, nasjonal proteksjonisme og isolasjon og arbeidslivskonflikter.⁶⁹ Historiker Adam Tooze fremhever at slike utviklingstrekk førte til et inntrykk av en verden som var i oppløsning.⁷⁰ Første verdenskrig hadde på mange måter skapt en ny verdensorden, hvor amerikanske økonomiske og politiske interesser i stor grad kom til dominere utviklingen på en rekke samfunnsområder internasjonalt, men hvor også andre nasjoner enn tidligere etablerte seg i det politiske og økonomiske landskapet.⁷¹

På en del samfunnsområder representerte likevel mellomkrigstiden en periode preget av vekst og fremgang. Dette gjaldt i særlig grad privatøkonomi, og sterk økonomisk vekst i USA på 1920-tallet som bidro til fremveksten av en konsum- og forbrukersamfunn.⁷² Fremveksten av en ny og større middelklasse som hadde økonomisk og tidsmessig overskudd til å feriere, innebar også at det oppstod nye markeder og nye produkter. Økt fokus på forbruk, konsum og ferie bidro også til utvikling på tilbydersiden, hvor særlig markedsføring og merkevarebygging var i utvikling, og hvor dette ble viktige satsingsområder for en rekke selskaper og vareprodusenter.⁷³ Dette viste seg også innen skipsfartsnæringen, hvor cruise og turisme representerte nye markeder, og hvor markedsføring og merkevarebygging ble en integrert del av flere rederiers satsing på disse markedene. Cruise og ferie kan fremstå som sterke kontraster til både samtidens og ettertidens vektlegging av 1920- og 1930-årene som en kriseperiode. Samtidig er nettopp disse krisene viktig for å forstå hvilke ytre faktorer som påvirket BDS' cruisevirksomhet i perioden 1920 til 1939, og dermed også for å svare på oppgavens problemstilling.

Jeg vil starte kapitlet med å trekke opp noen overordnede utviklingstrekk ved skipsfarten etter første verdenskrig, både lokalt/nasjonalt og internasjonalt. Deretter vil jeg diskutere endringer som forekom innen internasjonal passasjerfart, og hvordan dette påvirket

⁶⁹ S.G Sturmeier argumenterer for at nasjonal proteksjonisme og statlig intervensjon var karakteristiske utviklingstrekk i mellomkrigstiden, som i særlig grad fikk følger for handel og skipsfart. Sturmeier: 1962: 98.

⁷⁰ Tooze 2014: 354.

⁷¹ Tooze 2014: 12-16.

⁷² Fitzgerald 2008: 9.

⁷³ Fitzgerald 2008: 9.

utviklingen av cruisefart og maritim turisme. Selv om hovedfokus i oppgaven vil være på BDS' cruisevirksomhet fra 1920-1939, hadde turister og feriereisende vært en vesentlig del av rederiets virksomhet både før og under første verdenskrig. Mye av grunnlaget for cruisevirksomheten i mellomkrigstiden var således lagt i perioden ca. 1879-1919. For å kunne identifisere både brudd og kontinuitet i BDS' engasjement innen cruisefart, vil jeg derfor drøfte hvordan BDS satset på turister og cruisefart i sistnevnte periode, og hvilke valg og prioriteringen som her la grunnlaget for en utvidet og større satsing i 1920-årene.

2.2 Skipsfarten i krise og omstilling.

Første verdenskrig hadde ført til et stort internasjonalt behov for tonnasje, og skipsfarten hadde blitt en sentral arena for aksjespekulasjon og store investeringer. Da krigen var over, og den påfølgende etterkrigsboomen hadde lagt seg, oppstod det imidlertid krisesituasjoner i internasjonal skipsfart. Omfattende kontraheringen av ny tonnasje førte til at svært mange skip gikk i opplag da etterspørselen gikk ned. Børskraket i New York høsten 1929 utløste også en global økonomisk krise som fikk store følger for skipsfart og handel, og som førte til en ny kriseperiode, gjerne omtalt som "den store depresjonen".⁷⁴ Krisen medførte sterk nedgang i verdenshandelen, noe som også ble forsterket av proteksjonistiske tiltak. Synkende fraktrater, kombinert med økende driftsutgifter, gjorde at mange rederier opplevde svært vanskelige tider.⁷⁵ En rekke store rederier ble avhengig av statlige subsidier, ikke bare for å kunne kontrahere ny tonnasje, men for i det hele tatt å overleve.⁷⁶

Krise var imidlertid ikke ensbetydende med at skipsfart kun opplevde tilbakegang og forfall. Fremdeles var det behov for frakt av varer, og krisene stimulerte også i stor grad til omstilling. Teknologisk skjedde det en viktig endring ved at motorskip utkonkurrerte dampskip i en rekke markeder, slik dampskipene tidligere hadde utkonkurrert seilskipene. Innføringen av dieselmotoren gjorde at et større volum av skipet kunne benyttes til last i stedet for bunkerskull. Således kunne fraktvolumet på et enkelt skip økes, og det var dermed mulig å frakte større mengder godt pr. seilas. Overgangen til motorskip bidro derfor til å øke skipenes transporteffektivitet. Globalt sett var også etterspørselen etter olje økende på bekostning av kulletterspørselen. Dette førte til økt behov for frakt av olje og petroleumsprodukter, noe som igjen bidro til å gjøre tankfart til et vekstområde i mellomkrigstiden. Et annet vekstområde var oversjøisk linjefart hvor det ble etablert et

⁷⁴ Eksempelvis skal nærmere 17 % av den britiske handelsflåten ha vært i opplag i 1932 Sturmeij 1962: 66.

⁷⁵ Sturmeij 1962: 64.

⁷⁶ Miller 2012: 248.

globalt nettverk av faste ruter. For rederiene gav også linjefarten betydelig større grad av forutsigbarhet, sammenlignet med tramp- og løsfart. Linjefarten kom da også til å vokse på bekostning av sistnevnte type skipsfart. Innen begge disse vekstområdene, samt i det teknologiske skiftet fra damp til diesel, gjorde norsk skipsfart seg gjeldene. Dette gav grunnlag for at norsk skipsfart kunne vokse og ekspandere i mellomkrigstiden.

2.2.1 Norsk og bergensk skipsfart i vekst og tilbakegang.

Til tross for perioder med enorme opplagstall, har mellomkrigstiden sett under ett blitt karakterisert som en vekstperiode for norsk skipsfart. Dette gjaldt i særlig grad 1930-årene, hvor den norske handelsflåten igjen vokste til å bli en av verdens største. Stig Tenold argumenterer for at norsk skipsfart viste stor vilje og evne til omstilling, og at norske rederier gjennom dette ble ledende innen både linjefart, hvalfangst, fryseskip og ikke minst tankfart.⁷⁷

Norsk passasjerfart spilte imidlertid en marginal rolle i mellomkrigstiden. Gjennom cruisevirksomheten ble imidlertid BDS en mer profilert aktør innen internasjonal skipsfart. Som tidligere nevnt har Atle Thowsen argumenter for at BDS var et annerledesrederi i Bergen i mellomkrigstiden. Sammenlignet med norsk skipsfart forøvrig, opplevde bergensk skipsfart en relativ tilbakegang i mellomkrigstiden, og Thowsen ser dette i sammenheng med manglende evne og vilje til omstilling blant bergenske rederinteresser.⁷⁸

Det var imidlertid ikke bare innen varefrakt det skjedde endringer i mellomkrigstiden.. Mange av rederiene som drev linjefart var også store passasjerrederier, og i likhet med andre typer skipsfart ble også passasjerfarten på ulike måter rammet av krisene. Også innen passasjerfart endret i stor grad rammebetingelsene og fartsmønstrene seg i løpet av 1920-årene, og her var det særlig passasjertrafikken over Nord-Atlanteren som ble rammet.

2.3 Passasjerrederier i krise og vekst.

En av de største endringene innen internasjonal passasjerfart i mellomkrigstiden skjedde da de amerikanske immigrasjonslovene trådte i kraft i første halvdel av 1920-årene. Dette var ytterligere et statlig tiltak som satte premisser for passasjerfarten.⁷⁹ Lovene markerte på mange måter slutten på den store emigrantstrømmen over Nord-Atlanteren, noe som man igjen har benyttet som forklaring på en stor overkapasitet av passasjer-tonnasje i 1920-årene.

⁷⁷ Tenold 2007: 245.

⁷⁸ Se blant annet Thowsen 1983: 12-13.

⁷⁹ Hyde 1975: 170-171.

De fleste rederier som var engasjert i transatlantisk passasjerfart opplevde derfor stor nedgang når det gjaldt passasjertrafikk.⁸⁰

Det var imidlertid ikke bare i transatlantisk passasjerfart det forekom store markedsendringer og skjerpet konkurranse blant passasjerrederiene.⁸¹ Flere land innførte som nevnt proteksjonistiske tiltak for å verne om nasjonalt næringsliv og egen skipsfart. Italia innførte for eksempel restriksjoner på italieneres muligheter for å reise med skips som førte utenlandsk flagg, noe som gjorde det tilnærmet umulig for utenlandske rederier å etablere seg i det italienske passasjermarkedet.⁸²

Utfordringene i passasjermarkedet førte til at en rekke rederier havnet i økonomiske vansker, og mellomkrigstiden innebar derfor også at flere rederier kjøpte tidligere konkurrenter, og utviklet seg til svært store aktører. Historiker Gordon Boyce fremhever også at flere av de store passasjerrederiene foretok betydelig diversifisering, for å spre den økonomiske risikoen.⁸³ Dette var likevel ikke nok til å bedre lønnsomheten.⁸⁴

Michael B. Miller hevder imidlertid at dette ikke var ensbetydende med krise for de store passasjerrederiene, men at man i stedet kan snakke om stor grad av tilpassing.⁸⁵ Mange av de store rederiene hadde gjennom flere tiårs drift bygget opp solide organisasjoner, og et omfattende globalt nettverk av agenter og samarbeidspartnere som var vesentlig for driften, konkurransedyktighet og omstillingsevne. I tillegg var mange av rederiene ledet av svært mektige og innflytelsesrike menn med stort personlig nettverk, og i mange tilfeller, nære forbindelser til myndighetene.⁸⁶ Til tross økonomisk og politisk turbulens foregikk det fremdeles en omfattende reiseaktivitet globalt sett. Således var det fremdeles et stort behov for passasjerfartøyer i hele mellomkrigstiden. Velstandsøkning i mange vestlige land, kombinert med større tilgang på ferie gjorde også at større befolkningsgrupper enn tidligere hadde økonomisk og tidsmessig overskudd til å foreta lengre sjøreiser, ikke bare på grunn av

⁸⁰ Tyske rederier som hadde mistet både tonnasje og markedsandeler under første verdenskrig, kom imidlertid raskt tilbake som store aktører innen passasjerfart. Sturmeij 1962: 115.

⁸¹ Sturmeij 1962: 120, 124.

⁸² Sturmeij 1962: 119. Disse reglene fikk også konsekvenser for BDS' cruisevirksomhet mot slutten av 1920-årene, og det italienske passasjermarkedet skal følgelig ha hatt liten betydning for rederiet. Se: BSJ/BDS-Ms0041-D0651-Brev datert 27. mars 1927.

⁸³ Boyce 2008: 172.

⁸⁴ I en artikkel i *The Times* 5. desember 1932, fremgår det at ingen større britiske passasjerrederi kunne gi utbytte til aksjonærene dette året.

⁸⁵ Miller 2012: 246

⁸⁶ Boyce 2008: 173.

behov, men også på grunn av lyst og ønske om fri og rekreasjon. Miller hevder videre at: "Where old immigrant passage faded, new tourist traffics blossomed".⁸⁷ Mange rederier benyttet derfor tonnasje som ellers ville vært overflødig, til cruiseferie.

Aktørene som engasjerte seg i cruiseferie i løpet av mellomkrigstiden var altså rederier, som i utgangspunktet drev annen type ferie. Felles for de fleste av disse, var imidlertid at det var rederier som var tungt engasjert i linje- og passasjerferie. Selv om cruiseferie på mange måter skilte seg fra den mer ordinære ruteferiet, kunne rederiene dra veksler på den erfaring, kunnskap og de nettverk og forbindelser som var bygget opp gjennom mange års drift.⁸⁸

2.3.1 Prestisje og diversifisering: Cruiseferie før 1914.

Cruise, i betydningen av organisert og kommersiell turisme til sjøs, var intet nytt fenomen i mellomkrigstiden, men hadde blitt utviklet på slutten av 1800-tallet. Denne formen for turisme og skipsferie var i sterk vekst i 1880- og 1890-årene, og flere europeiske linjerederier opprettet i denne perioden egne turistruter, og arrangerte spesielle turer myntet på turister og feriereisende. I perioden frem til utbruddet av første verdenskrig var det således en lang rekke rederier som kunne tilby cruise. *The Times* omtalte i sin utgave 28. april 1913 ikke mindre enn 10 ulike aktører som enten tilbød egne cruise, eller som tilpasset regulære ruter til feriereisende. I tillegg ble det i samme periode vanligere for personer fra høyere samfunnslag å foreta sjøreiser med private yachter.⁸⁹ Havet og sjøreiser kom også i økende grad til å bli oppfattet som en arena for rekreasjon og adspredelse, også blant bredere samfunnslag.⁹⁰ Det var således både snakk om et tilbud fra rederiene og reisearrangørenes side, men tydeligvis også en økende etterspørsel etter feriereiser med maritim tilknytning.

Det britiske rederiet Orient Steam Navigation Co. (Orient Line) og tyske Hamburg-Amerikalinjen (HAPAG) var to av de større rederiene som regnes for pionerer innen cruiseferie. Begge rederiene var betydelige aktører innen passasjer- og linjeferie, og HAPAG var i tillegg et av verdens største rederier, med økende internasjonale interesser. Orient Lines kjernevirksomhet var linjeferie mellom Storbritannia og Australia. Rederiet skal opprinnelig ha begynt å arrangere cruise til Norge og Middelhavet i sommermånedene for å beskjeftige

⁸⁷ Miller 2012: 252.

⁸⁸ Miller 2012: 256-257.

⁸⁹ Williams 2003: 136-137.

⁹⁰ Williams 2010: 6

skipene utenom vintersesongen.⁹¹ Cruise skal etter hvert ha blitt en viktigere og mer sentral del av Orient Lines virksomhet, spesielt på grunn av vanskeligheter rutefarten på Australia. Det var også en virksomhet som rederiet hadde økonomisk fortjeneste av.⁹² Tilfellet med Orient Line viser således hvordan passasjerrederier kunne diversifisere virksomheten ved å satse på nye former for passasjerfart når grunnlaget for kjernevirksomheten ble svakere.

HAPAG ser ut til å ha hatt en annerledes tilnærming til cruise, og valgte tidlig å satse på spesialisert cruisebart. Allerede i 1899 kontraherte rederiet et skip som var bygget utelukkende for cruisebart. Skipet ble overlevert HAPAG i 1901 og gitt navnet *Prinzessin Victoria Luise*.⁹³ HAPAGs direktør, Albert Ballin, skal allerede da skipet ble kontrahert ha vektlagt at skipet skulle være enestående i internasjonal sammenheng. Høy standard og likhetstrekk med private yachter skulle appellere til særlig pengesterke reisende.⁹⁴ HAPAG var tidlig på 1900-tallet i sterk vekst, og et tydelig symbol på Tysklands internasjonale ambisjoner.⁹⁵ Rederiet skal i tillegg ha investert mye i markedsføring, og la her særlig vekt på å fremstille rederiet som en viktig og betydningsfull internasjonal aktør, som i tillegg var viktig for Tysklands utvikling.⁹⁶ Skip som *Prinzessin Victoria Luise* hadde i så måte en stor reklameverdi i seg selv.

Prinzessin Victoria Luise ble satt inn i helårs cruisebart, og vekslet mellom å gjennomføre cruise i både Karibien, til Norge og Svalbard, samt i Middelhavet, Svartehavet og Østersjøen. Dette skal ha vært det første større spesialbygde cruiseskipet som ble satt i drift, og erfaringene var tydeligvis så gode at HAPAG etter kort tid vedtok å foreta ytterligere satsinger på cruisebart. I 1903 kontraherte rederiet ytterligere et cruiseskip, men med større passasjerkapasitet og mer nøktern innredning. Dette skulle være et cruiseskip som appellerte til større deler av den tyske befolkning, blant annet gjennom kortere turer og lavere billettpriser.⁹⁷ Skipet ble døpt *Meteor*, og ble i 1904 satt inn i cruisebart til Vestlandet om

⁹¹ Perioden oktober- februar skal ha vært høysesong for passasjerfarten mellom Storbritannia, Asia og Australia, mens sommermånedene var roligere. Williams 2000: 2.

⁹² Williams 2000: 9

⁹³ Skipet var på ca. 4400 brt. og hadde en passasjerkapasitet på vel 190 passasjerer. At skipet var oppkalt etter Keiser Wilhelm IIs datter, og at keiseren personlig skal ha bidratt til utformingen av skipet, kan illustrere de nære båndene mellom HAPAG og den tyske statsmakten. Kludas 2001: 39.

⁹⁴ HAPAG opparbeidet seg etter hvert en betydelig posisjon i det amerikanske markedet, og annonserte i tillegg for cruise i britiske aviser. HAPAG henvendte seg således til et internasjonalt marked når det gjaldt cruise. *The Times* 10. juli 1912, Kludas 2001: 38.

⁹⁵ Rederiet tok også i bruk slagordet "Mein feld ist die Welt", for å understreke sin internasjonale betydning. Russel 2016: 316.

⁹⁶ Russel 2016: 317.

⁹⁷ Kludas 2001: 43.

sommeren og Middelhavet om vinteren.⁹⁸ HAPAG ble dermed en ledene aktør innen spesialisert cruisebart internasjonalt, og kunne også tilby cruise til ulike grupper passasjerer. Første verdenskrig og det påfølgende krigsoppgjøret satte imidlertid tysk skipsbart sterkt tilbake, og de fleste større tyske passasjerskip ble tatt som krigsbytte av de seirende partene.⁹⁹

Sammen med Middelhavet var Vestlandsfjordene og Nordkapp populære destinasjoner for cruiseskip. Norge hadde lenge vært et populært reisemål for turister, og spesielt vestlandsfjordene ble hyppig besøkt av utenlandske passasjerskip forut for 1914. Også norske rederier engasjerte seg tidlig i denne farten, og allerede i 1875 hadde det engelske reisebyrået Thomas Cook & Son chartret tonnasje fra bergensrederiet "Krohn-linjen", for en tur langs kysten til Nordkapp med engelske turister.¹⁰⁰ Senere etablerte også VDS en egen turistrute fra Hammerfest til Svalbard.¹⁰¹ Cruiseturisme i Norge tok seg opp igjen i 1920-årene, og antallet utenlandske passasjerskip med turister ombord, skal ha vært økende helt fram til slutten av 1930-tallet.¹⁰²

2.4 Det Bergenske Dampskibsselskab og cruisebarten før 1914.

Det Bergenske Dampskibsselskab ble stiftet i 1851 av en samling bergenske kjøpmenn med Michael Krohn i spissen.¹⁰³ Et av rederiets hovedformål var å drive rutetraffikk mellom Bergen og Hamburg, men i følge Wilhelm Keilhau hadde Krohn allerede fra starten av planer om å etablere et storrederi.¹⁰⁴ Også sjøfartshistoriker Lauritz Pettersen støtter lang på vei opp om dette synspunktet ved å peke på at BDS allerede fra starten av var et aksjerederi, og ikke et partsrederi som var "normen" i Bergen midt på 1800-tallet.¹⁰⁵ I følge de to historikerne denne selskapsformen en tydelig indikasjon på at det forelå langsiktige planer bak opprettelsen av BDS. Rederiet satset tidlig på linjefart langs norskekysten og i Nordsjøen, og ble etter hvert en stor og betydelig aktør i denne type fart. Således var BDS i mellomkrigstiden et av de norske rederiene med lengst driftserfaring når det gjaldt linje- og passasjerbart. I 1857 ble NFDS stiftet i Trondheim, og rederiet innledet et nært samarbeid

⁹⁸ *Meteor* målte som ny 3613 brt. og hadde en passasjerkapasitet på ca 280 passasjerer. Kludas 2001: 44.

⁹⁹ For eksempel ble HAPAGS *Meteor* tatt som krigsbytte av britiske myndigheter i 1918, og stilt til disposisjon for Royal Mail Steam Packet Company. Kolltveit 1981: 52.

¹⁰⁰ Keilhau 1951: 189.

¹⁰¹ Stavseth 1956: 107.

¹⁰² Som nevnt i kapittel 1 har Bård Kolltveit vist at både antallet cruisepassasjerer og antallet cruiseanløp var økende gjennom nesten hele mellomkrigstiden, med topper i 1927, 1935 og 1937.

¹⁰³ Michael Krohn hadde et betydelig engasjement i handel, sjøfart, næringsliv og samfunnsniv i Bergen. Foruten BDS var også Krohn involvert i opprettelsen av Bergens Mekaniske Værksted og Bergens Privatbank. Se: <https://nbl.sn.no/Michael_Krohn> [Nedastet 3.11.2015]

¹⁰⁴ Keilhau 1951: 63.

¹⁰⁵ Pettersen 1981: 131.

med BDS. I 1862 ble det besluttet å forlenge Hamburgruten til Nord-Norge, slik at BDS og NFDS fra 1865 i samarbeid drev fart mellom Hamburg og Hammerfest, med en rekke anløp langs kysten.¹⁰⁶ I 1890 overtok også de to rederiene den viktige ruten mellom Trondheim/Bergen og Newcastle upon Tyne i det nordøstlige England, bedre kjent som "Englandsruten".¹⁰⁷ BDS var med andre ord et rederi som først og fremst drev faste ruter, i stor grad med små skip som fraktet en blanding av gods, post og passasjerer.

Opprettelsen av de overnevnte rutene og samarbeidet med NFDS er også viktig for å forstå hvordan BDS engasjerte seg i cruiseferd og turisme før første verdenskrig. Rederienes første fremstøt mot cruiseferd kom i 1879, da ruten fra Trondheim til Hammerfest ble lagt om Nordkapp, slik at turister fikk muligheten til å bestige Nordkapp-plataet.¹⁰⁸ Utover i 1880-årene kom de to rederiene til å utvide denne virksomheten, blant annet ved å etablere egne turistruter.¹⁰⁹ BDS og NFDS kom også til å følge VDS' eksempel, da man fra 1906 også anløp Svalbard. Svalbardcruisene kunne ha en varighet på opp til 20 dager, mens de øvrige turene hadde varighet fra en til to uker. Turistrutene ble i vesentlig grad markedsført overfor nordmenn, både i form av egne brosjyrer og avisannonser.¹¹⁰ Likefullt ser det ut til at dette tilbudet først og fremst var rettet mot utenlandske passasjerer. I forhold til utenlandske rederier kunne BDS og NFDS dra nytte av den erfaringen og kunnskapen rederiene hadde opparbeidet gjennom kystfarten, både når det gjaldt navigasjon og nettverk.¹¹¹ I tillegg korresponderte også cruiseferden med rederienes øvrige ruter, slik at denne ble integrert i et større rutenett.¹¹² Man kunne således dra nytte av de faste rutene de to rederiene drev på England, Tyskland, Nederland og Belgia for å tiltrekke seg utenlandske passasjerer, og etablere seg i disse markedene. Videre hadde turistrutene ved flere anledninger utgangspunkt i

¹⁰⁶ Keilhau 1951: 119 og 129.

¹⁰⁷ Englandsruten ble svært viktig for frakt av post mellom Storbritannia og Norge, og ikke minst som passasjeroute. I tillegg fikk ruten betydning for norsk fiskeeksport. Særlig på grunn av rutens viktige betydning for postførsel, ble den drevet på kontrakter med norske myndigheter. For en mer utførlig analyse av bakgrunnen for denne ruten, se: Pettersen 1954.

¹⁰⁸ Keilhau 1951: 190.

¹⁰⁹ Den første av disse skal ha vært Trondheim-Nordkapp, med to ukentlige avganger. Keilhau 1951: 201

¹¹⁰ Det ser ut til at det først og fremst var borgerlige aviser som for eksempel, Bergens Tidende, Aftenposten, Morgenavisen, det ble annonsert i. Det kan igjen tyde på at det var mennesker fra høyere sosiale lag man henvendte seg til, og at det først og fremst var folk fra dette samfunnslaget som hadde tid og økonomiske ressurser til å foreta cruisereiser.

¹¹¹ Med nettverk menes her de kontakter og forbindelser BDS hadde med agenter og andre aktører i forskjellige havner langs kysten.

¹¹² Reiseruten var i mange tilfeller lagt opp slik at passasjerene gikk ombord i tog på sentralstasjonen i Newcastle, for så å bli transportert ut til Albert Edward Dock, altså kaiplassen til Englandsruten til Bergen og Trondheim. Passasjerene reise så med Englandsruten til Trondheim hvor, de byttet til det aktuelle fartøyet som gikk i cruiseferd på Nord-Norge. Se BJS -*Norway Cruises 1903* -Det Bergenske Dampskibsselskab/Det Nordenfjeldske Dampskibsselskab, 1903.

utenlandske havner, og korresponderte med ruter, fra britiske havner som Leith og Newcastle, Hamburg i Tyskland og Antwerpen i Belgia.¹¹³ Dermed kunne utenlandske passasjerer nås på en mer direkte måte.

Storbritannia peker seg ut som det markedet de to rederiene etter hvert anså som viktigst. BDS og NFDS skal i 1907 ha kommet i kontakt med Henry. J. Jewell i England.¹¹⁴ Jewell arbeidet med markedsføring for jernbaneselskapet Great Northern Railway, og skal særlig ha jobbet for å utvikle turisme mellom Storbritannia og Norge. I samme periode var Bergensbanen mellom Oslo og Bergen under bygging, og i forbindelse med dette skal Norges Statsbaner(NSB) ha øynet muligheter for å utvikle banen som en turistrute.¹¹⁵ For Great Northern Railways del skal også Bergensbanen sammen med Englandsruten ha blitt ansett som mulighet for å styrke forbindelsene mellom Storbritannia og Russland.¹¹⁶ Da Bergensbanen åpnet i 1909 etablert også BDS en egen turistrute fra Bergen til Vestlandsfjordene, i korrespondanse med jernbanen.¹¹⁷ Bergensbanen knyttet Bergen til både Østlandet og til et til et større europeisk jernbanenettverk, noe som åpnet mulighetene for å nå større markeder. BDS og NFDS hadde i så måte felles interesser med NSB i å trekke passasjerer fra flere europeiske land, og da særlig Storbritannia. Derfor inngikk de tre selskapene i 1912 et samarbeid med Jewell og GNR, for å opprette et reklame- og salgskontor i London, som skulle arbeide spesielt med salg og markedsføring av cruise og turisme.¹¹⁸ Noen år i forveien hadde også BDS og NFDS lansert navnet "B&N Line", og dette navnet ble brukt i de to rederienes felles markedsføring.¹¹⁹ Dette viser at BDS tidlig på 1900-tallet etablerte en cruisevirksomhet som i økende grad rettet seg mot et internasjonalt publikum.

¹¹³ Keilhau 1951: 202-203.

¹¹⁴ BSJ/BDS-D0650-Brev datert 19. april 1933.

¹¹⁵ Bergh 2004: 295.

¹¹⁶ BSJ/BDS-Ms0041-D0650-Brev datert 19. april 1933.

¹¹⁷ Dette skal ha vært daværende styreformanns, Kristofer Lehmkuhls, personlige idé. Solemdal 1945: 70.

¹¹⁸ BSJ BSJ/BDS-Ms0041-D0650-Brev datert 19. april 1933.

¹¹⁹ Dette skal angivelig ha vært Henry J. Jewells forslag, da han mente dette ville lette markedsføringen overfor britiske passasjerer, og gi rederiene et tydeligere merkenavn utenfor Norge. Solemdal 1945: 72.



Figur 1 Annonse i Bergens Tidende tirsdag 10. juli 1888

Man kunne således spørre om BDS allerede på dette tidspunktet hadde langsiktig planer for cruisevirksomheten, eller om den var et mer kortsiktig tiltak i rederiets oppstartsfase. Innen business history er endringer eller nyskapingner i et selskaps organisasjon ansett som viktige forutsetninger for vekst.¹²⁰ Mye tyder på at BDS tidlig på 1900-tallet foretok en målrettet satsing på cruisebart, og at rederiet ønsket å ekspandere og profesjonalisere denne virksomheten. Et viktig tiltak i denne sammenheng var å skille ut passasjervirksomheten fra rederiets øvrige virksomhet, og således etablere en organisasjon som skulle drive utelukkende med passasjerfart, direkte underlagt administrerende direktør. I 1911 opprettet BDS en egen passasjeravdeling, med ansvar for både billettsalg og markedsføring av blant annet cruisebart.¹²¹ Sjefen for denne avdelingen ble allerede nevnte Martin Solemdal. Solemdal hadde bred erfaring fra sjøfart, reiseliv og cruise.¹²² Han skal også ha opparbeidet seg kjennskap til tysk cruise- og passasjerfart, samt kontakter i HAPAG. Ansettelsen av Solemdal kan derfor tolkes som et ønske om å skaffe rederiet større fagkompetanse innen passasjerfart, cruise og turisme mer generelt. At driften av passasjerfarten ble skilt ut i en egen avdeling kan både tyde på økt arbeidsmengde, men også en mer langsiktig satsing på passasjerfart, og herunder cruise.

Det kan videre se ut til at BDS alt forut for første verdenskrig forsøkte å etablere cruisebart utenfor Norge. I et brev datert 7. desember 1912, sendt fra sjefen for passasjeravdelingen, Martin Solemdal, til administrerende direktør Kristofer Lehmkuhl, redegjør førstnevnte for sin kontakt med det franske rederiet Compagnie De Navigation Sud Atlantique.¹²³ Det franske rederiet var her interessert i å chartre D/S *Vega* våren 1913, for et 20-dagers cruise i

¹²⁰ Boyce og Ville 2002: 227.

¹²¹ Keilhau 1951: 303 og Solemdal 1945: 66.

¹²² Solemdal hadde erfaring fra både styrmannsyret og turisme- og reiselivsbransjen. Før han kom til BDS skal han ha vært ansatt i Beyers Reisebureau i Bergen, hvor han arbeidet spesifikt med cruise. Se Solemdal 1945: 13.

¹²³ BSI/BDS-MS0041-D0651. Brev datert 7. desember 1912.

Middelhavet med utgangspunkt i Marseilles.¹²⁴ Brevkorrespondansen tyder på at Solemdal var på en lengre foretningsreise i Europa, på vegne av BDS.¹²⁵ Solemdal hadde her kontakt med både rederier og reisebyråer, spesielt i Paris. Møtene dreide seg blant annet om markedsføring av BDS og etablering av agentforhold.¹²⁶ Et annet forhold som kan tyde på at BDS ønsket å utvide cruisevirksomheten samme år, var at man inspiserte skipet D/S *Thalia* fra Österreichischer Lloyd, med tanke på å kjøpe dette og sette det inn i cruisefart.¹²⁷ Det er imidlertid lite som tyder på at *Vega* faktisk ble chartret, og man gikk heller ikke til innkjøp av ny tonnasje til cruisefarten i 1913. Uavhengig av hvilke beslutninger som ble tatt kan disse brevene tyde på at BDS forsøkte å sondere markedet for cruise og turisme i utlandet, og at man heller ikke var fremmed for å anskaffe mer egnet tonnasje til cruisefarten i årene frem mot første verdenskrig. Brevene antyder også at rederiet på dette tidspunktet drev et aktivt arbeid opp i mot utenlandske rederier og reisebyråer for å etablere forbindelser og kontakter i utlandet.

Utbruddet av første verdenskrig sommeren 1914 førte til at cruisefarten opphørte. Med tanke på den generelle forventningen om en kort krig, ser det også ut til at BDS raskt begynte å planlegge for cruisevirksomheten etter krigen. Per Kristian Sebak har vist at det vinteren 1914-1915 ble det opprettet et norsk reklamekontor i Petrograd.¹²⁸ Foruten BDS hadde også NSB, Bennetts Reisebureau, Fred. Olsen & Co. samt Den Norske Amerikalasje interesser i reklamekontoret. Et av kontorets formål var å markedsføre Norge som turistland, og dermed stimulere til økt trafikk av feriereisende fra Øst-Europa. Forut for krigsutbruddet skal Tyskland og Østerrike-Ungarn ha vært et vanlig reisemål for russiske turister.¹²⁹ Da første verdenskrig satte en stopper for dette, kan aktører som BDS ha sett mulighetene for å etablere seg i et helt nytt marked. Dette viser at fokuset på cruise- og turisme absolutt var tilstede hos BDS både før og under første verdenskrig. Opprettelsen av egne ruter, spesielt beregnet på utenlandsk turister, tilpassing av nybygg for cruisefart, samt markedsføring er alle eksempler på at det på dette tidspunktet foregikk arbeid for å profilere og selge cruise utenfor Norge. Forsøket på å nå ut til det russiske markedet viser også at BDS hadde kjennskap til hvilke

¹²⁴ D/S *Vega* var et kombinert passasjer-, post og gods fartøy på 1166 brt. *Vega* var bygget i Hull, og overlevert BDS i 1895. Skipet ble torpedert i Nordsjøen i 1916. I følge Keilhau skal "*Vega*" ha blitt utrustet spesielt med tanke på å kunne gå inn i cruisefart om sommeren. Se Keilhau 1951: 206.

¹²⁵ BSJ/BSD-Ms0041D0651. Brev datert 10. oktober 1912.

¹²⁶ BSJ/BSD-Ms0041-D0651. Brev datert 10. oktober 1912.

¹²⁷ *Aftenposten* antyder også her at BDS, ved et eventuelt kjøp, ville sette skipet inn i cruisefart i Middelhavet. Se: *Aftenposten*, 29 oktober 1913.

¹²⁸ Sebak 2012: 201.

¹²⁹ Sebak 2012: 203.

grupper som hadde vilje og evne til å reise på cruise, og at rederiet også evnet å respondere på markedsendringer. På den måten fortsatte arbeidet med å utvikle cruisevirksomheten under første verdenskrig, og således var det kontinuitet i driften av, og tilretteleggingen for, denne virksomheten. BDS hadde således opparbeidet seg viktig kunnskap, erfaring og nettverk innen cruise og turisme lenge før 1920.

Noe av det som kan karakterisere denne tidlige formen for norsk cruiseferd, var at den langt på vei var en forlengelse og utvidelse av rederienes eksisterende rutenett og virksomhet.

Cruiseferden var i denne perioden også sesongbetont, og begrenset seg som regel til perioden mai til september. Da sesongen var over ble skipene igjen satt inn i normal ruteferd.

For BDS sitt vedkommende ble det benyttet skip fra kystferden, hurtigruten og englandsruten til cruisevirksomhet. Dette var fartøyer som i utgangspunktet var bygget for ruteferd, med en kombinert last av passasjerer, gods og post. I tillegg var det relativt små fartøyer i størrelsesorden ca. 500 brt.- ca. 1000 brt, med begrenset passasjerkapasitet.¹³⁰ Ved å benytte denne type skip kunne likevel BDS redusere den økonomiske risikoen som satsing på cruiseferd innebar. Dersom markedet sviktet risikerte ikke å bli sittende med overflødig tonnasje. I følge Wilhelm Keilhau kom imidlertid BDS etter hvert til å ta økt hensyn til cruiseferden når man kontraherte ny tonnasje.¹³¹ Det ser med andre ord ut til at BDS hadde et økende fokus på cruiseferd og turisme i årene før utbruddet av første verdenskrig, og at cruiseferden gikk i retning av stadig høyere spesialisering, både når det gjaldt standard og utforming av skipene, det administrative arbeidet i land, samt markedsføring og salg.

2.5 Konklusjon

I vestlig historieforståelse er første verdenskrig et av de fundamentale vendepunktene, ettersom den påvirket både politisk, økonomisk, sosial og kulturell utvikling gjennom hele Mens perioden før krigen gjerne ansees som en periode preget av optimisme og fremtidstro, har perioden mellom de to verdenskrigene vært karakterisert som en verden i krise og oppløsning, hvor forskjellene i samfunnet økte, og hvor demokratiet måtte vike plass for autoritære regimer. Også for skipsferden var det en rekke negative utviklingstrekk i 1920- og 1930-årene, og flere aktører opplevde sterk tilbakegang. Som jeg har drøftet i dette kapitlet

¹³⁰ Martin Solemdal har skildret hvilket omfattende og krevende arbeid som var nødvendig for å transformere rutegående fartøyer til cruiseskip om sommeren. I følge ham krevde dette en måneds verftsopphold pr. skip. Se Solemdal 1945: 66-67.

¹³¹ D/S *Capella* (873 brt.), bygget ved Martens, Olsen & Co på Laksevåg i 1885, skal ha vært det første BDS-skipet hvor man tok hensyn til cruiseferden når det gjaldt utforming og passasjerbekvemmeligheter. Keilhau 1951: 193.

er det likevel nyanser i denne fortellingen, ettersom vi også finner flere aktører som ekspanderte og satset på forskjellige typer fart og virksomhet i denne perioden. I likhet med både tank- og linjefart var cruise en type skipsfart i sterk vekst helt fram til utbruddet av andre verdenskrig.

I konteksten av økonomisk, sosial og politisk ustabilitet, proteksjonisme blir cruiseferd en slags motfortelling særlig da den utgjorde en såpass sterk kontrast til de negative trendene som gjerne forbindes med 1920- og 1930-årene. Antall aktører økte, og stadig flere rederier fra de fleste store europeiske landene gikk inn i cruiseferd. Konkurransen ble dermed øyensynlig større, noe som viste seg både i norsk farvann og langs kaiene i Bergen. På mange måter var det de store europeiske linjerederier, som hadde erfaring med passasjerfart fra tidligere, som kom til å dominere denne type fart.

Perioden rundt 1880 til 1919 la et viktig grunnlag for BDS videre satsing på cruise. For det første hadde rederiet etablert en organisasjon som bestod av både en egen avdeling for passasjerfart i Bergen, samt et kontor i London, hvor BDS gjennom samarbeid med norske og britiske aktører kunne markedsføre cruise overfor britiske reisende. Gjennom dette opparbeidet BDS viktige erfaringer og kompetanse på å drive cruisevirksomhet rettet mot et internasjonal marked. BDS cruisevirksomhet var med andre ord kommet inn i mer ordene former, og blitt mer spesialisert. Dette viste seg også i selve driften av skipene, hvor det å drive denne type virksomhet krevde meg egnet tonnasje som kunne tilby passasjerene bedre standard og komfort. Alt dette var viktig for den videre utviklingen av cruiseferd, og det kan således spores stor grad av kontinuitet i BDS cruisevirksomhet fra 1880-årene og inn i mellomkrigstiden.

Likefullt skilte cruise i 1920- og 1930-årene seg vesentlig fra cruise før 1914, både i omfang og innhold. Med bakgrunn i diskusjonen ovenfor, vil jeg i neste kapittel drøfte hvordan BDS på mange måter var et atypisk rederi i både nasjonal og lokal sammenheng. Videre i oppgaven vil det derfor være sentralt å diskutere hvorfor et norsk linjerederi hadde evne og vilje til å satse på internasjonal cruise, hvilke forutsetninger rederiet hadde for å drive denne type skipsfart, og hva som kan ha vært årsaken til at BDS i det hele tatt valgte å satse på cruise.

3. Rederi og ressursbruk

I likhet med mange andre rederier utviklet BDS en differensiert og mangfoldig virksomhet i 1920- og 1930-årene,. Dette skjedde i en periode med store endringer innen internasjonal skipsfart, og som var preget av store økonomiske tider, både i etterkant av første verdenskrig og under depresjonen i 1930-årene. I løpet av mellomkrigstiden befestet BDS sin stilling som en av de dominerende aktørene innen norsk kystfart og utenriks passasjerfart. BDS økte også sitt internasjonale nærvær, og fikk således en mer utadventd virksomhet. Ut fra antall skip utgjorde cruisevirksomheten en liten del av BDS' virksomhet, men samtidig var kanskje cruise den delen av virksomheten som var mest internasjonal.

For bedre å forstå hvorfor BDS gikk inn i cruisebart, og hvilke forutsetninger rederiet hadde for å drive cruisebart, er det nødvendig å se helhetlig på rederiets organisasjon, ledelsesstruktur og virksomhet. I dette kapitlet skal jeg derfor diskutere hvilke type rederi BDS var i 1920- og 1930-årene, og se utviklingen av cruisevirksomheten i sammenheng med utviklingen av rederiets øvrige virksomhet. Jeg vil særlig grad undersøke hvilke typer skipsfart BDS drev, og hvordan cruisevirksomheten skilte seg fra disse. I tillegg vil jeg diskutere hvordan BDS' interne organisasjon var bygget opp, hvem som var de sentrale beslutningstakerne i rederiet, og hvilken organisasjon som ble utviklet for å drifte cruisevirksomheten. De sentrale spørsmålene i kapitlet vil derfor være: Hvilke faktorer gjorde at BDS kunne vokse i 1920- og 1930-årene, og hvilke økonomiske og organisatoriske forutsetninger hadde rederiet for å drive cruisebart? Hvor store ressurser benyttet BDS på cruisevirksomheten, og hvordan silte ledelsen seg til denne satsingen?

Kapitlet vil være todelt, hvor jeg først vil drøfte rederiets generelle utvikling i 1920- og 1930-årene, hvilke typer skipsfart BDS drev og hvordan rederiet var organisatorisk oppbygd. I kapitlets andre del vil jeg diskutere hvilke kostnader som var forbundet med cruisevirksomheten. Jeg har her tatt utgangspunkt i BDS' årlige regnskapssammendrag, og laget tabeller hvor jeg sammenligner cruiseskipenes inntekter og utgifter med øvrige større passasjerskip i BDS' flåte. Dette vil kunne gi indikasjoner på hvorvidt cruisevirksomheten var et lukrativt foretak, og om det kan forklare hvorfor BDS drev denne type virksomheten.

3.1 Det Bergenske Dampskibsselskab 1920-1939.

3.1.1 Reetablering og ekspansjon.

I løpet av første verdenskrig mistet BDS 17 skip som følge av krigshandlingene. Totalt 44 sjøfolk og passasjerer mistet livet på rederiets skip. Ved krigens slutt var derfor flåten betydelig redusert. I løpet av oktober 1917 havnet også rederiet på britiske myndigheters "svarteliste", fordi britene mistenkte at BDS samarbeidet med tyske myndigheter.¹³² Saken var alvorlig både for rederiets drift, blant annet på grunn av faren for å bli nektet britisk bunkerskull, men også for omdømmet.

Til tross for tonnasjetap og et tidvis anstrengt forhold til britiske myndigheter, var ikke krigen en ensidig tilbakegangsperiode for BDS. Tvert imot ble rollen som passasjerrederi viktigere og mer synliggjort. For eksempel ble BDS' rute mellom Bergen og Newcastle i Nordøst-England en viktig rute, både for passasjertrafikk men også for post.¹³³ Gjennom en avtale med staten kunne BDS, etter hvert sammen med NFDS, opprettholde daglige avganger fra Bergen til Newcastle frem til Tyskland erklærte uinnskrenket ubåtkrig i februar 1917. Som nevnt i forrige kapittel ble det fra BDS side også forsøkt å stimulere til økt passasjertrafikk fra Russland og Øst-Europa vestover, via BDS' englandsrute. Rederiet hadde videre nytt godt av høye fraktrater, samt utbetaling av forsikringspenger. Mye av dette hadde imidlertid blitt utdelt som utbytte til aksjonærene. I årene 1916-1918 ble det udelt henholdsvis 40 %, 25 % og 30 % utbytte, noe som samtidig begrenset rederiets kapitaloppbygging og reinvesteringer¹³⁴

I april 1918 ble likevel direksjonen gitt fullmakt til å anskaffe tonnasje for inntil fem millioner NOK.¹³⁵ I følge Wilhelm Keilhau skal BDS ha vært tilbakeholden når det gjaldt innkjøp og kontrahering av ny tonnasje i den umiddelbare etterkrigstiden.¹³⁶ Flere redere hadde kontrahert nybygg til høye priser, og da etterkrigsboomen gikk over i en internasjonal krise med deflasjon i løpet av 1920, ble flere sittende med overflødig tonnasje.¹³⁷ For å gjenoppbygge flåten valgte imidlertid BDS å anskaffe rimeligere second-hand tonnasje (brukte

¹³² Dette hadde også sammenheng med at fire sjømenn i rederiets tjeneste var blitt avslørt for å ha utlevert informasjon om konvoiavganger fra Bergen, til tysk etterretning. Keilhau 1951: 332.

¹³³ Bergen-Newcastle var etter hvert eneste effektive rute for postutseendelse til utlandet, noe som også gjorde at norske myndigheter hadde en interesse av at ruten ble opprettholdt med hyppige avganger. Keilhau 1951:307-309.

¹³⁴ Keilhau 1951: 347.

¹³⁵ BSJ/BDS Ms0041-Aa0012.

¹³⁶ Keilhau 1951: 396.

¹³⁷ Thowsen 1983: 260.

skip), men da først i 1921 og 1922.¹³⁸ Mens flåten hadde bestått av 24 skip på til sammen 34.263 brt. i 1920, var den allerede i 1924 økt til hele 50 skip på 72.689 brt.¹³⁹ BDS reetablerte dermed virksomheten etter første verdenskrig raskt, og tonnasetapene var dekket inn igjen med en blanding av second-hand og ny tonnasje.

Satsing på linje- og tankfart, samt omlegging fra damp- til motorskip, var noen de viktigste vekstfaktorene for rederier i mellomkrigstiden. BDS var også et av bare fem bergensrederier som opplevde vekst i denne perioden.¹⁴⁰ Både i 1920 og 1938 var BDS Bergens nest største rederi målt i bruttoregistertonn, og det største dersom man kun ser på antall skip.¹⁴¹ BDS var i så måte en betydelig arbeidsplass, både til sjøs men også på land.¹⁴² Likevel bidro satsing på ny teknologi og ny type fart i liten grad til BDS' vekst i mellomkrigstiden. Bortsett fra deltakelsen i Den Norske Syd-Amerika linje(SAL) og County-Line(Canada-Europa), engasjerte BDS seg også i mindre grad de to vekstområdene: tankfart og oversjøisk linjefart.¹⁴³ I stedet kunne BDS vokse gjennom å styrke sin etablerte virksomhet, nemlig linjefart langs norskekysten og i Nordsjøen.

Den gjennomgående utfordringen for BDS i 1920-årene, og spesielt i 1930-årene, var de stigende driftskostnadene og tidvis synkende driftsinntektene, utfordringer som også gjorde seg gjeldene for mange andre rederier.¹⁴⁴ I årsberetningene ble det nærmest hvert eneste år mellom 1920 og 1939 klaget over økende driftsutgifter, skatte og avgiftsnivå, og at den internasjonale situasjonen skapte lite forutsigbarhet. Totalt sett hadde likevel BDS en positiv utvikling i denne perioden. Dette gjaldt også rederiets passasjerfart, og spesielt fra midten av 1930-tallet skal BDS ha fraktet stadig flere passasjerer, samtidig som driftsinntektene økte, og holdt seg større enn utgiftene.¹⁴⁵ BDS kunne derfor hvert år vise til overskudd, slik at man

¹³⁸ I denne perioden skal det ha blitt anskaffet hele 11 slike skip. Thowsen 1983:417.

¹³⁹ BDS/BSJ Ms0041-Rb0001 og Ra0002 *Det Bergenske Dampskibsselskab, Beretning og Regnskap 1924*.

¹⁴⁰ Av disse fem var BDS det eneste som drev passasjerfart, og som kunne vokse gjennom denne Thowsen 1983: 378.

¹⁴¹ Thowsen 1983: 378.

¹⁴² I 1940 skal det totalt ha vært ca. 2500 ansatte i rederiet. Sætherskar 1945: 143. I følge Koren Wiberg skal selskapets ansatte inkludert nærmeste familie ha talt 4965 personer, noe som ikke gir et godt bilde av hvor mange rederiet totalt sysselsatte, men som likevel sier noe om hvor mange personer som var avhengig av lønninger fra rederiet. Se Koren Wiberg: 1926: 153.

¹⁴³ En av grunnen til at BDS ikke gikk inn i tankfart i mellomkrigstiden, og at dette heller ikke ser ut til å ha vært et særlig diskusjonstema, kan ha vært at Hans Peter Westfal-Larsen lenge var direksjonsmedlem i BDS. Et engasjement i tankfart ville da ha havnet i konflikt med Westfal-Larsens egne interesser som en av Norges største tankredere. Dette kan illustrere hvordan direksjonsmedlemmenes egeninteresser kunne påvirke BDS' utvikling, samt hvilke typer fart rederiet engasjerte seg i.

¹⁴⁴ Miller 2012: 272.

¹⁴⁵ Keilhau 1951: 564,565 og 567.

kontinuerlig kunne reinvestere i driften av rederiet. I tillegg ble det delt ut et utbytte på mellom 5 % og 7 % i disse årene, noe som også antyder at BDS hadde en positiv økonomisk drift.

Unntaket fra dette var årene 1931 og 1932 hvor inntektene var sterkt reduserte som følge av sterk nedgang i både passasjer- og varefrakt.¹⁴⁶ Denne nedgangen ble imidlertid kortvarig, og 1931 og 1932 var de eneste årene i perioden hvor det ikke ble utdelt utbytte .

3.1.2 Et differensiert og mangfoldig rederi: BDS ruter og virksomhet i mellomkrigstiden

Figur 2 viser en annonse BDS hyppig benyttet i mellomkrigstiden, og kan illustrere spennet i virksomheten. Annonsen viser en tydelig konsentrasjon om linje- og passasjerfart i Nordsjøen og langs norskekysten. Senteret for denne virksomheten var Bergen, og samtlige av rederiets faste ruter anløp Bergen, eller hadde Bergen som utgangspunkt. I så måte spilte også BDS en betydelig rolle for byens handels- og næringsliv, i form av direkteforbindelser med Europas største havner. I motsetning til mange av de andre store bergensrederiene, kan man også si at BDS var en mer synlig del av bybildet. Dette gjaldt ikke bare gjennom anløp, men også den omfattende virksomheten på land flere steder i og rundt Bergen.¹⁴⁷



Figur 2: Annonse i *Bergens Aftenblad*, torsdag 31. desember 1935

¹⁴⁶ BDS/BSJ Ms0041-Ra0002 *Det Bergenske Dampskibsselskab, Beretning og Regnskap 1931 og Det Bergenske Dampskibsselskab, Beretning og Regnskap 1932*.

¹⁴⁷ Fra rundt 1900 og videre inn i mellomkrigstiden skal BDS ha vært en av de største brukerne av Bergen Havn, samtidig som rederiet på det meste kan ha sysselsatt rundt 500 personer på land i Bergen. Haaland 2005: 255-257, 270.

Linjefart i Nordsjøen og lang norskekysten hadde siden opprettelsen i 1851 vært BDS' kjernevirksomhet. Figur 1 illustrerer omfanget av BDS' virksomhet, og hvor viktig de faste rutene var for rederiet. Langs norskekysten hadde BDS flere rene godsruiter som anløp en hel rekke havner, spesielt i Nord-Norge. Videre ble det drevet rene godsruiter mellom norske havner og Hamburg, London, Antwerpen, Frankrike, Skottland, Nord-England, Rotterdam samt en rekke havner i Østersjøen. Rent tallmessig var derfor flåten dominert av mindre godskip som betjente disse rutene.¹⁴⁸ Flåten omfattet totalt 34 skip i 1920, men økte til hele 56 skip i 1938.¹⁴⁹ Fra 1934 engasjerte også BDS seg i luftfart, og stiftet sammen med Fred. Olsen & Co¹⁵⁰

De kombinerte passasjer-, post og godsruiter utgjorde en sentral del av virksomheten, blant annet fordi skipene i disse rutene genererte de største inntektene for rederiet.¹⁵¹ Av disse var englandsruten mellom Bergen og Newcastle BDS' viktigste og mest innbringende rute, og hvor det ble foretatt store investeringer.¹⁵² Her satte BDS inn de største og hurtigste passasjerskipene i flåten, og mellom 1916 og 1938 ble ruten tilført fire nye spesialbygde skip. Foruten englandsruten opererte også BDS god- og passasjerruter mellom Bergen, Hamburg, Rotterdam og Island. Sammen med VDS og NFDS var i tillegg BDS en av de dominerende rederiene i hurtigruten mellom Bergen og Kirkenes, hvor BDS bidro med fire skip. Driften av hurtigruten og englandsruten var statssubsidiert på grunn deres viktige funksjoner for postvesenet.

Selv om BDS hadde et stort rutenettverk, og en stor flåte, var denne flåten dominert av mindre dampskip i over- eller underkant av 1000 bruttoregistertonn. Skipenes størrelse og teknologi må sees i sammenheng med rutene de trafikkerte og hvordan hvert enkelt skip ble disponert. Ettersom BDS' kjernevirksomhet var kyst- og nordsjøfart kunne disse mindre dampskipene være konkurransedyktige, også i forhold til motorskip. Avstandene mellom de ulike havnene

¹⁴⁸ Hver av disse kunne riktignok føre et mindre antall passasjerer, som regel inntil 12.

¹⁴⁹ I 1938 utgjorde flåten 16 passasjerskip, 36 godsskip i tillegg til fire slepebåter. BSJ/BDS-Ms0041-Rb0001 og Ra0002, *Det Bergenske Dampskibsselskab Beretning og Regnskap 1938*.

¹⁵⁰ Rederiene opprettet i samarbeid Det Norske Luftfartselskap Fred. Olsen og Bergenske A/S(DNL). Selskapet drev blant annet en sjøflyrute mellom Vestlandet og Nordnorge. DNL var ett av selskapene som i 1946 fusjonerte til Scandinavian Airlines System (SAS), og hvor daværende administrerende direktør i BDS, Thomas Falck, var styremedlem. Keilhau 1951 437-438.

¹⁵¹ Verdien av passasjerskipene skal også ha vært betydelig høyere enn for godsskipene totalt sett. Mens de 36 godsskipene i 1938 hadde en bokført verdi på til sammen 6.632.000 NOK, var de 16 passasjerskipene bokført til hele 15.979.000. Dette vitner om at BDS foretok store investeringer i passasjerfart i løpet av mellomkrigstiden. BSJ/BDS-Ms0041Ra0002, *Det Bergenske Dampskibsselskab Beretning og Regnskap 1938*.

¹⁵² Spesielt etter at Bergensbanen var ferdig utbygget ble BDS' Englandsrute den hurtigste forbindelsen mellom Skandinavia og Storbritannia, noe som også var et sentralt moment i markedsføringen av ruten.

var korte, slik at det var rikelig med muligheter for å bunkre, noe som igjen gjorde at plass ombord kunne frigjøres til last og passasjerer.¹⁵³ Mens motorskip i stor grad gjorde seg gjeldene for rederier engasjert i tank- og oversjøisk linjefart, fortsatte damp å dominere innen passasjerfart.¹⁵⁴ BDS kunne på den måten i stor grad benytte eldre skip og eldre teknologi, og samtidig være konkurransedyktig. Så sent som i 1937 mottok BDS et nybygget dampskip for hurtigruten.¹⁵⁵

Mellomkrigstiden var likevel preget av en stadig aldrende flåte for BDS. I 1938 bestod flåten fremdeles av seks skip som var bygget i 1880- og 1890-årene, og den gjennomsnittlige størrelsen på skipene var 1671 brt.¹⁵⁶ Wilhelm Keilhau ser dette i sammenheng med administrerende direktør Kristofer Lehmkuhls lederskap, og hevder at Lehmkuhls manglende evne til å se behovet for moderne tonnasje, førte til at flåten nærmest forvitret.¹⁵⁷ Lehmkuhls etterfølger fra 1936, Einar Joys, overtok i så måte en flåte preget av små, gamle skip, og i perioden 1936 til 1939 ble det således kontrahert åtte nye godsskip, samt to passasjerskip.

Til tross for at mellomkrigstiden gjerne forbindes med økende nasjonal proteksjonisme og dermed svekket frihandel, var det en rekke rederier som tvert imot økte sitt internasjonale engasjement for å diversifisere virksomheten og etablere seg i nye markeder.¹⁵⁸

I perioden både før og under første verdenskrig, samt i 1920-årene foretok også BDS en rekke utvidelser av virksomheten internasjonalt. Engasjementet i oversjøisk linjefart gjennom SAL fra 1913 og County Line fra ca. 1920 er allerede nevnt. I tillegg hadde BDS i løpet av første verdenskrig forsøkt å etablere seg i Russland og Østersjøen, et arbeid som fortsatte med større styrke i løpet av 1920-årene. Allerede i 1921 opprettet BDS et eget selskap i London, Bergenske (London) Ltd, som her skulle være BDS' agent for varefrakt.¹⁵⁹ Opprettelsen av virksomheten i London hadde nær sammenheng med oppstarten av engasjementet i Østersjøen. I samarbeid med russiske myndigheter opprettet BDS i 1923 selskapet Det Norsk-Russiske Dampskibsselskab, hvor frakt av trelast mellom Russland og Storbritannia stod

¹⁵³ Rederiet eide også et kullager i Tromsø, samt A/S Bergen Bunkerdepot på Laksevåg i Bergen.

¹⁵⁴ To av de andre store aktørene innen norsk passasjerfart, NFDS og Fred. Olsen & Co, hadde også flåter som i stor grad bestod av dampskip. Bergens største rederi i 1920- og 1930-årene, Westfal-Larsen & Co, satset både på tank- og oversjøisk linjefart, og hadde i 1938 en flåte som i overveiende grad bestod av motorskip. Thowsen 1983: 379.

¹⁵⁵ Dette var D/S "Nordstjernen" bygget ved Fredrikstad Mek. Verksted, og var BDS' første nybygg til hurtigruten siden D/S Polarlys ble mottatt i 1912.

¹⁵⁶ BSJ/BDS-Ms0041-Rb0015

¹⁵⁷ Keilhau 1951: 445.

¹⁵⁸ Miller 2012: 246.

¹⁵⁹ Selskapet fikk kontorer i St. Mary Axe i bydelen City, samt egen kai og eget varelager i Regents Canal Dock.

sentralt.¹⁶⁰ BDS etablerte seg også i det nylig gjenopprettede Polen, gjennom kontor og ekspedisjonsvirksomhet i Fristaden Danzig.¹⁶¹

Cruisevirksomheten kan derfor sees på som en del av en utvikling hvor markeder utenfor Norge i økende grad ble viktig for BDS. Som jeg vil diskutere nærmere i neste kapittel opprettet BDS i 1927 et eget selskap i Storbritannia, med kontorer i både London og Newcastle, som utelukkende skulle drive med salg og markedsføring av cruise- og passasjerfart. I så måte ble også BDS i løpet av mellomkrigstiden en internasjonal aktør, selv om det mest av virksomheten fremdeles var avgrenset til norskekysten og Nordsjøen. Driften av denne mangfoldige virksomheten, krevde også en stor organisasjon på land, og ikke minst et nettverk av agenter og representanter for å kunne fungere. Derfor var en større landorganisasjon både i og utenfor Norge, langt på vei både en forutsetning for å vokse, og et symptom på at BDS var i sterk vekst.

3.1.3 BDS' organisasjon og ledelse.

Som en aktør innen internasjonal skipsfart, ble rammene for BDS' virksomhet i vesentlig grad satt av utviklingen på det internasjonale fraktmarkedet. Samtidig bidro også rederiets organisering til å prege utviklingen, både i form av organisatorisk oppbygging, eierskap, ledelse og ikke minst enkeltpersoners evne og vilje til å gjennomføre planer og en bestemt politikk. Det er heller ikke uvesentlig hvem som satt i rederiets ledelse. Flere betydelige personer innen bergensk skipsfart og næringsliv kom i ulike perioder til å sitte i direksjonen og representantskapet i BDS, noe som kan illustrere hvilken sentral og viktig rolle BDS hadde i Bergen.

Helt fra det ble stiftet i 1851 hadde BDS vært et aksjeselskap, og etter flere aksjeutvidelser hadde rederiet i 1926 en aksjemasse på 175 000 aksjer à 100 kroner, som igjen var fordelt på hele 4000 aksjonærer.¹⁶² BDS var på den måten eiet av en lang rekke aksjonærer fra ulike samfunnslag. Aksjonærene hadde møte- og stemmerett på de årlige generalforsamlingene, men rederiets politikk og strategi ble i liten grad avgjort her.¹⁶³ I stedet var det representantskapet, og i særlig grad direksjonen som i praksis satt med den reelle makten, og som styrte rederiet.¹⁶⁴ Foruten to-tre direktører i rederiet, bestod direksjonen av andre

¹⁶⁰ Keilhau 1951: 374.

¹⁶¹ Keilhau 1951: 377.

¹⁶² Pettersen 1981: 131 og Koren-Wiberg 1926:156.

¹⁶³ Thowsen 1983: 391.

¹⁶⁴ Thowsen 1983: 391.

bergensredere, kjøpmenn og næringstopper, med andre ord det man kunne kalle datidens maktelite i Bergen. Her var mektige rederiinteresser representert gjennom for eksempel Hans Peter Westfal-Larsen og Georg Von Erpecom, begge fra Bergens største rederi: Westfal-Larsen & Co. Direksjonens sammensetning var preget av stor grad av stabilitet med få utskiftninger. Mellom 1920 og 1931 var det for eksempel ingen utskiftninger i direksjonen.

Den fremste lederen i BDS i mellomkrigstiden var imidlertid Kristofer Diedrich Lehmkuhl. Lehmkuhl ble valg inn som direksjonsmedlem i BDS i desember 1907, og skal like etter ha blitt utnevnt til direksjonsformann. På dette tidspunktet hadde Lehmkuhl allerede sittet i representantskapet i rederiet, og hadde således god kjennskap til dets virksomhet.

På et representantskapsmøte i desember 1911 ble det diskutert å endre rederiets vedtekter, slik at stillingene som administrerende direktør og direksjonsformann kunne innehas av samme person.¹⁶⁵ Dette ble så vedtatt på en ekstraordinær generalforsamling i desember 1912.

Lehmkuhl hadde allerede i januar 1912 overtatt som administrerende direktør etter Christian Lund. Fram til mars 1936 satt derfor Kristofer Lehmkuhl som både direksjonsformann og administrerende direktør. Lehmkuhl har blitt sterkt identifisert med BDS' utvikling både under første verdenskrig og utover i mellomkrigstiden. I de fleste fremstillinger av BDS og ham som person, blir Lehmkuhl trukket frem som den absolutte lederskikkelse, som i praksis bestemte rederiets politikk og satte dagsordenen¹⁶⁶ På den måten opparbeide Lehmkuhl også et stort personlig nettverk og mye respekt.¹⁶⁷ I likhet med NFDS' administrerende direktør Eilert Bull Simonsen, og senere Th. Thoresen, har også Lehmkuhl blitt omtalt som en foregangsmann for cruiseferd og turisme, og begge disse skal angivelig ha hatt stort personlig engasjement for denne type virksomhet.¹⁶⁸ Historien om både BDS og NFDS er i så måte sterkt tilknyttet enkeltpersoner, og til lederskikkelser.

Med tanke på den omfattende, allsidige og komplekse virksomheten BDS utviklet i løpet av mellomkrigstiden, er det likevel klart at rederiet også var avhengige av kompetente

¹⁶⁵ BSJ/BDS-Ms0041-Aa0011.

¹⁶⁶ Se for eksempel Koren Wiberg 1926:121.125, Keilhau 1951: 441, Thowsen 1983:391 og Jørstad 1996:97.

¹⁶⁷ Lehmkuhl hadde for eksempel hatt en ledende stilling innen bergensk handels- og næringsliv gjennom sin stilling som børskommissær ved Bergen Børs fra 1902 til 1912. Ettersom han hadde vært arbeidsminister i Christian Michelsens regjering fra 1905, med ansvar for samferdsel og kommunikasjonsutbygging i offentlig regi, ble han gjerne omtalt som "Statsråd Lehmkuhl". Siden 1886 hadde han i tillegg vært Christian Michelsens svoger. I løpet av tiden i BDS satt også Lehmkuhl i sentralstyret for Norges Rederforbund, sammen med blant andre Hans Peter Westfal-Larsen. Lehmkuhl hadde også styreverv i andre bedrifter og foreninger som direkte eller indirekte var tilknyttet BDS, noe som vil bli behandlet senere i oppgaven.

¹⁶⁸ Danielsen og Vedeld 1957: 116-117, Jørstad 1996: 96.

underdirektører, og en fordeling av ansvarsområdene. Fra å ha hatt en relativt flat organisasjonsstruktur utviklet BDS i perioden før og etter første verdenskrig en mer kompleks organisasjon, der rederiet ulike virksomheter ble skilt ut i avdelinger inndelt etter fagområde. En slik oppdeling var trolig både en konsekvens og forutsetning for at rederiet kunne vokse i mellomkrigstiden, ettersom hvert av de ulike fagområdene i større grad krevde mer spesialisert kompetanse. Et av de første tiltakene i denne sammenheng var ansettelse av underdirektører og avdelingsledere. Flere av disse kom til å få svært lange karrierer i rederiet, og dermed også en sentral del av rederiets utvikling både i mellomkrigstiden, samt under og etter andre verdenskrig. I 1912 ble juristen Einar Joys ansatt som direktør i rederiet, og Joys kom i praksis til å bli BDS' nestkommanderende, med et særlig ansvar for administrasjonen. Sammen med sjefen for den tekniske avdelingen i BDS, Knud Zimmer, ble også Joys i 1912 innvalgt som direksjonsmedlem. På den måten var halvparten av direksjonen også fast ansatte i rederiet, slik at dette også ble et organ med både innflytelse og inngående kjennskap til rederiets daglige drift. Videre ble Thomas S. Falck Jr. ansatt som sjef for rederiet utenlandske avdeling i 1919. Da Lehmkuhl gikk av med pensjon i mars 1936, var det Joys som overtok rollene som administrerende direktør og direksjonsformann, og i praksis Joys og Falck som ledet rederiet fram til krigsutbruddet i 1939. Brevkorrespondansen Kristofer Lehmkuhl etterlot seg tyder på at Lehmkuhl svært ofte var på reise, og således fraværende fra rederikontoret i Bergen.¹⁶⁹ I Lehmkuhls fravær ser det derfor ut til at det var Joys som administrerte den daglige driften av rederiet gjennom hele mellomkrigstiden.¹⁷⁰ Derfor skal det heller ikke undervurderes hvordan direktørene under Lehmkuhl påvirket rederiets utvikling. Dette viser at BDS hadde en svært stabil ledelse i perioden 1920-1939, med få utskiftninger, og hvor lederstillinger i stor grad ble tildelt menn med lang fartstid i rederiet. Dette kan på en måte ha virket positivt på rederiets utvikling, ettersom det gav kontinuitet og stabilitet i ledelse og strategi. På en annen side kan det også ha ført til at rederiet i liten grad slapp til nye krefter, og at evnen til omstilling i takt med utviklingen innen handel og skipsfart ble svekket over tid.

¹⁶⁹ Se BSJ/BDS-Ms0041-D0650 og D0651. Selv om Lehmkuhl bodde i Christies Gate i Bergen, er brevene for de meste adressert til Oslo, Helsingør, København, London, Finse og Geilo. Den store mengden brev til Lehmkuhl fra nettopp andre direktører og ansatte i BDS, kan i seg selv tyde på at Lehmkuhl ofte var fraværende fra den daglige driften av rederiet fra hovedkontoret på Bradbenken.

¹⁷⁰ Joys hadde allerede i 1918 fått myndighet til å treffe beslutninger på vegne av rederiet, i de tilfeller hvor Lehmkuhl som administrerende direktør var fraværende. BSJ/BDS-Ms0041-Aa0011.

I 1926 var BDS delt inn i ni hovedavdelinger, som hver var ledet av en fagsjef med ansvar for den daglige driften.¹⁷¹ Foruten administrasjon, egne avdelinger for utenlands og innenlands drift, hadde også BDS flere avdelinger som understøttet driften av skipene. Dette gjaldt for alt teknisk vedlikehold av skipene, innkjøp av proviant og alt av interiør om bord. På den måten hadde BDS bygget opp en organisasjon som gjorde at rederiet selv kunne utføre de fleste tjenester som var forbundet med skipsfart.

For cruisevirksomhetens utvikling var trolig opprettelsen av en egen passasjeravdeling i 1911 avgjørende for utviklingen av en mer spesialisert cruisevirksomhet i 1920-årene. Denne hadde ansvar for både salg og markedsføring av så vel faste ruter som cruisevirksomheten, samt kontakt med agenter både i Norge og utlandet i saker som berørte passasjerfarten.

Passasjeravdelingen er et godt eksempel på hvordan BDS tilegnet seg fagkompetanse. Sjefen for denne avdelingen var fra 1911 til 1941 Martin Solemdal, en person med erfaring både som styrmann på passasjerskip og som ansatt i reisebyrå, hvor det å arrangere cruise var en viktig arbeidsoppgave. Solemdal hadde som nevnt nær kjennskap til tyske HAPAGs måte å drive cruisefart på.¹⁷² Helt siden BDS ble stiftet i 1851 hadde passasjerfart vært en sentral del av virksomheten. Rederiet hadde derfor opparbeidet seg erfaring med passasjerhåndtering, og fra ca. 1911 ble det også utviklet en egen organisasjon for passasjervirksomheten. Disse faktorene var viktige forutsetninger for å kunne videreutvikle og utvide cruisevirksomheten.

3.2 Fra second-hand til nybygg: investeringer i cruisevirksomheten

Som jeg skal komme nærmere tilbake til i kapitel 4, skal BDS allerede kort tid etter første verdenskrigs slutt ha mottatt forespørsler, særlig fra amerikanske reisebyråer, angående gjenopptakelse av cruisefarten i Norge. Dette førte til at D/S "Irma" ble satt inn cruisefart fra Bergen til Nordkapp fra juni 1920.¹⁷³ Årsberetningen for 1920 nevner imidlertid ingenting om dette, og det ser heller ikke ut til at saken ble tatt opp i direksjonen.¹⁷⁴ Selv om "Irmas" cruise markerer starten på cruisevirksomheten i mellomkrigstiden, er det altså lite som tyder på at det på dette tidspunktet dreide seg om en uttalt strategi eller målsetting.

I kapitel 2 så vi at BDS og NFDS hadde drevet felles cruisevirksomhet siden 1880-årene. Denne var begrenset til sommersesongen og foregikk med tonnasje som resten av året ble

¹⁷¹ Koren Wiberg 1926: 156-163.

¹⁷² Solemdal 1945: 16.

¹⁷³ Solemdal 1945: 169. D/S Irma, var opprinnelig bygget for Englandsruten i 1905.

¹⁷⁴ Se BSJ/BDS Ms0041-Rb0001.

benyttet i de faste rutene. Før hver sesong måtte derfor disse skipene klargjøres for ren cruisefart, en prosess som var lang og tidkrevende, og som følgelig gjorde at skipene lå uvirksomme i lengre perioder. I årsberetningen for 1913 ble det eksplisitt trukket frem at det var store kostnader forbundet med dette arbeidet.¹⁷⁵ Samtidig kunne det også være fordelaktig å benytte eksisterende tonnasje, da dette gav fleksibilitet. Tonnasjen kunne settes inn i den type fart hvor det var størst behov, eller hvor rederiet mente det var muligheter for størst inntjening. I et lengre perspektiv kunne imidlertid mer spesialisert tonnasje være kostnadsbesparende, samt mer hensiktsmessig med tanke på passasjerbequemmeligheter.

Erfaringene med "Irma" sommeren 1920 ser ut til å ha vært gode, for i februar 1921 befarte BDS det tidligere tyske cruiseskipet D/Y *Meteor* (3163 brt) i London.¹⁷⁶ Som ansatt i F. Beyers Reisebureau skal Martin Solemdal ha vært på flere turer med *Meteor* før 1914, både som norsk guide for de tyske passasjerene, og som arrangør av arrangementer i land.¹⁷⁷ Det må også kunne antas at *Meteors* hyppige cruise til Vestlandet, hadde gitt BDS kjennskap til skipet, og hvilket driftskonsept det bygget på. Den 21. februar 1921 vedtok således direksjonen enstemmig å anskaffe skipet for £ 30.000.¹⁷⁸ Etersom direksjonens forhandlingsprotokoller fra tidlig 1920-tall er svært kortfattede, skrives det ingenting om hvorvidt dette var gjenstand for noen større diskusjon. Uenigheter og diskusjon blir som oftest nevnt i protokollene, og det kan antas at det var bred enighet om det veivalget som anskaffelsen av et skip som *Meteor* i praksis var. At skipet ble anskaffet midt under en internasjonal lavkonjunktur, og i en situasjon som BDS selv mente var vanskelig og preget av store utgifter og sviktende inntekter, kan også tyde på at dette var en langsiktig investering.¹⁷⁹ I tillegg til den opprinnelige kjøpesummen på £ 30.000, skal det ha blitt benyttet hele 627.000 kroner på ombygging og innredning av skipet.¹⁸⁰

¹⁷⁵ BSJ/BDS Ms0041-Aa0011

¹⁷⁶ BSJ/BDS Ms0041-Aa0012.

¹⁷⁷ Solemdal 1945: 21-22.

¹⁷⁸ BSJ/BDS Ms0041-Aa0012.

¹⁷⁹ BSJ/BDS-Ms0041-Ra0002 *Det Bergenske Dampskibsselskab beretning og regnskap 1921.*

¹⁸⁰ Keilhau 1961: 400.



Figur 3: D/Y Meteor i 1924 (Nasjonalbiblioteket)

Anskaffelsen av *Meteor* må betraktes som en ny kurs for BDS innen turisme og cruiseferd. Mens cruisevirksomheten tidligere hadde begrenset seg til sommermånedene langs norskekysten, med fartøyer bygget for selskapets ordinære ruter, var *Meteor* et spesialisert skip, bygget utelukkende for helårs cruiseferd. I 1921 var *Meteor* trolig det eneste spesialbygde cruiseskipet som fremdeles var i drift, noe som gjorde BDS til en nok så unik aktør i internasjonal sammenheng. Anskaffelsen av "Meteor" har av Wilhelm Keilhau blitt karakterisert som den mest vellykkede investeringen BDS noensinne hadde gjort, en påstand jeg skal komme tilbake til.¹⁸¹ Mye tyder på at rederiet kort tid senere ønsket å foreta ytterligere investeringer på dette området. Årsberetningen for 1925 kan gi en indikasjon på selskapets mål med cruisevirksomheten:

*[D]ette er et led i selskapets bestræbelser for yderligere at befæste og fremme sin passager- og turistferd. Et nyt led i disse bestræbelser er ogsaa bestillingen av den under "materiellet" omhandlede store turistdamper. Selskapet ofrer i forbindelse hermed store beløp til reklame i utlandet for at opmuntre fremmede reisende til at besøke Norge.[...]*¹⁸²

Selv om dette riktignok er et kort utsagn i et offentlig skrift, tyder det på at BDS ønsket å satse på cruiseferd, og at dette var en uttalt strategi og målsetting. Erfaringene fra første halvdel av 1920-årene kan således ha overbevist direksjonen om at ytterligere investeringer ville være fordelaktig. Allerede i januar 1925 diskuterte direksjonen planene for et nytt

¹⁸¹ Keilhau 1951: 400.

¹⁸² BSJ/BDS Ms0041-Ra0002 *Det Bergenske Dampskibsselskab beretning og regnskap 1925*.

cruiseskip.¹⁸³ Derfra gikk det vel et halvt år før man gikk til kontrahering av et helt nytt fartøy, utelukkende bygget for cruisefart. 4. august 1925 signerte BDS en avtale med AB Götaverken i Göteborg verdt fire millioner SEK, om levering av et cruiseskip innen mars 1927.¹⁸⁴ Det er nærliggende å tro at prosessen rundt anskaffelsen hadde startet på et mye tidligere tidspunkt, spesielt siden det var snakk om en såpass stor investering. Det har imidlertid ikke lyktes å finne kildemateriale som kan belyse denne prosessen. Ettersom Götaverken ikke hadde erfaring med bygging av passasjerskip, ser det ut til at BDS' tekniske direktør, Knud Zimmer, ble tildelt mye av ansvaret for å tegne og prosjektere nybygget. I tillegg utarbeidet Solemdal og Jewell i felleskap et konsept for utformingen av skipet. Det er tydelig at BDS bygget videre på erfaringene fra *Meteor*.¹⁸⁵ BDS fikk på den måten et spesialkonstruert skip, basert på egne behov og erfaringer.

Til tross for Götaverkens manglende erfaring med å bygge passasjerskip, var det likevel gode grunner for å velge verftet. Mens BDS tidligere i stor grad hadde benyttet egenkapital for å finansiere ny tonnasje, ble det fra midten av 1920-årene i økende grad nødvendig å ta opp utenlandske lån for å foreta slike investeringer. Dette bygget også på en mer utadvendt og internasjonal virksomhet.¹⁸⁶ For å tiltrekke seg kunder hadde Götaverken, i likhet med andre verft etablert en ordning hvor man tilbød lån med sikkerhet i skipet som ble bygget. Dette gjorde det mulig for rederne å oppnå gunstige lånebetingelser, slik at lånet kunne tilbakebetales med de inntektene skipet selv genererte over en avtalt periode. Ordningen ble kalt verftskreditt.¹⁸⁷ Av de fire millioner SEK kontrakten lød på, skal 2,8 millioner, altså over halvparten av summen ha vært ordnet som verftskreditt.¹⁸⁸

¹⁸³ Direksjonsmøtet 21. januar 1925 ble i sin helhet viet til diskusjon av et eventuelt nytt cruiseskip som skulle benyttes i cruisefart i Middelhavet og til Nord-Norge. I utgangspunktet skulle skipet ha kapasitet til 260 passasjerer, altså litt større enn "Meteors", noe som senere ble nedjustert til 200. BSJ/BDS Ms0041-Aa0013

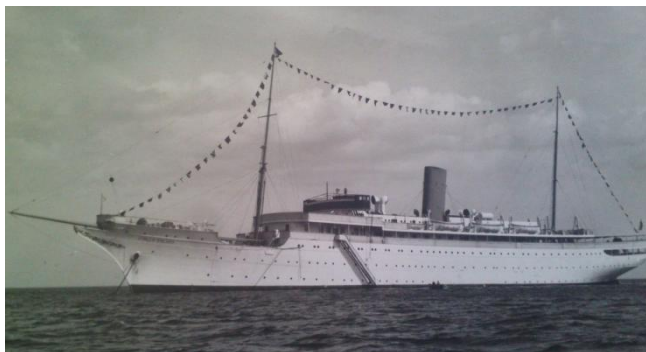
¹⁸⁴ BSJ/BDS Ms0041-Aa0013.

¹⁸⁵ BSJ/BDS-Ms0041-D0651-Brev datert 13.mars 1925. Både i eksteriør og interiør var "Meteor" og nybygget svært like. Skipene hadde en skrogform og et utseende som skilte dem fra andre passasjerskip. Begge hadde såkalt "klipperbaug" med baugspyd, som sammen med akterenden gav skipene en skrogform lik seilskip eller private yachter.

¹⁸⁶ Thowsen 1983: 419.

¹⁸⁷ Thowsen: 1983: 442.

¹⁸⁸ Thowsen 1983: 442.



Figur 4 M/Y *Stella Polaris* (Bergens Sjøfartsmuseum)

Nybygget ble overlevert i februar 1927, altså før den avtalte leveringstiden, og døpt *Stella Polaris*. Til tross for å være det største passasjerskipet BDS til da hadde anskaffet, var passasjerkapasiteten på 200 passasjerer relativt liten i forhold til skipets størrelse. Antall besetningsmedlemmer var i tillegg høyt sammenlignet med passasjerkapasiteten.¹⁸⁹ Dette kan illustrere hvordan cruiseskipene skilte seg fra de andre passasjerskipene, hvor behovet for mest mulig effektiv utnyttelse av skipets tonnasje til last og passasjerer var viktig for rasjonell drift. Skipet var med andre ord ikke beregnet for masseturisme, og det var flere faktorer som kunne føre til høye driftskostnader.

Kontraheringen av *Stella Polaris* føyde seg inn i rekken av flere kostbare anskaffelser av større passasjerskip som BDS foretok fra 1920-årene. Den neste var M/S *Venus*, levert i 1931, et skip som også krevde opptak av betydelige utenlandske lån. Gjennom anskaffelsen av både *Meteor* og *Stella Polaris* hadde BDS tilegnet seg to skip som var spesialbygget for den farten de skulle gå i, noe som gav klare fordeler men som også forutsatte nye måter å drive cruisevirksomhet på. Spesialiseringen gjorde også at BDS hadde kjøpt skip som vanskelig kunne benyttes i noen av selskapets øvrige passasjerruter, ettersom en viktig del av driftsgrunnlaget for disse var gods og post.

Før første verdenskrig hadde BDS' cruisevirksomhet begrenset seg til norskekysten og Svalbard i perioden mai til august. Høst og vinter hadde skipene igjen blitt satt inn i de faste rutene. Dersom også *Meteor* og *Stella Polaris* skulle generere inntekter året rundt, måtte virksomheten utvides, og dermed ville også BDS måtte etablere seg i markeder hvor man hadde liten erfaring. Dette gjaldt i første rekke Middelhavet. På den måten tok BDS stor risiko ved å investere i denne skipstypen. Dersom satsingen slo feil og passasjerene uteble, kunne BDS bli sittende med kostbar tonnasje, som vanskelig kunne settes inn i andre ruter eller

¹⁸⁹ Besetningen skal ha talt ca. 130 personer. BSJ/BDS-Ms0041-D0118-Brev datert 28. september 1951.

anvendes på andre måter. Ettersom det eksisterte få eller ingen lignende skip internasjonalt, er det liten grunn til å tro at andre rederier etterspurte denne type tonnasje. I så måte må det ha vært en klar målsetting bak disse anskaffelsene, og ikke minst en stor tiltro og forventning om at det fantes en etterspørsel etter den formen for turisme og sjøreise BDS tilbød gjennom disse skipene. Spørsmålet er da hvor lønnsom cruisevirksomheten var, og om dette kan bidra til å forklare engasjementet.

3.3 En lønnsom virksomhet? Cruisevirksomhetens kostnadsnivå.

De detaljerte regnskapsbøkene etter BDS gikk tapt under eksplosjonsulykken i 1944. Av regnskapsmessige kilder finnes det kun kortfattede regnskapssammendrag, ment for de årlige generalforsamlingene. Begrenset kildemateriale gjør det derfor vanskelig å fastslå de totale kostnadene som knyttet seg til cruisevirksomheten. For å kunne si noe om inntekts- og utgiftsnivået til cruisevirksomheten vil jeg derfor i stedet foreta en sammenligning mellom ulike skip i flåten. For å gjøre dette vil jeg benytte dokumentene kalt "Skibenes driftskonti", som er vedlagt hver enkelt av rederiets årsregnskaper.¹⁹⁰ Her er hvert skip i flåten presentert i en tabell, med oversikt over totale inntekter, totale utgifter, fortjeneste/tap og vedlikeholdsutgifter. Dermed er det mulig å sammenligne *Meteors* og *Stella Polaris'* økonomi med andre passasjerskip i flåten, noe som vil kunne gi et inntrykk av cruisevirksomhetens relative inntekts- og utgiftsnivå. Herunder vil driftsutgiftene kunne være en viktig indikator på hvor kostnadskrevenne driften av cruisevirksomheten i 1920- og 1930-årene var, samt hvilke ressurser BDS benyttet på denne virksomheten

Det er imidlertid usikkert hva som ligger bak disse tallene, og kildematerialet setter således klare begrensninger. I noen tilfeller avviker de også fra andre tall som fremkommer i intern brevkorrespondanse, eller som oppgis i andre sammenhenger. I så måte er det høyst diskutabelt om tallene som blir presentert under representerer det reelle inntekts- og utgiftsnivåene på hvert enkelt skip. Ettersom det her er skipenes inntekter og utgifter som presenteres, er det heller ikke sikkert at man kan slå fast den totale virksomhetens kostnadsnivå. For cruiseskipenes del kunne det for eksempel være relevant å spørre om reklame- og markedsføringsutgifter, kommisjon til agenter osv, er regnet med blant utgiftene. Slike kostnader var helt sentrale i driften, og må naturligvis tas med i regnestykket. Derfor gir disse tallene kun et omtrentlig bilde av inntekts- og utgiftsnivået. For problemstillingen i

¹⁹⁰ Det har imidlertid ikke lyktes å finne disse oversiktene for 1920, 1921 og 1922. Derfor er 1923 det første regnskapsåret hvor det er mulig å sammenligne kostnadene.

denne oppgaven kan det likevel være tilstrekkelig for å danne et inntrykk av cruisevirksomhetens rolle i BDS, og hvor store økonomiske ressurser som ble benyttet på den.

Både *Meteor* og *Stella Polaris* skilte seg fra rederiets øvrige tonnasje. For det første var dette to skip som var bygget utelukkende med tanke på cruise, og i så måte rene passasjerskip uten lasterom. De to cruiseskipene var også relativt store skip. Med sine 5020 brt. var også *Stella Polaris* BDS' største passasjerskip fram til M/S *Venus* ble levert i 1931.¹⁹¹ Derfor kan det diskuteres hvilke skip det egentlig er hensiktsmessig å sammenligne driftskostnader med. Det vil likevel være mest nærliggende å sammenligne cruiseskipene med andre av BDS' større passasjerskip. Alle passasjerskipene var underlagt det samme administrative ansvaret i saker som markedsføring, billettsalg og kontakten med agenter i utlandet, noe som innebar at de samme utgiftspostene gikk igjen. Det vil trolig være lite hensiktsmessig å sammenligne cruiseskipene med de mindre passasjerskipene beregnet for norsk kystfart, med en kombinasjon av gods, passasjerer og post. For det første skilte disse seg veldig i størrelse og tonnasje, i tillegg til at de førte et relativt lite antall passasjerer. Skipene som betjente utenlandsrutene var imidlertid større tonnasjemessig, og hadde større kapasitet for både gods og passasjerer. I tillegg hadde disse stort sett bedre passasjerbekvemmeligheter i form av flere 1. klasse lugarer, og flere og større salonger.

Tabell 1 viser noen av BDS' større passasjerskip i mellomkrigstiden, og som jeg vil benytte for å sammenligne driftskostnader. Som det går frem av tabellen er de aller fleste skipene bygget i 1920- eller 1930-årene, og damp er som sagt dominerende.

¹⁹¹ "Stella Polaris" var BDS' første motordrevne passasjerskip, og innebar i så måte et teknologisk fremskritt for BDS, hvis flåte forøvrig var dominert av dampskip.

| Skip. | Bruttoregistertonn. | Byggeår. | Passasjer- kapasitet. ¹⁹² |
|--------------------------------|---------------------|--------------------------|---|
| M/Y <i>Stella Polaris</i> | 5020 brt. | 1927 | 200 |
| D/Y <i>Meteor</i> | 3717 brt. | 1904 (Anskaffet 1921) | 250 (fra ca. 1935:205) |
| D/S <i>Leda</i> | 2519 brt. | 1920 | 145 |
| D/S <i>Jupiter</i> | 2625 brt. | 1916 | 170 |
| M/S <i>Venus</i> | 5406 brt. | 1931 | 277 |
| M/S <i>Vega</i> ¹⁹³ | 7287 brt. | 1938 | 465 |

Tabell 1: Større passasjerskip i BDS' flåte 1920-1939.

D/S *Jupiter* og D/S *Leda* ble overlevert til BDS i henholdsvis 1916 og 1920, og førte både gods, post og passasjerer. Fram til 1931 var det *Jupiter*" og *Leda* som trafikkerte den viktige englandsruten. Rent tonnasje-messig var de imidlertid noe mindre enn både *Meteor* og *Stella Polaris*, men likefullt to av BDS' største passasjerskip gjennom hele mellomkrigstiden. Passasjerkapasiteten var heller ikke vesentlig mindre enn cruiseskipenes. Både *Jupiter* og *Leda* gjennomgikk flere mindre ombygginger i løpet av 20- og 30-årene, spesielt i forbindelse med at de ble omprioritert til andre ruter. Aldersmessig lå de midt mellom *Meteor* og *Stella Polaris*, og de var i drift gjennom hele mellomkrigstiden. Dette gjør det mulig å sammenligne tallene for disse skipene over en lengre tidsperiode.

Gjennom hele mellomkrigstiden var BDS et *dampskipsselskap* i ordets rette forstand og til 1931 var *Stella Polaris* det eneste motorskipet blant passasjerskipene. For å få et motorskip å sammenligne med, vil jeg derfor ta med M/S *Venus*. *Venus* ble levert til BDS i 1931, og var frem til 1938 det største passasjerskipet i BDS' flåten. Sammen med "Stella Polaris" utgjorde også *Venus* en svært kostbar investering som krevde opptak av lån i utland, slik at BDS over en fireårsperiode kontraherte to relativt store, påkostede og motordrevne passasjerskip. I motsetning til *Stella Polaris* forutsatte imidlertid kontrahering og drift av *Venus* statssubsidier.¹⁹⁴ Skipet var i BDS' eierskap helt fram til 1968, og trafikkerte i hele denne

¹⁹² Når det gjelder passasjerkapasiteten kunne denne variere fra årstid til årstid, i tillegg til at flere av skipene gjennomgikk ombygginger i perioden som påvirket passasjerkapasiteten. Bortsett fra "Stella Polaris" og "Meteor" var også alle passasjerskipene delt inn i 1. og 2/3. klasse

¹⁹³ M/S "Vega" var bygget i Italia, og ble overlevert BDS i mai 1938. BDS hadde kontrahert dette skipet i forbindelse med en ny avtale med norske myndigheter, vedrørende tilskudd til driften av Englandsruten. "Vega" var på dette tidspunkt BDS største passasjerskip, og tilførte Englandsruten økt kapasitet både når det gjaldt gods og passasjerer.

¹⁹⁴ Keilhau 1951: 417-418.

perioden englandsruten. Driften av BDS passasjerfart var i så måte subsidiert, og bygget på kontrakter med staten For cruiseskipenes del måtte imidlertid BDS selv ordne finansiering, og dermed bære risikoen for anskaffelse og drift alene.

I tabellene under har jeg valgt ut åtte år. 1923 er det første året der regnskapene gir denne type oversikt. Regnskapene fra 1920-årene inneholder også mindre informasjon enn de fra 1930-årene gjør. Spesielt begynnelsen av 1930-tallet var preget av økonomisk ustabilitet, noe som for BDS innebar sviktende inntekter og varierende passasjertall, kombinert med større driftsutgifter. 1930-tallet var likevel en periode hvor det igjen ble investert i cruisevirksomheten, og hvor den på mange måter ekspanderte. Internasjonalt var også cruiseferd i vekst i siste halvdel av 1930-tallet. Derfor har jeg tatt med noen flere år fra 1930-tallet, og både 1937 og 1938 ettersom dette var de to siste normale driftsårene før utbruddet av andre verdenskrig. Tallene er oppgitt i norske kroner, og er gjengitt slik de fremstår i årsregnskapene.

1923:

| Skip | Inntekt | Utgift | Resultat | Vedlikehold |
|-------------|--------------|--------------|------------|-------------|
| D/Y Meteor | 1.834.118,17 | 1.771.636,28 | 62.481,89 | 275.912,48 |
| D/S Leda | 1.889.591,81 | 1.363.820,94 | 525.770,87 | 147.472,18 |
| D/S Jupiter | 1.401.623,35 | 1.106.425,33 | 295.198,02 | 121.622,90 |

Tabell 2: "Skibenes driftskonti" 1923 BSJ/BDS-Ms0041-Rb0002.

1925:

| Skip | Inntekt | Utgift | Resultat | Vedlikehold |
|-------------|--------------|--------------|------------|-------------|
| D/Y Meteor | 1.436.023,19 | 1.358.612,52 | 77.410,67 | 279.325,45 |
| D/S Leda | 1.539.715,04 | 1.223.221,88 | 316.493,16 | 104.626,95 |
| D/S Jupiter | 1.519.905,06 | 1.204.742,90 | 316.102,16 | 139.575,74 |

Tabell 3: "Skibenes driftskonti" 1925 BSJ/BDS-Ms0041-Rb0003

1927

| Skip | Inntekt | Utgift | Resultat | Vedlikehold |
|-------------|--------------|------------|--------------|-------------|
| D/Y Meteor | 375.309 | 439.019,13 | (-)63.210,13 | 128.537,44 |
| D/S Leda | 1.259.097,51 | 915.780,68 | 159.282,28 | 23.553,80 |
| D/S Jupiter | 1.180.027,94 | 854.992,44 | 325.035,50 | 108.732,28 |
| M/Y Stella | 1.279.418 | 974.327,91 | 305.090,11 | 48.521,65 |
| Polaris | | | | |

Tabell 4: "Skibenes driftskonti" 1927 BSJ/BDS-Ms0041-Rb0004.

1931

| Skip | Inntekt | Utgift | Resultat | Vedlikehold |
|-------------|--------------|--------------|--------------|-------------|
| D/Y Meteor | 289.998,48 | 365.083,25 | (-)75.084,77 | 69.679,14 |
| D/S Leda | 733.490,34 | 740.455,87 | (-) 6.965,53 | 117.395,85 |
| D/S Jupiter | 868.266,59 | 783.559,39 | 84.707,20 | 142.403,46 |
| M/Y Stella | 915.950,26 | 913.071,03 | 2.879,23 | 93.685,19 |
| Polaris | | | | |
| M/S Venus | 1.351.947,96 | 1.105.985,09 | 245.962,87 | 81.799,68 |

Tabell 5: Skibenes driftskonti" 1931 BSJ/BDS-Ms0041-Rb0007.

1933

| Skip | Inntekt | Utgift | Resultat | Vedlikehold |
|-------------|--------------|--------------|-------------|-------------|
| D/Y Meteor | 331.411,59 | 322.701,95 | 8.709,64 | 73.738,49 |
| D/S Leda | 801.723,63 | 807.474,39 | (-)5.750,76 | 83.587,43 |
| D/S Jupiter | 1.068.655,86 | 820.950,26 | 247.705,60 | 71.774,09 |
| M/Y Stella | 1.134.974,17 | 998.734,18 | 136.239,99 | 170.767,83 |
| Polaris | | | | |
| M/S Venus | 2.216.352,96 | 1.552.715,27 | 663.637,69 | 181.757,26 |

Tabell 6: Skibenes driftskonti" 1933 BSJ/BDS-Ms0041-Rb0009.

1935

| Skip | Inntekt | Utgift | Resultat | Vedlikehold |
|-------------|--------------|--------------|---------------|-------------|
| D/Y Meteor | 406.712,17 | 676.850,34 | (-)270.138,17 | 357.934,34 |
| D/S Leda | 827.554,76 | 729.725,53 | 97.829,23 | 87.373,91 |
| D/S Jupiter | 1.055.708,41 | 827.995,81 | 227.712,60 | 128.935,88 |
| M/Y Stella | 1.295.115,44 | 1.037.283,36 | 257.832,08 | 204.467,27 |
| Polaris | | | | |
| M/S Venus | 2.623.811,30 | 1.646.535,21 | 977.276,09 | 208.397,65 |

Tabell 7: Skibenes driftskonti" 1935 BSJ/BDS-Ms0041-Rb0012.

1937

| Skip | Inntekt | Utgift | Resultat | Vedlikehold |
|-------------|--------------|--------------|---------------|---------------------------|
| D/Y Meteor | 444.992,65 | 509.796,75 | (-) 64.803,10 | 131.119,39 |
| D/S Leda | 1.053.154,94 | 852.333,50 | 200.821,08 | 110.059,38 |
| D/S Jupiter | 1.057.452,47 | 1.366.667,85 | (-)309.215,38 | 678.066,26 ¹⁹⁵ |
| M/Y Stella | 1.404.224,03 | 1.171.593,93 | 232.630,10 | 261.853,95 |
| Polaris | | | | |
| M/S Venus | 3.047.819,70 | 1.908.768,13 | 1.131.059,57 | 264.304,80 |

Tabell 8: Skibenes driftskonti" 1937 BSJ/BDS-Ms0041-Rb0014.

¹⁹⁵ D/S *Jupiter* ble i 1937 ombygget for å kunne settes inn BDS' rute mellom Vestlandet og Rotterdam, etter at M/S *Vega* ble satt inn i Engelsdruten. Som følge av dette var "Jupiter" ute av drift i flere uker.

1938

| Skip | Inntekt | Utgift | Resultat | Vedlikehold |
|-----------------------|--------------|--------------|--------------|-------------|
| D/Y Meteor | 393.092,83 | 437.507,83 | (-)44.475,00 | 106.343,49 |
| D/S Leda | 861.332,57 | 764.736,67 | 96.595,90 | 112.215,57 |
| D/S Jupiter | 1.049.712,28 | 828.278,86 | 221.433,42 | 86.483,81 |
| M/Y Stella Polaris | 1.365.479,44 | 1.279.222,13 | 86.257,31 | 294.343,00 |
| M/S Venus | 2.055.864,97 | 1.967.810,15 | 88.054,82 | 429.668,62 |
| M/S Vega | 1.938.816,49 | 1.413.417,97 | 525.398,52 | 124.820,17 |

Tabell 9: Skibenes driftskonti" 1938 BSJ/BDS-Ms0041-Rb0015.

Opplagsdøgn:

| Skip | 1932 | 1933 | 1934 | 1935 | 1936 | 1937 |
|-----------------------|------|------|------|------|------|---------------|
| D/Y Meteor | 266 | 265 | 263 | 251 | 250 | 233 |
| D/S Leda | 51 | 17 | 5 | 14 | 66 | (ikke funnet) |
| D/S Jupiter | 7 | 10 | 4 | 30 | 7 | (ikke funnet) |
| M/Y Stella Polaris | 98 | 78 | 98 | 84 | 86 | 60 |
| M/S Venus | 37 | 35 | 22 | 28 | 28 | 27 |

Tabell 10: Opplagsdøgn utvalgte passasjerskip. BSJ/BDS-Ms0041-Rb008,Rb0009,Rb0010,Rb0012,Rb0013,Rb0014.

Tabellene inneholder bare oversikt over BDS' største passasjerskip, og ikke de øvrige skipenes inntekter og utgifter. Regnskapene viser likevel at de store passasjerskipene hadde det høyeste kostnadsnivået, men også de beste resultatene.

Ut i fra tabellene er det også tydelig at driften av cruiseskipene var forbundet med store utgifter, spesielt for *Meteors* del. Driften av skipet viste negativt resultat i fem av de åtte årene som her er presentert. Ut i fra tallene som her er presentert var *Meteor* med andre ord et skip som hadde lav inntjening, spesielt i 1930-årene. Her må det også tas med i betraktningen at skipet var i ferd med å bli nokså gammelt. Keilhau har som sagt hevdet at *Meteor* var det beste kjøpet BDS noensinne hadde gjort. Med tanke på de store utgiftene forbundet med både drift og opplag av skipet, samt de tidvis store uenighetene innad i rederiet, er det uvisst hva en slik påstand bygger på. Men som jeg vil komme tilbake til i et senere kapittel kan BDS ha hatt en rekke motiver for cruisevirksomheten, slik at driften av "Meteor" også kan ha hatt en form for økonomisk rasjonalitet i et større perspektiv.

I kapittel 4 skal cruiseskipenes anvendelse diskuteres nærmere, men som allerede nevnt i kapittel 2 var det mange aktører som engasjerte seg i cruiseferd i løpet av mellomkrigstiden, noe som førte til konkurranse mellom rederiene. Dette kan igjen ha ført til at rederiene måtte

øke ressursbruken for å tiltrekke seg et tilstrekkelig antall passasjerer, noe som kanskje ble ekstra krevende for en mindre aktør som BDS. Etter at *Stella Polaris* ble satt i drift i 1927 ble *Meteor* i økende grad lagt opp utenfor vår- og sommersesongen. Tabell 10 viser at *Meteor* med over 200 døgn i opplag i 1930-årene, var et skip som kun var i drift i en begrenset del av året. Også *Stella Polaris* lå i opplag lengre perioder, noe som betyr at cruiseskipene hadde langt færre driftsdøgn enn de øvrige passasjerskipene. Man kunne likevel gjerne anta at få driftsdøgn reduserte vedlikeholdsutgiftene, da det gav mindre slitasje på både maskineri, dekk og innredning. Tabellene over antyder imidlertid at så ikke var tilfelle, noe som kan bety at cruisefart krevde ekstra mye vedlikehold.

Mens det er lite som tyder på at det var noen særlig diskusjon rundt anskaffelsen og opprustningen av *Meteor* i 1921, kom skipet senere til å bli gjenstand for en rekke diskusjoner i direksjonen. Man kan anta at det store antall opplagsdøgn og den svake inntjeningen bidro til dette. Spørsmål om salg av skipet ble diskutert med jevne mellomrom, og så tidlig som i 1925 ble det tatt til orde for å selge *Meteor*.¹⁹⁶ Saken toppet seg på mange måter i 1934 da det oppstod uenigheter om hvorvidt skipet burde selges eller opprustes for minst 300.000 NOK. Det ser ut til å ha vært en utbredt holdning både blant direksjonsmedlemmene, men også blant ansatte i administrasjonen, at skipet var for gammelt, og at en eventuell opprustning ville være for dyrt for rederiet. Flertallet av direksjonsmedlemmene gikk derfor sterkt imot en ny opprusting av skipet.¹⁹⁷ I et brev til direksjonsmedlemmene hevdet Kristofer Lehmkuhl at driften av *Meteor* i årene 1921-1933 hadde gitt BDS et tap på 703.703,37 NOK.¹⁹⁸ Det meste tyder derfor på at driften av *Meteor* samlet innebar et betydelig økonomisk tap for BDS. I 1934 virker det således som om flertallet i direksjonen mente tiden var moden for å selge skipet, noe som i realiteten innebar en nedtrapping av cruisevirksomheten. Ingenting tyder på at det noen gang var aktuelt å erstatte *Meteor* med et nytt skip. Dersom skipet hadde blitt solgt ville også trolig BDS' posisjon i cruisemarkedet blitt svekket, ettersom dette markedet var i sterk vekst midt på 1930-tallet. Samtidig var som sagt svake passasjertall nettopp en av foranledningene til at diskusjon om salg kom opp. Diskusjonen rundt "Meteor" kan således vise at selv om BDS hadde satset betydelige ressurser på å utvikle cruisevirksomhet, var det

¹⁹⁶ BSJ/BDS-Ms0041-Aa0012. Etter 1925 ble var et eventuelt salg av "Meteor" gjenstand for diskusjon på direksjonsmøter i 1928, 1930,1932,1934,1936 og 1937.

¹⁹⁷ Disse synspunktene kom til uttrykk både på direksjonsmøtene, men også på lavere nivå i rederiet, og i brevkorrespondanse mellom ulike direktører. Thomas Falck, direksjonsmedlem og sjef for utenlandsavdelingen i BDS, skal personlig ha gitt uttrykk for at å benytte 300.000 NOK på "Meteor" ville være en dårlig investering som rederiet ikke kunne forvente skulle gi avkastning. Se for eksempel: BSJ/BDS-Ms0041-Aa0014, BSJ/BDS-Ms0041-D0650- Brev datert 3. august 1933, 16. februar 1934, 14. juli 1934 og 17 juli 1934.

¹⁹⁸ BSJ/BDS-Ms0041 -D0650-Brev datert 13. mars 1934. Ettersom brevet sier lite om hvordan Lehmkuhl kom fram til dette tallet, må det tas forbeholdt ved korrektheten.

ingen selvfølge at rederiet skulle drive denne virksomheten, og sterke krefter innad i rederiet ser etter hvert ut til å ha vært meget skeptisk til denne delen av BDS. Årsberetningen for 1935 viser likevel at direksjonen snudde i saken, og besluttet å ruste opp *Meteor*.¹⁹⁹ Det er ikke funnet kilder som belyser hvorfor direksjonsmedlemmene endret syn. Som jeg skal komme tilbake til i kapittel 5 kan Lehmkuhls positive holdning til *Meteor* ha vært en medvirkende faktor. I tabell 7 kan man tydelig se hvordan ombyggingen av skipet i 1934-1935 slo ut på driftsresultatet, og at denne ombyggingen også var en stor investering sammenlignet med vedlikeholdskostnadene for de øvrige skipene. Til tross for de magre resultatene, og til tross for flere interesserte kjøpere, valgte BDS imidlertid å beholde *Meteor* gjennom hele perioden.

Mens driften av *Meteor* ser ut til å ha vært en betydelig utgiftspost for BDS, og dermed også et stort usikkerhetsmoment, stilte driften av *Stella Polaris* seg annerledes. Skipet genererte vesentlig større inntekter enn *Meteor*, og var i følge tabellene blant skipene med høyest inntektsnivå. Men også *Stella Polaris* hadde et svært høyt utgiftsnivå, noe som reduserte overskuddet av driften betydelig. Likefullt tyder tabell 4 på at det var mulig å drive cruisevirksomhet med en viss lønnsomhet, selv under depresjonen tidlig i 1930-årene.

Mens skipene som betjente de faste rutene trolig hadde nokså forutsigbare driftskostnader, må det ha stilt seg annerledes for cruiseskipene på grunn av ulikt seilingsmønsteret fra år til år. Her var man også i stor grad avhengig av å kjøpe varer og tjenester i utenlandske havner. Priser på bunkers og proviant kunne også trolig variere sterkt på ulike tidspunkt og mellom land og områder. Som et eksempel hadde *Stella Polaris* i 1932 utgifter til både havneavgifter, losing, buksering med mer i over 50 ulike havner.²⁰⁰ I regnskapssammendragene er det for enkelte år vedlagt detaljerte oversikter over bunkers utgiftene til hvert enkelt skip i flåten. Disse viser at i perioden 1927-1930 var *Stella Polaris* det motorskipet i flåten som hadde høyest bunkersutgifter i flåten, og tidvis utgjorde dette nærmere halvparten av BDS' utgifter til bunkersolje.²⁰¹ Selv etter leveringen av *Venus* i 1931 hadde *Stella Polaris* noen av de største bunkersutgiftene i flåten.

¹⁹⁹ BSJ/BDS-Ms0041-Ra0002, *Det Bergenske Dampskibsselskab Beretning og regnskap 1935*.

²⁰⁰ BSJ/BDS-Ms0041-Rb0008.

²⁰¹ BSJ/BDS-Ms0041-Rb0004, Rb0005 og Rb0007.

3.4 Konklusjon.

Selv om BDS ikke ble upåvirket av krise og nedgangsperiodene innen internasjonal handel og skipsfart i mellomkrigstiden, klarte rederiet seg godt sammenlignet med mange andre rederier i både inn- og utland. Sett under ett var derfor 1920-1939 en vekstperiode hvor tonnasjeveksten var svært stor, og hvor flåten som helhet unngikk opplag i lengre perioder. De fleste rutene kunne drives lønnsomt med eldre tonnasje, og for mange av disse rutene bidro statssubsidier og kontrakter med norske myndigheter til å sikre stabilitet og forutsigbarhet.

Et karakteristisk trekk ved BDS i mellomkrigstiden var nettopp den svært diversifiserte virksomheten, hvor rederiet hadde interesser i en rekke former for skipsfart. BDS var derfor ikke bare et rederi som driftet en flåte av skip, men også et selskap med interesser i virksomheter som i større eller mindre grad kunne relateres til skipsfart. Dette var trolig også en faktor som bidro til veksten, og som gjorde at BDS kunne spre den økonomiske risikoen ut over en lang rekke typer skipsfart og næringsvirksomhet forøvrig.

Cruisevirksomhetens bidrag til dette er tvetydig. På den ene side ble det gjort store investeringer, både når det gjaldt drift og anskaffelse av tonnasje. Samtidig ble det gjentatte ganger tatt til orde for å selge unna tonnasje. Selv om mye av grunnlaget for cruisevirksomheten var lagt i perioden før og under første verdenskrig, var likevel 1920-1939 en periode hvor det for alvor ble satset på denne type virksomhet, både i form av økt spesialisering, profesjonalisering og investering av betydelige økonomiske ressurser. Selv om cruisevirksomheten forble en nokså liten del av BDS' store og mangfoldige virksomhet, gav den tilsynelatende store utslag i rederiets regnskap og statistikk. Dersom tallene i tabell 2-9 virkelig reflekterer de reelle kostnadene, kan vi langt på vei slå fast at selv om cruiseskipene tidvis hadde noen av de høyeste inntektene i hele BDS' flåte, ble resultatet sterkt begrenset av et høyt utgiftsnivå, og store vedlikeholdsutgifter. Det tidvis høye inntektsnivået antyder likevel at det kunne være store inntekter forbundet med cruisevirksomhet. I neste kapittel skal jeg derfor diskutere hva driften av cruisevirksomhet i praksis innebar for BDS, hvilke markeder rederiet opererte i, og hvordan dette kan belyse tallene som ble presentert ovenfor.

4. Fra Svalbard til Sumatra: Marked og konkurranse 1920-1939

4.1 Introduksjon.

For å forklare *hvorfor* Det Bergenske Dampskibsselskab valgte å satse på cruise, og benytte store økonomiske ressurser på denne virksomheten, er det også nødvendig å spørre *hvordan* virksomheten ble drevet. I dette kapitlet skal jeg derfor drøfte hva BDS' cruisevirksomhet innebar i praksis, hvilke utviklingstrekk som preget cruisevirksomheten i denne perioden, og ikke minst hvor og hvordan BDS arbeidet for å etablere seg i ulike markeder. Her vil det også være relevant å diskutere hvorvidt driftsgrunnlaget for cruisevirksomheten endret seg gjennom mellomkrigstiden, og hvordan BDS responderte på konkurranse og endringer i markedet for cruiseturisme. Med børskrakket i USA 1929, og de følger dette fikk internasjonal for økonomi, næringsliv og sosiale forhold, er det nærliggende å spørre hvordan og hvorfor veksten innen cruiseferd var så stor. Herunder vil jeg videre undersøke hvordan BDS arbeidet for å selge og markedsføre cruiseferden, og hvilke nettverk av agenter og samarbeidspartnere rederiet benyttet seg av i denne sammenheng. I løpet av 1920- og 1930-årene satset både britiske, franske, tyske, nederlandske, japanske og belgiske rederier på cruise. Kjerneområdene var Norge med Svalbard, Baltikum, Middelhavet og i økende grad Karibia. I tillegg ble det også arrangert "verdenscruise", ofte av flere måneders varighet, hvor mer "eksotiske" steder ble anløpt. Ettersom britiske rederier i stor grad dominerte cruiseferden, og Storbritannia var et viktig marked for BDS, vil jeg derfor først og fremst fokusere på utviklingen i det britiske cruisemarkedet. Dette betød imidlertid ikke at Storbritannia var det eneste markedet BDS forsøkte å etablere seg i. Tvert i mot kan de se ut til at konkurransen fra britiske aktører stimulerte BDS til økt arbeid for å etablere seg i markeder i og utenfor Europa. I løpet av mellomkrigstiden foregikk det en internasjonalisering av norsk skipsfart, blant annet gjennom finansiering og direkteinvesteringer i utlandet.²⁰² Jeg vil her argumenter for at internasjonalisering også gjorde seg gjeldene for BDS, blant annet ved at rederiet etablerte egne selskaper i utlandet. Disse ble svært sentrale for driften og utviklingen av cruisevirksomheten.

De sentrale spørsmålene i kapitlet vil derfor være: Hvordan forholdt BDS seg til konkurranse fra andre aktører innen cruiseturisme? Hvilke markeder opererte BDS i, og i hvor stor grad var rederiet avhengig av andre aktører for å etablere seg i ulike markeder? I hvilken grad var

²⁰² Brautaset og Tenold 2008: 568.

det etterspørsel etter den type cruiseferie BDS kunne tilby? Bidro rederiet selv til å skape nye markeder?

Jeg vil innledningsvis diskutere hvordan cruise var et segment av skipsfarten og turismen i sterk vekst i løpet av mellomkrigstiden. Dette er viktig for å forstå den internasjonale trenden BDS var en del av, men også for å belyse hvilke måter BDS skilte seg ut som en spesiell aktør. Videre vil jeg drøfte hvor BDS forsøkte å etablere cruisevirksomhet, og hvordan den økonomiske depresjonen påvirket dette arbeidet. Avslutningsvis vil jeg drøfte i hvilken grad personer innad i BDS oppfattet rederiet som konkurransedyktig i forhold til andre aktører.

4.2 En type skipsfart og turisme i vekst.

Som nevnt i kapittel 2 hadde restriksjoner i amerikansk immigrasjonslovgivning tidlig i 1920-årene slått bein under driftsgrunnlaget for flere store passasjerredier. Også i passasjerfarten mellom Europa, Asia og Sør-Amerika tiltok konkurransen mellom rederiene.²⁰³ Overkapasitet av passasjer-tonnasje var derfor noe som preget både 1920- og 1930-årene. For å kompensere for tap av store passasjergrupper, samt økte driftskostnader, satset flere rederier på å diversifisere virksomheten og skaffe seg et bredere driftsgrunnlag.²⁰⁴ Et sentralt spørsmål var derfor hvordan store passasjerskip kunne drives lønnsomt når den store emigranttrafikken nærmest forsvant. Daværende styreformann i Cunard Line, Sir Thomas Royden, skal i 1926 ha pekt på hvordan turister og feriereisende kunne kompensere for noe av bortfallet av emigrantene.²⁰⁵ Etter hvert ble da også klasseinndelingen ombord på skipene endret, slik at den gamle inndelingen i tre klasser ble erstattet av to nye klasser: "Cabin"- og turistklasse.²⁰⁶ Dette var tiltak ment både for å skape en bedre plassutnyttelse ombord, men også for å gjøre rutegående passasjerskip mer egnet for turister og feriereisende. Slike tiltak skal ha vært ment for amerikanske turister på reise til Europa, en type reisende Royden allerede i 1926 mente det burde satses på.²⁰⁷ Som vi skal komme tilbake til hadde dette også konsekvenser for BDS, ettersom amerikanere som ferierte i Europa var en viktig passasjergruppe for BDS.

Rederiene bidro på denne måten til å gjøre selve sjøreisen til et mål i seg selv, og det er tydelig at man i større grad enn tidligere fokuserte på turisme- og ferieaspektet ved

²⁰³ Sturmey 1962: 120.

²⁰⁴ Hyde 1975: 172.

²⁰⁵ Hyde 1975: 179.

²⁰⁶ Hyde 1975: 244.

²⁰⁷ Hyde 1975: 179.

passasjerfarten. Samtidig ser det ut til å ha vært en klar etterspørsel etter feriereiser til sjøs, både i form av spesialiserte cruise og ordinær rutefart. Den engelske forfatteren Evelyn Waugh, som vinteren og våren 1929 foretok to cruise med *Stella Polaris* i Middelhavet, beskrev cruise som en mer behagelig ferieform enn reiser på land og hoteller.²⁰⁸ BDS gjentok mange av de samme synspunktene i *Bergens Tidende* i 1932, og passasjersjef Martin Solemdal hevdet her at: "[N]u er denne reisemetode ute i verden blitt en modesak[...]"²⁰⁹ I en stor artikkel i *The Times* ble også cruise trukket frem som en besparende måte å feriere på, ettersom passasjerene skal ha fått flere reisemål for omtrent de samme summene som ved bruk av jernbane og hoteller.²¹⁰ Til tross for økonomiske nedgangstider tyder mye på at cruise var i ferd med å bli en populær ferieform for mennesker fra ulike samfunnslag, og da spesielt briter og amerikanere. Ettersom cruise var en relativt ny ferieform for de fleste, kan det også tenkes at dette var ansett som en "trend" og en moderne type feriereise.

Som nevnt i kapittel 2 hadde rederier som britiske Orient Line og tyske HAPAG, allerede fra 1890-årene satset på cruisevirksomhet. Utviklingen innen passasjerfart etter første verdenskrig bidro til å aktualisere cruiseferd ytterligere. Flere av rederiene som satset på cruise i mellomkrigstiden hadde dermed tidligere erfaring med denne type skipsfart. Orient Line var også en av de større passasjerrederiene som tidligst begynte å markedsføre egen cruiseferd etter første verdenskrig.²¹¹ Etter hvert satset også andre rederier på cruiseferd som et alternativ til ordinær rutefart, både sommer og vinter. *The Times* omtalte 1934 som et rekordår for antall aktører som arrangerte cruise, samt for antall briter som etterspurte og hadde råd til denne type reiser.²¹² Ifølge avisen skal minst 14 britiske rederier ha arrangert cruise dette året. Veksten innen cruiseferd, spesielt i det britiske markedet, var derfor betydelig i løpet av 1930-årene. På tross av, eller kanskje nettopp på grunn av depresjonen, valgte altså mange rederier å benytte overflødig tonnasje til cruise, både i sommer- og vintersesongen. Mange av disse skipene var imidlertid dårlig egnet for cruiseferd ettersom de var spesialbygget for ordinær

²⁰⁸ Waugh vektla at cruise var mindre stressende for den reisende, og at servicen ombord på skip skal ha vært bedre enn på mange hoteller. I tillegg mente Waugh at man som passasjer fikk mer ut av billettene ved å velge cruise som ferieform, da man fikk oppleve flere ulike steder uten å måtte arrangere reisen selv. Waugh 1930: 37-41.

²⁰⁹ *Bergens Tidende* 4. april 1932.

²¹⁰ *The Times* 9 september 1937.

²¹¹ *The Times* 11. februar 1921.

²¹² *The Times* 27. mars 1934. Bård Kolltveit har utarbeidet en oversikt over cruiseskip som besøkte norske farvann mellom 1921 og 1939. I følge hans oversikt var det således minst 11 britiske rederier, fire tyske, fire nederlandske, tre norske, to franske, samt både svenske, belgiske og polske rederier, for å nevne noen. En del av disse rederiene hadde riktignok eierskap i hverandre, slik at ett stort rederi i praksis kunne ha markedsandelene spredd utover flere mindre rederier. Kolltveit 1981: 122-136.

linjefart.²¹³ Flere rederier skal likevel ha hatt økonomisk fortjeneste av å benytte slike skip i cruiseart, og for flere rederier var cruise et besparende tiltak sammenlignet med kostnadene forbundet med å la skipene gå i opplag.²¹⁴ Selv om cruise i så måte kunne bære preg av å være en bigeskjefte, var det også rederier som i større grad omstilte passasjerfarten i retning av mer spesialisert cruiseart, og som gjorde cruise til et satsingsområde. For det første ble flere nybygde passasjerskip planlagt for å kunne benyttes i sesongmessig cruiseart, noe som gav driftsmessige fordeler.²¹⁵ Videre foregikk det en generell standardheving om bord på passasjerskip i mellomkrigstiden, noe som gjorde skipene mer egnet for cruiseart og feriereiser, men som også kan ha gjenspeilt en utvikling hvor passasjerene stilte høyere krav til standard om bord. Ved å satse på bedre passasjerbequemmeligheter i form av blant annet større lugarer, luksuriøse salonger og spisesaler, samt store åpne dekk, kunne ulike rederier øke sin konkurransevne og gjøre seg mer attraktiv for passasjerene.²¹⁶ Det var imidlertid ikke bare etablerte passasjerredier som satset på cruiseart i mellomkrigstiden. Det britiske rederiet Blue Star Line var et relativt nytt rederi med begrenset erfaring når det gjaldt passasjerart. Likevel valgte rederiet i 1929 å bygge om det da to år gamle D/S *Arandora* til et rendyrket cruiseskip, og satte det inn i helårs cruiseart.²¹⁷

Cruise var først og fremst et vestlig fenomen, men fikk likevel et globalt omfang i mellomkrigstiden. Flere rederier tilbydde cruise utenfor europeiske farvann, og var således avhengig av et stort globalt nettverk av agenter og representanter i de land og havner som ble anløpt.²¹⁸ At også japanske N.Y.K Line valgte å arrangere egne cruise ved siden av sin regulære passasjerart, viser også at aktører utenfor Europa hadde vilje og ressurser til å satse på cruise.²¹⁹ BDS satsing på cruise inngikk i så måte i en global trend, hvor rederier fra en rekke ulike land anså denne type skipsart og turisme som et viktig supplement til sine kjernevirksomheter. Likevel kan BDS betraktes som en spesiell aktør i mellomkrigstidens

²¹³ Sturmev 1962: 91.

²¹⁴ Sturmev 1962: 91 og Miller 2012: 255.

²¹⁵ Dette gjaldt for eksempel M/S *Oslofjord* som ble overlevert NAL i 1938. Se: Veav mfl. 1960: 234, 238, og Kolltveit 1981: 80.

²¹⁶ Dette skal i hvert fall ha vært tilfelle i transatlantisk passasjerart, hvor 1930-årene var en periode preget av nybygde skip med svært påkostede passasjerbequemmeligheter. Miller 2012: 252.

²¹⁷ The Times 5. juni 1929. Blue Star Lines primære virksomhet var linjefart mellom England og Sør-Amerika med frossent kjøtt og passasjerer, blant annet i konkurranse med Royal Mail Lines. I forbindelse med ombyggingen av *Arandora*, ble skipet omdøpt til *Arandora Star*. Ombyggingen medførte at skipets laste- og kjølerom ble fjernet til fordel for lugarer og andre passasjerbequemmeligheter, noe som gav *Arandora Star* en passasjerkapasitet på 360 personer.

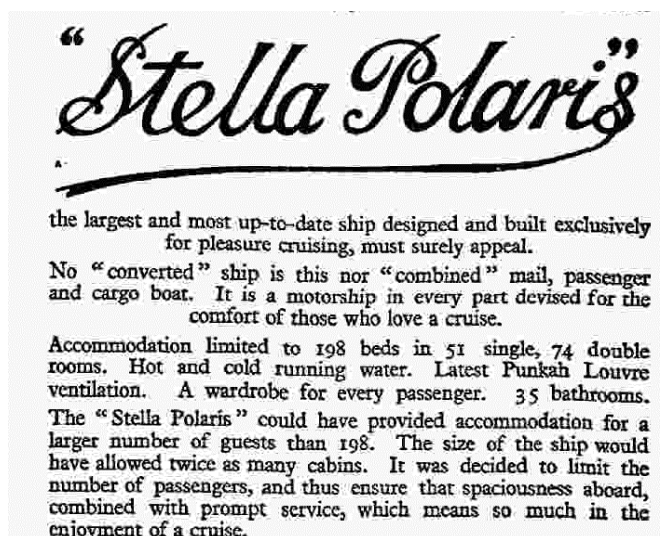
²¹⁸ Miller 2012: 256.

²¹⁹ Sturmev 1962: 120 og BSJ - *N.Y.K Line - Northern Continental Cruises 1938*.

cruiseferd, ettersom rederiet tidlig hadde valgt å satse på rendyrkede cruiseskip, samt helårs cruisevirksomhet.

4.3 BDS i et internasjonalt turismemarked

Tydlig merkevare og produktidentitet, kvalitet og eksklusivitet regnes for viktige metoder for oppnå konkurransefortrinn i ulike markeder.²²⁰ Selv om BDS utvilsomt var en del av en mer generell trend blant passasjerrederiene, foretok rederiet valg og investeringer som trolig hadde til hensikt å gjøre BDS til en spesiell og unik aktør innen internasjonal cruiseferd. At BDS opererte små spesialiserte skip som skilte seg vesentlig fra den tonnasjen andre rederier satte inn i cruiseferd, ble tillagt stor reklameverdi, noe Figur 5. kan illustrere. Både i annonser og brosjyrer ble det lagt vekt på at BDS kunne tilby cruise som skilte seg fra andre aktører, og at BDS var det eneste rederiet som opererte skip som var bygget utelukkende for cruiseferd.²²¹



Figur 5 Utklipp av annonse fra *The Times* 31.januar 1929

Etttersom BDS var en mindre aktør internasjonalt, og kanskje ikke hadde et like kjent merkenavn som de store passasjerrederiene, kan det å fremstille seg selv som mer spesiell og eksklusiv ha vært en måte å skille seg ut på. På lengre sikt ville dette også kunne bidra til å bygge opp en tydelig merkevare. Mye tyder også på at BDS ønsket å fremstille både *Meteor* og *Stella Polaris* som mer eksklusive enn andre skip, og at det ble lagt stor vekt på å bygge opp en fast "stamme" av stadig tilbakevendende passasjerer. I markedsføringen ble også skipenes relative beskjedne størrelse og passasjerkapasitet benyttet for å fremstille BDS som en aktør som tilbød eksklusive og annerledes cruise. Det ble blant annet lagt vekt på at *Meteor* og *Stella Polaris* kunne benytte havner og seilingsleder som var utilgjengelig for andre

²²⁰ Fitzgerald 2008: 3.

²²¹ I flere brosjyrer ble det benyttet mye plass for å fremheve BDS' spesielle tilbud, kontra andre rederier. BDS vektla i særlig grad rederiet var alene om å tilby spesialiserte cruiseskip. Se for eksempel BSJ, *M/Y Stella Polaris - Sunshine cruise on China seas and to East Indian Islands*. 1929.

passasjerskip i cruise fart. Monaco var utgangspunkt for BDS' middelhavscruise og et populært reisemål for både cruisepassasjerer og andre reisende. *Meteor* og *Stella Polaris* var angivelig de eneste cruiseskipene som kunne legge til kai i den trange havnen, noe som også ble bemerket av passasjerene.²²² Sammen med den statusen Monaco hadde som eksklusivt reisemål var dette noe som trolig bidro til å bygge oppunder en fortelling om *Meteor* og *Stella Polaris* som spesielt eksklusive skip, og BDS som en aktør som var forbundet med kvalitet og prestisje.²²³ Som jeg skal drøfte mer inngående i neste kapittel, tyder mye på at skipene i seg selv hadde stor reklameverdi for rederiet.

I perioden 1920 til ca. 1932 utviklet BDS et relativt fast seilingsprogram for cruise farten. I sommermånedene ble det hovedsakelig utført cruise fra Storbritannia til Vestlandet og Nord-Norge. Fram til leveringen av *Stella Polaris* i 1927, ble D/S *Irma* tatt ut av ordinær rutefart og satt inn i cruise fart mellom Bergen og Nord-Norge, samt til Svalbard.²²⁴ Høst, vinter og vår ble det derimot arrangert cruise i Middelhavet, med utgangspunkt i både havner sør i Storbritannia og på den franske riviera. Etter at rederiet mottok *Stella Polaris* i 1927 ble det også gjort forsøk på å etablere nye former for cruise fart, ved å arrangere cruise av lengre varighet.²²⁵ Høsten 1929 vedtok BDS å arrangere et svært langt cruise for "Stella Polaris" på hele 106 dager, som gikk fra Southampton, via Middelhavet og Suez, til Ceylon (Sri-Lanka), Sumatra, Filippinene, Kina, India og tilbake til Monaco, med anløp av en lang rekke havner underveis.²²⁶ Rederiet hadde aldri tidligere arrangert noe lignende, og derfor ble også saken et stort diskusjonstema i både direksjonen og representantskapet.²²⁷ BDS gav uttrykk for at denne type cruise var et tiltak for å beskjeftige cruiseskipene året rundt, og at det ble tatt sikte

²²² Se for eksempel Schartum 1930: 14, og Krohn 1924: 5.

²²³ Fra 1925 disponerte også BDS kontor plass i Barclays Banks lokaler i Monaco, slik at rederiet også kunne drive markedsføring på den franske Riviera i egen regi. Solemdal 1945: 136, BSJ/BDS-Ms0041-D0651-Brev datert 6. mars 1925.

²²⁴ Bård Kolltveit har trukket fram BDS og NFDS som pionerer innen cruise fart i polare strøk, og som to av rederiene som tidligst begynte å arrangere faste cruise til Svalbard. Kolltveit 2006.

²²⁵ Som motorskip kunne også trolig *Stella Polaris* benyttes til lengre cruise, i motsetning til *Meteor* som krevde hyppigere bunkring av kull.

²²⁶ Allerede i august 1927 annonserte imidlertid BDS for et lignende cruise med *Meteor*. Det er imidlertid ingenting som tyder på at dette ble gjennomført. BSJ/BDS-Ms0041-Aa0013, *The Times* 5. august 1927

²²⁷ Representantskapet skal ha vært svært negativ til å gjennomføre denne turen, og mente den gikk ut over den bruken av *Stella Polaris* som i utgangspunktet var planlagt Einar Joys uttrykte også overfor Kristofer Lehmkuhl at rederiet løp en stor risiko ved å gjennomføre en så lang seilas, i farvann hvor BDS hadde manglende erfaring og agentnettverk. BSJ/BDS-Ms0041-Ab0006-Brev datert 23. november 1929, BSJ/BDS-Ms0041-Brev datert 27. august 1929.

på å gjøre det et fast opplegg.²²⁸ BDS var imidlertid ikke alene om å tilby slike cruise, og på samme tidspunkt reklamerte Cunard for et femmåneders cruise med D/S *Franconia*.²²⁹

Cruiset til Sørøst-Asia ble gjennomført i perioden november 1929 til mars 1930, men skal imidlertid ikke ha hatt mer en ca 80 passasjerer.²³⁰ Turen ble angivelig også et økonomis tap for BDS.²³¹ I motsetning til hva det ble gitt uttrykk for i 1929, arrangerte ikke BDS flere slike cruise på egenhånd i 1930-årene. Asia-cruiset illustrerer likevel at BDS hadde vilje og ressurser til å prøve ut skipene i nye og ukjente markeder. I tillegg kan det vise hvilke tiltak som ble iverksatt for å utvide cruisesesongen, for på den måten å sørge for bedre utnyttelse av investeringene i cruisevirksomheten.

Anskaffelsen av *Stella Polaris* medførte at BDS fra vinteren 1927 hadde to spesialiserte cruiseskip i drift, med en totalt kapasitet på ca. 450 passasjerer. Dette var riktignok vesentlig mindre enn skipene som utenlandske rederier satte inn i cruise fart.²³² Ved å operere to skip kunne likevel BDS styrke sin rolle som arrangør av cruise til norskekysten, samt unngå å miste markedsandeler. To skip gjorde også at BDS kunne tilpasse dem til ulike markeder, og markedsføre dem overfor ulike passasjergrupper. Dermed kunne BDS differensiere cruisevirksomheten, og gjøre tilbudet overfor passasjerene mer mangfoldig. De to skipene fikk da også langt på vei ulik anvendelse, og ble i stor grad markedsført overfor ulike passasjergrupper og nasjonaliteter. Solemdal hevdet i 1921 at markedet for cruise om sommeren skilte seg fra det om vinteren. Ifølge ham tilhørte passasjerene om sommeren i stor grad middelklassen, mens folk som foretok cruise i høst- og vintermånedene skal ha tilhørt høyere sosiale lag med større økonomiske ressurser.²³³ *Stella Polaris* skal også ha vært ment for et snevrere marked av pengesterke passasjerer, mens *Meteor* rettet seg mot et større marked.²³⁴ Dette inntrykket forsterkes av at *Stella Polaris* ble benyttet til lengre cruise året

²²⁸ *Bergens Tidende* 17. oktober 1929.

²²⁹ *The Times* 1. november 1929.

²³⁰ Majoriteten av passasjerene skal ha vært eldre briter. Scharthum 1930: 10. Denne reiseberetningen ble utgitt kort tid etter at reisen var fullført, og vi kan derfor regne med at forfatteren hadde det omtrentlige antall passasjerer friskt i minne.

²³¹ BSJ/BDS-Ms0041-Ab0006. Dokument datert 8.juli 1930.

²³² *Meteor* hadde en kapasitet på ca. 250 passasjerer, noe som riktignok ble redusert til 200 etter ombyggingen i 1934-1935. BSJ/BDS-Ms0041-D0650 brev datert 25. mai 1934. Til tross for å være et større skip målt i bruttoregister tonn, hadde *Stella Polaris* en noe lavere passasjerkapasitet: ca. 200 passasjerer. Til sammenligning skal tidligere nevnte *Arandora Star* med sine vel 14.000 brt. alene ha hatt en kapasitet på ca. 360 passasjerer.

²³³ BSJ/BDS-Ms0041-D0651-Brev datert 30.august 1921.

²³⁴ BSJ/BDS-Ms0041-D0651, Brev datert 7. august 1928. I *Mennesker og skip* fra 1945 gjentar Solemdal dette, noe som kan tyde på at skipene også hadde ulik appell utover i 1930-årene. Solemdal 1945: 147.

rundt, mens *Meteor* først og fremst ble benyttet til kortere cruise mellom Newcastle og vestlandsfjordene i sommermånedene.

Det var imidlertid ingen selvfølge at rederiet skulle beholde to spesialiserte cruiseskip i drift. Salg av *Meteor* var en tilbakevendende diskusjon på direksjonsmøtene, spesielt i 1930-årene. Frem til og med 1930 kan man med rette hevde at BDS' cruisevirksomhet var en helårsvirksomhet, ettersom begge cruiseskipene var i drift både sommer og vinter. Dette inkluderte riktignok en lengre vedlikeholdsperiode om høsten. Sommeren 1930 ble det imidlertid vedtatt å trekke *Meteor* ut av cruiseferien i Middelhavet.²³⁵ Som vist i forrige kapittel fikk skipet vesentlig flere opplagsdøgn enn driftsdøgn i løpet av 1930-årene. Dette ser ut til å speile en utvikling hvor både konkurranse fra andre rederier, samt økonomiske nedgangstider gjorde rammebetingelsene for å drive cruiseferd mer usikre. En slik utvikling kan imidlertid også ha medvirket til at BDS forsøkte å etablere seg i flere ulike markeder for cruiseferd.

4.3.1 Storbritannia

Storbritannia hadde tidligere vært, og var fremdeles et svært viktig marked for BDS. Dette gjaldt ikke bare cruisevirksomhet. BDS var i 1920- og 1930-årene en toneangivende aktør innen passasjerferd mellom Storbritannia og Skandinavia, og hadde siden 1890 drevet en kombinert passasjer- post og godsroute mellom Bergen og Newcastle i det nordøstlige England. Som nevnt i forrige kapittel ble det bygget opp et eget selskap og en egen organisasjon i London som skulle håndtere BDS' godsroute mellom London og Østersjøen, og foruten denne hadde rederiet tidlig på 1930-tallet fire ulike godsruiter som anløp britiske havner.²³⁶ Storbritannia var derfor et viktig gods- og passasjermarked for BDS, og et marked rederiet hadde lang erfaring med.

Som tidligere nevnt ble det i 1912 opprettet et felles norsk turistkontor i London, hvor BDS, NSB og NFDS var de opprinnelige deltakere. Henry J. Jewell hadde her en sentral rolle, blant annet når det gjaldt å formidle kontakt med britiske jernbaneselskaper, reisebyråer og andre aktører. I 1919/1920 oppstod imidlertid en interessekonflikt mellom NSB og de to rederiene, blant annet fordi NSB ønsket å avsette Jewell til fordel for en av sine egne direktører. BDS og NFDS ønsket imidlertid å beholde Jewell. Mye tyder på at rederiene anså Jewells erfaring

²³⁵ BSI/BDS-MS0041-Aa0013.

²³⁶ *Det Bergenske Dampskibsselskab Rutehefte No. 28 Mai 1932.*

innen turisme og reiseliv, samt hans kontakter med de britiske jernbaneselskapene, som svært viktig for deres virksomhet i Storbritannia. I tillegg ser det ut til at BDS ønsket et kontor som kunne arbeide mer eksklusivt for rederiets cruise- og passasjerfart, enn det NSB var villig til.²³⁷ BDS, NFDS og Jewell brøt derfor samarbeidet med NSB, og opprettet i 1920 et eget kontor i London kalt Norway Travel Bureau, samt et mindre kontor på jernbanestasjonen i Newcastle.²³⁸ Jewell ble leder for begge disse kontorene. I 1923 ble de britiske jernbaneselskapene slått sammen til fire større selskaper hvor GNR inngikk som en del av det nye London & North Eastern Railway(LNER). Jernbaneselskapenes fokus på turisme skal da også ha økt etter sammenslåingen.²³⁹

Jewell sørget da også for at London-kontoret ble agenter for flere av de andre store britiske jernbaneselskapene, og på den måten integrert i deres salgs- og markedsføringsnettverk.²⁴⁰ I 1927 ble Norway Travel Bureau omgjort til et britisk aksjeselskap, registrert som B&N Line Royal Mail Ltd, heleid av BDS.²⁴¹ Gjennom faste sentrale kontorer i både London og Newcastle, hadde BDS etablert en permanent tilstedeværelse i Storbritannia. At rederiet valgte å bryte samarbeidet med andre norske aktører i Storbritannia, kan i seg selv være et tegn på at det var ønske om større kontroll over cruisefarten, samt at BDS var den norske aktøren som i størst grad foretok en satsing på denne virksomheten. Rederiet så seg derfor gjerne bedre tjent med å drive denne i samarbeid med utenlandske, heller enn norske aktører, og dra nytte av de nettverk og kontakter disse aktørene benyttet i sin virksomhet.

En tydelig indikasjon på at BDS ønsket å satse på britiske passasjerer, var at *Meteor* fra starten var tiltenkt cruise mellom Newcastle og vestlandsfjordene om sommermånedene. Et slikt seilingsmønster ble fastslått allerede i februar 1921, samtidig som direksjonen besluttet å

²³⁷ BSJ/BDS-Ms0041-D0650-Brev datert 19.april 1933.

²³⁸ BSJ/BDS-Ms0041-D0650-Brev datert 19.april 1933. Kontoret lå opprinnelig i 21. Charing Cross, men ble senere flyttet til 25. Whitehall like ved. Kontorets plassering var neppe tilfeldig, ettersom flere store rederier og reisebyråer hadde salgskontorer i området rundt Trafalgar Square.

²³⁹ LNER etablerte seg som en betydelig reiselivsaktør i Storbritannia i 1920- og 1930-årene, og drev omfattende markedsføring for jernbanen som et transportmiddel for feriereisende. Watts 2004: 23.

²⁴⁰ BSJ/BDS-Ms0041-Ae0003. Samarbeidet med jernbaneselskapene ser ut til å ha vært en prioritert og viktig oppgave, og at folk med erfaring fra jernbaneselskapene var særlig verdifulle for BDS. Jewells etterfølger som direktør for B&N Line i 1939 hadde vært distriktssjef for LNER i Newcastle. BSJ/BDS-Ms0041-D0119-Brev datert 27.januar 1951.

²⁴¹ BSJ/BDS-Ms0041-M0005.

anskaffe skipet.²⁴² BDS var følgelig en av få aktører som kunne tilby cruise til briter fra sommeren 1921, og på den måten en av pionerene i mellomkrigstidens cruiseferd.²⁴³



Figur 6 Annonse i *The Times* 23. april 1921

På grunn av restriksjoner på salg av rekvirerte tyske skip etter første verdenskrig, førte *Meteor* britisk flagg frem til sommeren 1922. At skipet skulle omregistreres til det norske skipsregisteret var imidlertid ingen selvfølge. Tvert imot var det flere forhold som talte for at *Meteor* burde beholde britisk flagg. I et brev til Lehmkuhl uttrykte Solemdal at det ville være hensiktsmessig å la *Meteor* føre britisk flagg og ha britisk besetning, ettersom en stor del av passasjerene ville være briter.²⁴⁴ Ifølge Solemdal ville et skip med britisk flagg virke mer appellerende for britiske passasjerer. BDS burde derfor fokusere på å innarbeide *Meteor* i det britiske markedet, før det eventuelt ble snakk om omregistrering. Saken illustrerer hvor viktige de britiske passasjerene var for BDS da cruisevirksomheten skulle reetableres etter første verdenskrig, samt hvilke tiltak som var aktuelle for å øke BDS' konkurransevne. Som nevnt i forrige kapittel viste også driften av *Meteor* tilsynelatende overskudd i perioden 1921-1925. Dette tyder på at BDS tidlig fant et lønnsomt marked for cruisevirksomheten i Storbritannia. Mangelen på andre aktører i denne perioden kan derfor ha bidratt til at BDS opparbeidet seg en posisjon i det britiske markedet som gav grunnlag for videre drift og satsing.

Newcastle var som sagt utgangspunkt for de fleste av BDS' cruise om sommeren, noe som neppe var tilfeldig. Gjennom englandsruten hadde BDS drevet faste ruter til Newcastle siden 1890-årene. Således hadde rederiet etter hvert bygget ut en omfattende infrastruktur i det nordøstlige England. I 1928 hadde BDS, sammen med Fred Olsen og havnemyndighetene i

²⁴² BSI/BDS-Ms0041-Aa0011.

²⁴³ *The Times* 23. april 1921. Utenom BDS ser det kun ut til at det var Orient Line og Royal Mail Lines som tilbydde cruise i Storbritannia på dette tidspunktet.

²⁴⁴ I brevet ble det også nevnt at det norske brennevinsforbudet var et vesentlig argument for at *Meteor* ikke burde føre norsk flagg/BDS-Ms0041-D0651-Brev datert 30. august 1921.

Newcastle, investert i et nytt kaianlegg i North Shields, ved utløpet av elven Tyne. Dette var først og fremst et effektiviserende tiltak for englandsruten, ettersom skipene da kunne laste og losse mer effektivt. Det nye kaianlegget ble også integrert i det britiske jernbanenettverket ved at sporene ble ført helt ut til kaien. Det ble på den måten åpnet en direkte jernbaneforbindelse mellom Kings Cross i London og BDS' kaianlegg i Newcastle.²⁴⁵

Denne investeringen var trolig et viktig tiltak for å stimulere til mer trafikk med cruiseskipene, og gjøre Newcastle til et mer hensiktsmessig anløpssted i Storbritannia.²⁴⁶ Da seilingstiden fra Newcastle til Norge også var vesentlig kortere enn for eksempel fra det sørlige England, var det også mulig å gjennomføre flere turer i løpet av sommersesongen, og trekke flere passasjerer.²⁴⁷ Newcastle og det nordøstlige England ble også et av BDS' kjernemarkeder for cruise. Ifølge Jewell skal de fleste britiske passasjerene ha kommet fra London- og Newcastle områdene.²⁴⁸ Gjennom et langvarig nærvær, økende aktivitet og investering i infrastruktur, hadde altså BDS styrket sin posisjon nordøst i England. Det ser heller ikke ut til at andre rederier hadde Newcastle, eller andre havner i det nordlige England som en del av sine cruiseprogram. Mangel på konkurranse i denne delen av Storbritannia kan derfor ha talt til BDS' fordel, men samtidig også ha bidratt til å utvikle et marked for cruise til Norge i distriktet. BDS drev også en omfattende markedsføring gjennom aviser utgitt i denne landsdelen, for eksempel *The Yorkshire Post*.²⁴⁹

Annonseringen her var likevel bare en liten del av BDS samlede markedsføring i Storbritannia. I tillegg til det nevnte samarbeidet med jernbaneselskapene, hadde også BDS forbindelser til andre britiske reisebyråer, deriblant Thomas Cook. Forholdet til disse var trolig av avgjørende betydning for BDS.²⁵⁰ I 1934 skal angivelig London-kontoret ha sendt ut markedsføringsmaterieell til omlag 600 ulike britiske agenter.²⁵¹ I tillegg til egne brosjyrer ble det også annonsert hyppig i større britiske aviser som *The Times*, noe som ble ansett som meget viktig ettersom disse hadde store opplag, og var lett tilgjengelig både i og utenfor

²⁴⁵ Denne ruten ble drevet av LNER.

²⁴⁶ I forbindelse med åpningen av kaien sommeren 1928 skrev både *The Times* og *Aftenposten* at det nye kaianlegget ville ha stor betydning for turisttrafikken mellom Norge og Storbritannia, både gjennom englandsruten og med BDS' cruiseskip. *The Times* 16. juni 1928, *Aftenposten* 16. juni 1928.

²⁴⁷ Dette var også et poeng som ble benyttet i markedsføringen. Se for eksempel *The Times* 15. april 1925.

²⁴⁸ BSJ/BDS-Ms0041-D0650-Brev datert 18. juli 1934.

²⁴⁹ *The Yorkshire Post* var en dagsavis utgitt i Leeds, men dekket store deler av det nordlige og nordøstlige England. I likhet med de fleste andre aviser hvor BDS annonserte, var også dette en avis med en borgerlig/konservativt orientering.

²⁵⁰ BSJ/BDS-Ms0041-D0651-Brev datert 19. april 1930.

²⁵¹ BSJ/BDS-Ms0041-D0650-Brev datert 9. juli 1934

Storbritannia.²⁵² Avisene ble også lest av personer fra de sosiale lag som utgjorde potensielle passasjerer for BDS.²⁵³ Dette kan indikere hvor omfattende arbeidet med å markedsføre cruisevirksomheten var, og hvor store ressurser som ble benyttet på dette området. I tillegg viser det at cruisevirksomheten vanskelig kunne drives uten å ha kontakt med et stort nettverk av agenter og kontakter som kunne tjene som døråpnere for BDS inn i ulike markeder. Ikke minst krevde det også inngående kjennskap til hvor det ville være mest hensiktsmessig å drive markedsføring.

Til tross for markedsføringens store omfang, hevdet Jewell overfor direktørene i Bergen at BDS benyttet forholdsvis små beløp sammenlignet med andre rederier. Han mente derfor at det var overraskende at BDS hadde en såpass stor markedsandel, rederiets relative størrelse og ressursbruk tatt i betraktning.²⁵⁴ Storbritannia var likevel et av de markedene hvor konkurransen blant rederiene for å tiltrekke seg feriereisende var størst. I 1934 uttalte Jewell følgende om konkurransesituasjonen til Thomas Falck, sjef for utenlandsavdelingen i BDS: "[Y]ou must remember here is a population of 45.000.000 who have a larger choice of holiday opportunities before them than any other country[...]"²⁵⁵ Selv om Jewell riktignok kan ha hatt en egeninteresse av å fremstille situasjonen som bedre enn det den faktisk var, kan også uttalelsen tyde på at BDS, til tross for begrensede ressurser, ikke bare var en marginal og perifer aktør innen det britiske cruisemarkedet. Økt konkurranse kan likevel ha vært en av grunnene til at BDS i økende grad henvendte seg til andre markeder enn det britiske.

4.3.2 Frankrike og Kontinental-Europa.

Antall aktører i det britiske cruise og turismemarkedet var altså betydelig.

Dette var trolig en medvirkende årsak til at BDS tidlig i 1930-årene forsøkte å gjøre cruisevirksomheten mer attraktiv for andre europeiske passasjerer. Gjennom hele mellomkrigstiden ble det gjort en rekke forsøk på å skaffe passasjerer fra Vest- og Sentral-Europa. BDS' rute fra Hamburg til Bergen skal eksempelvis ha blitt tilpasset for å korrespondere med cruiseskipenes anløp av Bergen om sommeren, slik at passasjerer utenfor

²⁵² BDS satte gjennom hele mellomkrigstiden jevnlig inn annonser i *The Times*, særlig om våren og sommeren. I enkelte perioder kunne det dreie seg om flere annonser i uken, for eksempel januar og februar 1924. Ved flere anledninger satte også BDS inn større, og illustrerte annonser utenfor de vanlige annonse- og skipsfartssidene i avisen. Det ser derfor ut til at BDS annonserte minst like hyppig i *The Times* som andre og større rederier når det gjaldt cruise.

²⁵³ BSJ/BDS-Ms0041-D0650-Brev datert 9. juli 1934.

²⁵⁴ BSJ/BDS-Ms0041-D0650-Brev datert 9. juli 1933.

²⁵⁵ BSJ/BDS-Ms0041-D0650-Brev datert 9. juli 1933.

Storbritannia slapp å reise via Newcastle.²⁵⁶ På *Stella Polaris'* jomfrutur til Middelhavet i mars 1927, deltok Martin Solemdal for å etablere kontakt med ulike reisebyråer, samt for å presentere det nye skipet overfor både utenlandsk reiselivsnæring og presse.²⁵⁷ I perioden mars 1927 til april 1930 foretok også Solemdal personlige reiser til Tyskland, Nederland, Belgia og Frankrike hvor han hadde møter med ulike reisebyråer og agenter.²⁵⁸ Dersom BDS skulle etablere seg i nye markeder for cruise, var rederiet altså helt avhengig av kjennskap til disse markedene. I Storbritannia hadde BDS over tid etablert en organisasjon og et apparat som kunne lene seg på lang erfaring og et stort kontaktnettverk innen britisk turisme og reiseliv. Dette var i mindre grad tilfelle i andre land og markeder, og derfor var det trolig nødvendig å etablere kontakt med aktører som hadde kjennskap til det aktuelle markedet. På den måten kunne også BDS få adgang til ulike nettverk av aktører som kunne markedsføre, promotere, og selge billetter til cruisevirksomheten. Dette forutsatte imidlertid et stort arbeid fra BDS' side, og ikke minst et tilbud som hadde appell til passasjerer fra en rekke land. At sjefen for passasjeravdelingen personlig foretok slike foretningsreiser kan også tyde på at dette var en prioritert oppgave fra BDS sin side.

Den økonomiske verdenskrise tidlig på 1930-tallet, kan ha vært en faktor som aktualiserte BDS' engasjement på kontinentet ytterligere. I en situasjon hvor det var en generell nedgang i antall cruisepassasjerer for flere rederier ble også konkurransesituasjonen tilspisset. I et forsøk på å få flere britiske feriereisende til å velge britiske skip, benyttet rederier som Canadian Pacific og P&O slagordet "Travel British - and cruise with a clear conscience".²⁵⁹ Dette kan også sees på som tiltak for å demme opp for konkurransen fra ikke-britiske rederier, for eksempel BDS. I lys av slike proteksjonistiske tiltak fra flere rederiers side, var det kanskje ekstra viktig for en mindre aktør som BDS å markedsføre cruisevirksomheten i en rekke ulike land og markeder. Både i 1928 og i 1930 skal det også ha blitt inngått samarbeidsavtaler med tyske reisebyråer om leie av *Meteor*.²⁶⁰ Her ble det eksplisitt fremhevet at dette var tiltak ment for et "kontinentalt publikum".²⁶¹ Foruten kontakt med utenlandske reisebyråer, ser det også

²⁵⁶ *Aftenposten* 14. februar 1927.

²⁵⁷ BSJ/BDS-Ms0041-D065- Brev datert 27. mars 1927

²⁵⁸ BSJ/BDS-Ms0041-D0651-Brev datert 7.september 1929 og brev datert 19. april 1930.

²⁵⁹ *The Times* 24. desember 1931 og 14. mai 1932.

²⁶⁰ Som en del av avtalen skulle den tyske leietakeren også besørge markedsføring i blant annet Ungarn, Tsjekkoslovakia og Jugoslavia. Hvorvidt det faktisk var passasjerer herfra vites ikke. Saken viser likevel hvordan BDS kunne benytte kontakter og nettverk for å markedsføre cruisevirksomheten i en rekke land som rederiet ellers hadde liten eller ingen kontakt med. BSJ/BDS-Ms0041-D0651-Kopi av avtale datert 4. august 1928 og brev datert 25. januar 1930.

²⁶¹ BSJ/BDS-Ms0041-Aa0013.

ut til at BDS prioriterte å ha forbindelser til utenlandsk presse. Som jeg skal komme tilbake til senere var også skandinavisk presse viktige for BDS i etableringen av nye markeder for cruise. Sommeren 1931 var representanter fra flere større tyske aviser i Norge for å besøke ulike reisemål for tyske turister, og som en del av turen fikk de reise med *Stella Polaris* fra Bergen til Åndalsnes.²⁶² Omstendighetene rundt denne turen er ikke helt kjent, men det er nærliggende å tro at BDS, ved å vise frem "Stella Polaris" i vestnorske fjorder for et stort tysk pressekorps, ønsket å skape interesse og oppmerksomhet for norgescruise blant tyskere. Forsøket på å nå tyske passasjerer viser at BDS var villig til å satse i land og markeder hvor økonomiske, sosiale og politiske forhold kunne virke usikre, men også hvor konkurransen fra etablerte nasjonale rederier innen passasjerfart, som for eksempel HAPAG og NDL, var betydelig.

Videre tok Jewell i 1932 til orde for å satse på passasjerer fra andre vesteuropeiske land.²⁶³ Noe av grunnen til dette var at Storbritannia hadde gått fra gullstandarden i 1931, og at pundet da også var devaluert. Ettersom BDS i stor grad solgte billetter i britiske pund, ville det da bli billigere for passasjerer fra land som fortsatt holdt på gullstandarden å kjøpe billetter gjennom London-kontoret. Etter at *Meteor* ble ombygget i 1934/1935, forsøkte BDS å endre skipets vanlige program, angivelig for å appellere til nederlandske passasjerer.²⁶⁴ *Meteors* vanlige snuhavn, Newcastle, ble derfor byttet ut til fordel for Harwich i det sørøstlige England, og Rotterdam.²⁶⁵ Disse tiltakene vitner om en erkjennelse av at ett marked alene ikke gav tilstrekkelig tilgang på passasjerer, og at det under ustabile forhold var nødvendig å iverksette nye tiltak for å sikre et fremtidig driftsgrunnlag for cruisevirksomheten. BDS responderte med andre ord på depresjonen ved å satse i nye markeder og hvor rederiet mente det var etterspørsel for cruise.

Av disse "nye" markedene ser Frankrike ut til å ha vært et av de mer sentrale, og her hadde

²⁶² I Bergen ble det arrangert en større mottakelse for tyskerne på Fløyen, hvor blant annet Kristofer Lehmkuhl var til stede. Tyskerne skal den påfølgende dagen ha gått ombord i *Stella Polaris* hvor de ble med skipet til Åndalsnes. *Aftenposten* 4. og 6. juli 1931.

²⁶³ BSJ/BDS-Ms0041-D0651-Brev datert 17.mars 1932.

²⁶⁴ *Bergens Tidende* 11. november 1935.

²⁶⁵ En medvirkende årsak til at BDS valgte Harwich kan ha vært at byen og havnen var godt integrert i LNERs rutenett. LNER stod både for togforbindelse mellom Harwich og London, og drev i tillegg flere kombinerte gods- og passasjerruter mellom Harwich, Belgia og Nederland. Jernbaneselskapet var også BDS' agent i Harwich. Rotterdam hadde på samme måte gode forbindelser til Sentral-Europa. Miller 2012: 43.

Harwich og Rotterdam lå således nærmere de store befolkningssentra i Europa enn Newcastle. BDS ser imidlertid ikke ut til å ha oppnådd tilstrekkelige resultater for å gjøre dette til en permanent løsning, og fra 1936-sesongen ble derfor "Meteor" igjen satt inn i cruiseferd mellom Newcastle og vestlandsfjordene.

også BDS erfaring fra tidligere. I forbindelse med at *Meteor* ble satt inn i cruiseferd i Middelhavet fra høsten 1921, ble det opprettet kontakt med flere franske aktører. På samme måte som det senere ble inngått samarbeid med britiske jernbaneselskaper, ble det her opprettet forbindelser mellom BDS og det fransk-belgiske jernbane- og hotellselskapet Wagons-Lits, på den franske riviera.²⁶⁶ Fokuset på det franske markedet ser som sagt ut til å ha økt under depresjonen, og særlig etter at BDS innledet samarbeid med Paris-avisen *Le Temps* i 1929.²⁶⁷ Samarbeidet skal ha gitt avisens lesere rabatterte billettpriser, samt at turene ble utformet etter franskmennenes ønsker. Det ble også gjort andre tiltak for å markedsføre BDS i Frankrike, og gjøre franskmenn mer oppmerksomme på Norge som reisemål og som cruisedestinasjon. I samarbeid med Bennetts Reisebureau arrangerte BDS i 1935 filmframvisninger i Paris, hvor det ble holdt foredrag og vist reklamefilmer for *Stella Polaris*. Ifølge Bergens Tidende skal disse framvisningene ha vært populære og vakt en del oppmerksomhet blant franskmenn.²⁶⁸

Et tiltak som trolig hadde større betydning i denne sammenheng var at Harwich i Sørøst-England og Le Havre og Calais i Nord-Frankrike, i større grad ble benyttet som utgangspunkt for *Stella Polaris* norgescruise fra 1930. En slik omdisponering tyder helt klart på at det sørlige England og Frankrike gav BDS tilgang på større markeder enn Newcastle-området. Det har ikke lyktes å finne kilder som kan si noe om omfanget av passasjerer fra Frankrike eller andre vest- og sentraleuropeiske land, og det ser heller ikke ut til at kontakten med disse markedene var særlig stor i siste halvdel av 1930-årene.²⁶⁹ Det kan tyde på at det krevde betydelige ressurser for å etablere seg i nye utenlandske markeder, spesielt for en mindre aktør som BDS. Derfor var det fremdeles Storbritannia som var kjernemarkedet for BDS. Det var her rederiet hadde lengst erfaring, og hvor det var etablert et eget salgs- og markedsføringselskap med et stort nettverk av agenter og andre reiselivsaktører. Likefullt ser det ut til at det var nettopp under den økonomiske depresjonen tidlig på 1930-tallet at BDS forsøkte å omstille cruisevirksomheten og etablere markedsposisjoner i flere land. For en forholdsvis liten organisasjon, som også skulle drifte fem faste passasjerruter, samt agentur

²⁶⁶ Selskapets fulle navn var *Compagnie Internationale des Wagons-Lits*, men blir som regel forkortet til *Wagons-Lits*. Samarbeidet innebar blant annet at Wagons-Lits distribuerte brosjyrer på vegne av BDS, og hang opp BDS-plakater i sine salgslokaler.

²⁶⁷ Solemdal 1945: 217.

²⁶⁸ *Bergens Tidende* 7. desember 1935.

²⁶⁹ For 1938-sesongen ble det riktignok utgitt flere brosjyrer ment for både tyskere, nederlender og franskmenn, men BDS fikk likevel ikke den samme type tilstedeværelse og kontaktnett i disse markedene, som rederiet hadde i Storbritannia.

for Den Norske Amerikalinje, er det nærliggende å tro at dette var en krevende oppgave. Likevel ser det ut til å ha vært en prioritert oppgave.

4.3.3 Det amerikanske markedet.

Ifølge Martin Solemdal skal foranledningen til at BDS gjenopptok cruisefarten til Nordkapp og vestlandsfjordene i 1920 ha vært forespørsler fra amerikanske reisebyråer.²⁷⁰ Derfor skal også en stor del av passasjerene på *Irmis* turer i første halvdel av 1920-årene ha vært amerikanere. Selv om det var Storbritannia som var det primære satsingsområdet for BDS da cruisevirksomheten ble reetablert etter første verdenskrig, er det klare indikasjoner på at BDS tidlig anså USA som et potensielt stort marked for cruiseturisme. USA hadde sterk økonomisk vekst i 1920-årene, noe som også medførte et høyere velstandsnivå for store deler av den amerikanske befolkningen. Kort tid etter at rederiet mottok *Meteor* ble det forsøkt å sette skipet inn i cruisefart i Karibia, noe som imidlertid ikke lyktes.²⁷¹ Med tanke på nærheten til USA er det nærliggende å tro at slike turer ville være ment spesielt for det amerikanske markedet. Arbeidet med å gjøre BDS kjent i det amerikanske cruise- og turismemarkedet startet også på et tidlig tidspunkt. Fra 1922 samarbeidet BDS med Bennetts Reisebureau i Oslo, hvor Bennetts gjennom sitt New York-kontor utgav brosjyrer for *Meteors* cruise fra Newcastle til Vestlandet om somrene, på vegne av BDS.²⁷² Det skal også ha blitt sendt brosjyrer til agentene for flere store britiske passasjerrederier i både USA og Canada.²⁷³

Da BDS kontraherte *Stella Polaris* i 1925 hadde det altså pågått markedsføringsarbeid i USA i flere år, og mye taler for at nettopp dette skipet i vesentlig grad ble forsøkt innarbeidet på det amerikanske cruisemarkedet. Høsten 1926 foretok både Solemdal og Jewell en lengre reise i USA for å promotere *Stella Polaris* overfor amerikanske reisebyråer, og etablere kontakt med disse.²⁷⁴ At både sjefen for passasjeravdelingen i Bergen og agenten i London foretok denne reisen sammen, tyder på at den var ansett som viktig, og at det var nødvendig å knytte

²⁷⁰ Solemdal 1945: 166.

²⁷¹ BSJ/BDS-Ms0041-D0651-Brev datert 12. august 1921.

²⁷² Bennetts arrangerte på samme tidspunkt cruise til både Asia og Karibia, med skip fra blant annet Royal Mail Lines. Dermed hadde Bennetts tidlig opparbeidet seg erfaring med salg og markedsføring av cruise, samt kjennskap til hvilke etterspørsel det var for dette blant amerikanere. Allerede i 1919 diskuterte også Bennetts mulighetene for å opprette flere reklamekontor i USA, for på den måten å styrke byråets posisjon i det amerikanske markedet. OBA/A-70055/D/L0004/0001, OBA/A-70055/D/L0010/0002.

²⁷³ BSJ/BDS-Ms0041-D0651-Brev datert 20. august 1923.

²⁷⁴ Passasjerrederier som allerede var etablert i det amerikanske markedet kunne dra. Samtidig var de også avhengig av å vedlikeholde sine nettverk, blant annet gjennom personlig kontakt med agenter og potensielle passasjergrupper. Solemdal 1945: 205, Miller 2012: 256-257.

personlig kontakt med aktuelle amerikanske aktører.²⁷⁵ Amerikanerne skal etter hvert ha blitt en svært viktig passasjergruppe for *Stella Polaris* og skipets program ble i stor grad tilpasset amerikanske reisevaner.²⁷⁶

Parallelt med at virksomheten i Storbritannia ble utvidet og ført inn i mer ordnede former, foregikk det altså et omfattende arbeid for å markedsføre BDS i USA, og selge cruise til amerikanske feriereisende. I Storbritannia, hvor BDS hadde lang erfaring med passasjerfart og etter hvert også en egen organisasjon, kunne rederiet langt på vei arrangere og markedsføre turene selv. I USA hadde BDS liten eller ingen erfaring med passasjerfart, og var således helt avhengig av å samarbeide med aktører som allerede var etablert i det amerikanske turismemarkedet, og som kjente disse. Det var da spesielt to aktører som her ble viktige, nemlig det store Boston-baserte reisebyrået Raymond & Whitcomb (R&W), samt et mindre reisebyrå som spesialiserte seg på amerikansk turisme i Skandinavia: Scandinavian Travel Bureau (STB). Gjennom samarbeid med disse byråene, særlig førstnevnte, ble *Stella Polaris* fra januar 1932 satt inn i cruisefart mellom New York, via Panamakanalen og Stillehavet, til Southampton.²⁷⁷ Denne type cruise ble arrangert hvert år fra 1932 til og med vinteren 1938/1939. Kanskje noe overraskende startet dette opp midt i en alvorlig økonomisk krisesituasjon som hadde rammet mange amerikanere hardt. Til tross for lave passasjertall skal disse cruisene, av årsaker som ikke er helt klare, ha generert overskudd. Selv om R&W i flere tilfeller ønsket å kansellere, presset BDS på for å få gjennomført cruisene.²⁷⁸ På oppfordring fra Scandinavian Travel Bureau ble "Stella Polaris" fra desember 1936 også satt inn i cruisefart mellom New York og Karibien, i forkant av de lengre cruisene fra New York til Stillehavet. Ved årsskiftet 1938/1939 opprettet BDS et eget selskap i USA, registrert som B&N Line Inc., som skulle overta agenturet fra STB.²⁷⁹ Etableringen av et eget selskap i USA kan ha vært et uttrykk for at BDS ønsket større kontroll over salgs- og

²⁷⁵ Dette kan samtidig vitne om at BDS, sammenlignet med større aktører, hadde en liten organisasjon som skulle drifte, selge og markedsføre cruisevirksomheten. Solemdal og Jewell kan i så måte ha vært de eneste i BDS som hadde tilstrekkelig kompetanse til å etablere nye kontakter og nettverk for cruise og turisme i fremmede markeder.

²⁷⁶ BSJ/BDS-Ms0041-D0651-Brev datert 16. april 1930 og notat datert 15. april 1930. Forskjellen på de to cruiseskipenes passasjermasse ble også kommunisert offentlig, for eksempel i *Bergens Tidende* 4. april 1932. *Stella Polaris* norgescruise om sommeren ble planlagt slik at avgangstidene korresponderte best mulig med ankomsten til passasjerskip i rute fra USA. BSJ/BDS-Ms0041-D0651-Brev datert 2. august 1928 og 7. august 1928.

²⁷⁷ Dette betød i praksis en jordomseiling som tok nærmere fire måneder, og hvor *Stella Polaris* anløp flere øyer i Stillehavet som i liten grad ble besøkt av turister. Det var med andre ord snakk om svært eksklusive cruise for et svært begrenset antall passasjerer.

²⁷⁸ BSJ/BDS-Ms0041-Aa0013, Aa0014.

²⁷⁹ Keilhau 1951: 459. Selskapet fikk kontoradresse på Fifth Avenue, sentralt på Manhattan i New York.

markedsføringsvirksomheten i det amerikanske turismemarkedet. Det kan også tyde på at BDS hadde ambisjoner om å styrke sin posisjon som aktør innen cruise og turisme i USA, og at det således også lå langsiktige planer bak. Etersom det kun var i USA og Storbritannia BDS opprettet selskaper, hvis primære formål var å selge- og markedsføre cruise- og passasjerfarten, er det også grunn til å hevde at dette var de to landene hvor rederiet satset mest på cruise i løpet av mellomkrigstiden. I tillegg er det tydelig at amerikanske passasjerer ble svært viktig for at cruisevirksomheten skulle ha et driftsgrunnlag også om vinteren, og derfor ble også virksomheten i økende grad tilpasset amerikansk etterspørsel og amerikanske reisemønstre.

BDS var imidlertid ikke den eneste norske aktøren som forsøkte å etablere seg i et amerikansk cruise- og turismemarked. Både Den Norske Amerikalinje, NSB og Bennetts Reisebureau hadde gjennom hele mellomkrigstiden kontorer i New York. NAL hadde også benyttet begge sine passasjerskip til sporadisk cruisebart langs norskekysten i 1920-årene, særlig ment for nordmenn og norskamerikanere. NALs nybygg fra 1938, *M/S Oslofjord*, var bygget med tanke på anvendelse som cruiseskip i vintermånedene, og for appellere til et marked av pengesterke amerikanere.²⁸⁰ Vinteren 1938-1939 satte derfor NAL "Oslofjord" inn i cruisebart mellom New York og Karibia. Videre skal også NFDS tidlig på 1930-tallet ha forsøkt å sette *D/Y Prins Olav* inn i cruisebart i Karibia.²⁸¹ Dette vitner om at stadig flere aktører så muligheter for å etablere seg som en reiselivsaktør i USA, og etablere næringsvirksomhet basert på turisme.

²⁸⁰ Vea m.fl. 1960: 234.

²⁸¹ På grunn av lav etterspørsel som følge av depresjonens påvirkning på amerikansk privatøkonomi, ble dette imidlertid ikke noe av. NFDS benyttet i likhet med BDS Scandinavian Travel Bureau som agent for passasjersaker i USA, og en stor andel av passasjerene på *Prins Olav* norgescruise om sommeren, skal ha kjøpt billetter gjennom byrået. Danielsen og Vedeld 1956: 256, BSJ/BDS-Ms0041-D0651-Brev datert 18. april 1930.



Figur 7 Annonse i Pennsylvania-avisen The Pittsburgh Press 15 mars 1931

4.3.4 Et Skandinavisk cruisemarked?

Ettersom konkurransen om både britiske, europeiske og amerikanske passasjerer var betydelig og tiltagende, var det gjerne nærliggende for BDS å satse på et mer hjemlig publikum, og appellere til skandinaver. På samme måte som skip med britisk flagg hadde større appell til britiske passasjerer, kan det også tenkes at spesielt nordmenn ville foretrekke norske skip. Som følge av en mer regulert arbeidstid fikk også nordmenn større tilgang på fritid i løpet av 1920- og 1930-årene. Med det oppstod også ferie som et fenomen for større deler av befolkningen, slik at det på den måten vokste frem et større marked for organiserte og kommersielle ferie- og fritidsaktiviteter.²⁸² Interessen for reiser til varmere og sjønære strøk, for eksempel Sørlandet, skal også ha vært økende blant nordmenn fra slutten av 1920-årene.²⁸³

Disse faktorene kan ha bidratt til at BDS forsøkte å skape et norsk og skandinavisk marked for cruiseturisme i løpet av mellomkrigstiden. Rederiet innledet tidlig et samarbeid med *Aftenposten* og Bennetts Reisebureau i Oslo, for å markedsføre og selge cruise overfor nordmenn. Samarbeidet med disse innebar at flere cruise, spesielt til Middelhavet og Østersjøen om våren og høsten ble markedsført som abonnentsturer overfor *Aftenpostens* lesere. Dette ble også gjort i samarbeid med *Bergens Tidende*.²⁸⁴ På samme måte som det var viktig å ha kontakt med andre aktører innen reiseliv og turisme, ser det også ut til å ha vært

²⁸² Stugu 2012: 100.

²⁸³ Hundstad 2013:116.

²⁸⁴ *Bergens Tidende* 9. april 1932.

viktig for BDS å pleie et nært forhold til store aviser og journalister. Abonnementsturene fikk som regel bred omtale i avisene, både som markedsføring for selve turen, men også i form av lengre reiseberetninger fra disse turene.²⁸⁵ På den måten opptrådte også disse avisene som promotører for BDS, og norske aviser var derfor en viktig markedsføringskanal for BDS når det gjaldt cruisevirksomheten. Med tanke på disse avisenes lesermasse, som må antas å ha tilhørt høyere sosiale lag i Norge, virker det også som om BDS i stor grad ønsket å nå ut til mer velstående nordmenn.



Figur 8 Annonse for cruise med "Stella Polaris", Aftenposten 22.juli 1937

Høsten 1925 innledet BDS samtaler med Nordisk Resebureau og *Svenska Dagbladet* i Stockholm, om et eventuelt samarbeid med disse. Solemdal gav overfor Lehmkuhl uttrykk for at et slikt samarbeid ville være av stor betydning for BDS, både når det gjaldt salg og markedsføring.²⁸⁶ Resultatet av dette møtet var et samarbeid som varte gjennom resten av mellomkrigstiden, og flere turer skal også ha blitt lagt om for å gjøre dem mer appellerende for spesielt svenske turister.²⁸⁷ Samarbeidet med disse avisene og reisebyråene gjorde at BDS trolig kunne nå ut til en vesentlig større gruppe mennesker enn det rederiet gjorde gjennom eget markedsføringsarbeid. Samarbeidet med de svenske aktørene viser igjen hvor avhengig BDS var av nettverk og kontakt med andre reiselivsaktører for å drive cruisevirksomhet.²⁸⁸

²⁸⁵ Se for eksempel *Aftenposten* 20. mai 1933.

²⁸⁶ BSJ/BDS-Ms0041-D0651-Brev datert 12. november 1925.

²⁸⁷ Solemdal 1945: 143.

²⁸⁸ Å etablere og opprettholde forhold til agenter og andre reiselivsaktører foregikk i stor grad på et personlig nivå. Da direktøren for Nordisk Resebureau fylte 50 år i 1931, diskuterte direksjonen hvorvidt man skulle sende direktøren blomster og BDS' sølvpokal. Dette kan illustrere hvordan forholdet til enkeltpersoner også var viktig for å bygge nettverk, og ikke minst oppnå godt omdømme og "goodwill". BSJ/BDS-Ms0041-Aa0013.

Gjennom avisene kunne også cruise som ferieform promoteres overfor et stort antall mennesker. Det var mulig å skape større bevissthet rundt denne type reise- og ferieform blant skandinaver. Samarbeidet med avisene gjorde altså at BDS kunne appellere til spesifikke sosiale grupper, og at rederiet henvendte seg direkte til avisenes lesere. Ved å arrangere slike turer med jevne mellomrom kunne både avisene og BDS etablere gode kunderelasjoner, og cruise til rabatterte priser med egne opplegg for de skandinaviske passasjerene kan også betraktes som et uttrykk for good-will fra avisenes og rederiets side. Derfor kan også samarbeidet med avisene ha vært en måte å bygget et godt omdømme på, samt å skape en fast kundekrets.

Samarbeidet med avisene kan også tyde på at BDS ønsket å oppnå konkurransefortrinn overfor utenlandske konkurrenter, så vel som andre former for feriereiser i Norge og Skandinavia. Spørsmålet er imidlertid hvilke grupper som hadde økonomi og tid til denne type feriereiser. Som sagt kan samarbeidet med de borgerlige avisene, samt nivået på billettprisene, tyde på at BDS først og fremst appellerte til den øvre middelklassen og høyere sosiale lag. Det er imidlertid lite som tyder på at cruise var særlig etterspurt blant nordmenn i 1920- og 1930-årene. I gjentatte innlegg i aviser beklaget BDS at få nordmenn benyttet seg av rederiets cruisetilbud.²⁸⁹ Tilbakemeldingene rederiet skal ha fått, dreide seg om at prisene var for høye.²⁹⁰ Derfor er det også klart at BDS hadde en interesse av å fremstille cruise som en ferieform hvor passasjerene fikk mye igjen for pengene. Ved å markedsføre cruise som en billig form for ferie overfor Nordmenn, kan det også tenkes at BDS ønsket å nå ut til bredere lag av befolkning, og skape interesse for cruisefart blant folk som hadde liten eller ingen erfaring med denne type turisme. Det samme ser ut til å ha vært tilfelle for NAL, som fra ca. 1925 begynte å arrangere billigere sommercruise til Nordkapp.²⁹¹

²⁸⁹ Se *Bergens Tidende* 4. april 1932

²⁹⁰ Solemdal 1945: 210.

²⁹¹ Veia m.fl. 1960: 230-231.



Figur 9 *Aftenposten* 27.april 1933

Økende grad av markedsføring direkte rettet mot nordmenn fra utenlandske rederier kan likevel tyde på at rederiene mente det var muligheter for å etablere seg i et norsk marked for cruiseturisme. På slutten av 1930-tallet utgav både Canadian Pacific og Norddeutscher Lloyd (NDL) egne brosjyrer på norsk, hvor rederiene tilbød billige cruise samt feriereiser med regulære linjeskip til Middelhavet.²⁹² Svenska Amerika Linien annonserte også i *Aftenposten* for cruise til Østersjøen med sitt transatlantiske passasjerskip M/S *Gripsholm*.²⁹³ Norge var derfor ikke lenger bare et feriemål i seg selv, men nordmenn ser i økende grad ut til å ha vært en passasjergruppe som rederier i inn- og utland henvendte seg til. Dette viser også hvordan passasjerredier ikke bare utnyttet eksisterende etterspørsel, men at det også ble forsøkt å skape nye markeder hvor etterspørselen i utgangspunktet var liten.

4.4 Konkurransedyktighet?

4.4.1 Priser og konkurransedyktighet

Antall aktører innen cruiseferie økte øyensynlig, spesielt i løpet av 1930-årene, og for å tiltrekke seg passasjerer solgte flere rederier billetter til svært lave priser. Rederier som for eksempel P&O reklamerte for cruise til £ 1 pr. dag.²⁹⁴ Mens markedet for oversjøisk passasjerfart var gjennomregulert av de såkalte skipskonferansene, stod rederiene friere når det gjaldt cruise. Dette kan ha bidratt til å presse billettprisene ned, noe som igjen førte til skjerpert konkurranse. For å kunne dekke de store driftskostnadene som ble presentert i forrige kapittel, måtte BDS ha relativt høye billettpriser. Dette skapte utfordringer i et marked som i

²⁹² BSJ - *Mont Cruises - Feriereiser til sjøs*, *Canadian Pacific* (udatert brosjyre, trolig fra 1938 eller 1939), *Til Madeira og de Kanariske øer*, *Norddeutscher Lloyd* (udatert brosjyre, trolig fra 1938 eller 1939).

²⁹³ *Aftenposten* 29. juni 1932

²⁹⁴ Se for eksempel *The Times* 6. april 1934.

stor grad var dominert av store britiske rederier. Britiske rederier som Cunard Line, Royal Mail Line, Orient Line og P&O hadde som sagt tilgang på større skip med stor passasjerkapasitet, og prisen pr. passasjer kunne følgelig senkes. Disse rederiene kunne i tillegg dra nytte av velutbygde organisasjoner på land, og ikke minst et stort nettverk av agenter i andre land, både for å arrangere, selge og markedsføre cruise.²⁹⁵

Ut fra den omfattende brevkorrespondanse mellom hovedkontoret i Bergen og salgskontoret i London, samt diskusjoner innad blant direktørene i Bergen, ser hele perioden fra 1930-1934 ut til å ha vært utfordrende for cruisevirksomheten. Allerede i januar 1930 ble det fra London klaget over at BDS var lite konkurransedyktige i møte med større britiske rederier som Royal Mail Lines og Blue Star Line.²⁹⁶ Fire år senere var denne problemstillingen like aktuell, og Jewell hevdet i flere brev at dårlige salgstall for *Meteors* norgescruise skyldtes konkurranse fra britiske rederier som kunne tilby cruise for betydelig lavere billettpriser enn BDS.²⁹⁷ Bildet er imidlertid ikke helt entydig. I juli 1934 annonserte både BDS, Orient Line og Blue Star Line for 14-dagers Norgescruise med en minstepris på ca. £ 20.²⁹⁸ Både P&O og Canadian Pacific annonserte i samme periode for lignende cruise, til omtrent samme pris.²⁹⁹ Det er lite som tyder på at det foregikk noe formelt samarbeid mellom rederiene når det gjaldt billettpriser, slik tilfellet var innenfor skipskonferansene. Likevel kan disse eksemplene tyde på at et mindre antall av større rederier i praksis kunne fastsette et bestemt prisnivå i ulike markeder, og på den måten befeste sine egne posisjoner.

For BDS' del var uansett denne femårsperioden preget av en stadig diskusjon om reduserte billettpriser. Solemdal foreslo ved flere anledninger å redusere billettprisene på utvalgte turer med hele 50 %.³⁰⁰ Passasjeravdelingen ser ut til å ha ment at lavere billettpriser tidlig i sesongen ville stimulere til flere bestillinger senere. Et annet tiltak var å arrangere kortere og billigere cruise, spesielt om sommeren, for på den måten å fylle skipene.³⁰¹ Direksjonen var likevel ikke villig til å ta denne risikoen, og vedtok derfor mindre reduksjoner. Likevel må reduksjoner mellom 30 % og 40 % ansees som betydelige priskutt. Hvorvidt disse tiltakene bidro til flere passasjerer er uvisst, men seilingsmønsteret forble stort sett det samme

²⁹⁵ Miller 2012: 254.

²⁹⁶ BSJ/BDS-Ms0041-D0651-Brev datert 21. januar 1930.

²⁹⁷ BSJ/BDS-Ms0041-D0650-brev datert 17. juli 1934.

²⁹⁸ *The Times* 11. juli 1934.

²⁹⁹ *The Times* 23. mai 1934 og 4. juni 1934.

³⁰⁰ BSJ/BDS-Ms0041-Aa0013.

³⁰¹ BSJ/BDS-Ms0041-D0650-Brev datert 1. desember 1930.

gjennom 1930-årene. Det viser også hvor langt BDS var villig til å strekke seg for å fylle skipene med flest mulig passasjerer. Ifølge Martin Solemdal var også BDS som liten aktør i internasjonal cruiseferd, i stor grad avhengig av å gjøre tiltak som kunne gi rederiet konkurransefortrinn. BDS skal derfor ha utbetalt høyere kommisjon til de reisebyråene og agentene som solgte billetter på vegne av rederiet, et tiltak som også kan ha bidratt til et høyt kostnadsnivå for cruisevirksomheten.³⁰² Solemdal beskrev dette som "en torn i øyet" på de britiske rederiene.³⁰³ Videre hevder Solemdal også at flere rederier diskuterte opprettelsen av skipskonferanser også innen cruiseferd, for å skape prissamarbeid og fastsettelse av billettpriser.³⁰⁴ BDS skal ha stilt seg negativ til dette, muligens fordi man som en liten aktør ville bli marginalisert innenfor et slikt system, og prisditt mer ressurssterke rederiers interesser. Til tross for spesialiserte cruiseskip ser det ut til at BDS konkurrerte om mange av de samme passasjergruppene som rederier med langt mindre egnet tonnasje. Da kunne det å være en liten aktør, med små og kostbare skip tvert imot svekke BDS' konkurransedyktighet. Spesialiseringen var derfor ikke ensbetydende med at BDS fikk tilgang på en egen gruppe reisende.

4.4.2. Kapasitetsutnyttelse.

Det har ikke lyktes å finne statistikk som kan gi en indikasjon på hvor mange passasjerer BDS hadde i cruiseferden i perioden 1920-1939, ei heller noe statistikk som kan si noe om passasjerens nasjonalitet. Selv om det riktignok finnes oversikter over det totale antall passasjerer pr. passasjerskip for enkelte år, er dette for lite tallmateriale for å kunne si noe om den generelle utviklingen.

Et unntak er imidlertid 1932, hvor årsregnskapet inneholder en oversikt over antall passasjerer pr. tur. Forutsatt at disse tallene er korrekte, viser det at den økonomiske depresjonen også gav store utslag i BDS' passasjertall. På totalt åtte turer, både til Middelhavet, Nordkapp, Svalbard og Østersjøen, skal *Stella Polaris* ha fraktet i gjennomsnitt ca. 118 passasjerer pr. tur.³⁰⁵ Dette gav en lav kapasitetsutnyttelse, ettersom "Stella Polaris" hadde køyer for 200 passasjerer, og en total besetning på ca. 130. Einar Joys oppgav i 1951 at *Stella Polaris* behøvde ca. 65 % kapasitetsutnyttelse pr. tur, for at turen ikke skulle gi

³⁰² Mens den vanlige satsen på slike kommisjoner skal ha vært ca. 5 % av billettprisen, betalte BDS 10 %.
Solemdal 1945: 140.

³⁰³ Solemdal 1945: 140.

³⁰⁴ Solemdal 1945: 140.

³⁰⁵ BSJ/BDS-Ms0041-Rb0008.

økonomisk underskudd.³⁰⁶ Dersom dette var tilfelle kan man gå ut fra at *Stella Polaris* på mange turer hadde et lavt belegg, i forhold til det BDS hadde satt som et minimum antall passasjerer. Bildet er imidlertid ikke helt ensidig negativt. *Meteor* hadde på flere av sine norgescruise tilnærmet fullt belegg, og skal ha fraktet totalt 1458 passasjerer sommeren 1932.³⁰⁷ I 1932 fraktet derfor "Meteor" flere passasjerer enn "Stella Polaris", som bare skal ha fraktet 1011 passasjerer.³⁰⁸ Dette til tross for at *Stella Polaris* hadde langt flere døgn i drift enn *Meteor*. Så sent som i 1938 var heller ikke forskjellen mellom antall passasjerer på de to skipene veldig stor, antall driftsdøgn tatt i betraktning.³⁰⁹ Dette tyder helt klart på at det var i sommersesongen BDS hadde flest passasjerer, og ikke minst på at det fremdeles var et betydelig marked for cruise til tross for de økonomisk vanskelige tidene.

4.5 Konklusjon

Cruise og sjøreiser som ferieform var altså et økende fenomen i perioden 1920 til 1939, og en type skipsfart og turisme som stadig flere rederier valgte å satse på. Dette gjaldt både store internasjonale rederier med lang erfaring innen passasjerfart, men også aktører med begrenset internasjonal erfaring som for eksempel BDS. BDS' satsing på cruiseferie fra og med 1920 inngikk i så måte i en internasjonal trend blant passasjerredier. Det spesielle ved BDS var som sagt at rederiet anskaffet to spesialiserte cruiseskip i løpet av første halvdel av 1920-årene, og at BDS dermed fikk et driftskonsept som var nokså enestående i internasjonal sammenheng. Som et norsk rederi som hovedsaklig drev linje- og passasjerfart langs norskekysten og i Nordsjøen, var cruisevirksomheten en helt annerledes type skipsfart. Det var likefullt en virksomhet som ble en stadig viktigere for BDS, og som gjorde at rederiets internasjonale nærvær og orientering økte.

Cruiseferie var en mobil form for turisme, ettersom skipene kunne flyttes til de markedene hvor etterspørselen var størst, eller hvor rederiene vurderte at muligheten for å skape nye markeder var størst. Å etablere seg i nye markeder forutsatte imidlertid kjennskap til det aktuelle markedet, eller i BDS' tilfelle, kontakter og nettverk innad i markedet. For BDS var britene den klart viktigste passasjergruppen, og på mange måter var Storbritannia senter for cruisevirksomheten. En stor del av den daglige driften av cruisevirksomheten ser også ut til å

³⁰⁶ BSJ/BDS-Ms0041-D0118, Brev datert 28. september 1951.

³⁰⁷ BSJ/BDS-Ms0041-Rb0008.

³⁰⁸ BSJ/BDS-Ms0041-Rb0008.

³⁰⁹ BSJ/BDS-Ms0041-Rb0015.

ha vært overlatt til London-kontoret. I løpet av 1930-årene ble imidlertid det amerikanske markedet ble et satsingsområde for BDS. I disse to markedene var tilgangen på aktuelle passasjergrupper trolig størst og derfor bygget også BDS opp egne organisasjoner og selskaper som skulle markedsføre og selge cruise for BDS. For å kunne greie dette var imidlertid BDS helt avhengig av andre reiselivsaktører som allerede var etablert i ulike markeder, og som hadde inngående kjennskap til disse markedene. Avhengigheten av slike aktører var derfor et karakteristisk trekk ved BDS cruisevirksomhet i 1920- og 1930-årene.

Gjennom hele perioden 1920 til 1939 var det en kamp for å fylle rederiets to cruiseskip, og tiltrekke seg et tilstrekkelig antall passasjerer. Resultatene for cruisevirksomheten varierte derfor sterkt gjennom perioden, og tidvis seilte skipene med svært lave passasjertall. Dette foranlediget også interne diskusjoner om i hvilken grad BDS burde satse på cruise, og hvordan dette burde gjøres. Likefullt fortsatte BDS med cruisevirksomheten gjennom hele denne 19-års perioden. Til tross for alle de store utfordringene ble innsatsen innen cruisebart og turisme trappet opp i løpet av denne perioden. BDS viste her vilje til å ta stor risiko, både ved å satse i helt nye markeder og arrangere cruise i deler av verden rederiet hadde liten forretningsmessig erfaring med. Særlig mot slutten av 1920-tallet og begynnelsen av 1930-årene ser det ut til at det foregikk et svært aktivt arbeid for å nå nye markeder. Dette ble også gjort i land hvor BDS hadde begrenset eller liten erfaring fra tidligere. Stor risikovilje kom også til uttrykk ikke minst når det gjaldt betydelige investeringer i ny tonnasje og virksomheter i utlandet. På den måten førte utvidelsen av cruisevirksomheten til at BDS' internasjonale tilstedeværelse økte, blant annet gjennom datterselskaper og et omfattende nettverk av agenter og samarbeidspartnere. Etersom cruise først og fremst rettet seg mot markeder utenfor Norge, ble cruisevirksomheten tilsynelatende mer internasjonal i sitt vesen enn brorparten av BDS øvrige virksomhet i perioden 1920-1939. Derfor var kanskje også cruisevirksomheten et av de sterkeste symbolene på BDS utad.

5. Turisme, prestisje og omdømme.

5.1 Introduksjon

I de foregående kapitlene har jeg fokusert på hvordan BDS etablerte en spesialisert form for cruisevirksomhet i løpet av 1920- og 1930-årene, og at dette var en virksomhet rederiet benyttet store økonomiske ressurser på. Virksomheten ble utviklet og utvidet i en periode preget av skiftende økonomiske konjunkturer internasjonalt, samt store endringer i driftsgrunnlaget for en rekke rederier engasjert i passasjerfart. Disse forholdene bidro til at BDS i økende grad opererte i markeder dominert av store utenlandske aktører, særlig britiske. For et rederi som i utgangspunktet hadde begrenset internasjonal erfaring var det derfor ekstra krevende å drive cruisevirksomhet i utenlandske markeder. Dette viste seg både gjennom lave passasjertall, lange opplagsperioder og diskusjoner om hvilket ambisjonsnivå rederiet skulle legge seg på i forhold til cruisevirksomheten. Til tross for disse negative faktorene fortsatte som sagt BDS med cruisevirksomhet gjennom hele mellomkrigstiden. Spørsmålet er da *hvorfor* cruise ble et satsingsområde for BDS, og hva som var selve hensikten med å drive en kostnadskrevende og høyt spesialisert virksomhet i mellomkrigstiden.

I dette kapitlet skal jeg diskutere hvilke funksjon(er) cruisevirksomheten kan ha hatt for BDS, og særlig fokusere på cruisevirksomhetens forbindelser til passasjerfart og turisme for øvrig. På hvilken måte inngikk BDS' cruisevirksomhet i en større satsing på turisme i mellomkrigstiden, og hvilke funksjon hadde cruisefart innenfor denne satsingen? Hvordan kunne cruisevirksomheten ha en omdømmebyggende funksjon for BDS, og på hvilken måte kom dette til uttrykk?

For å undersøke hvorvidt BDS satsing på cruise og turisme var en del av en generell trend nasjonalt og internasjonal, vil det også være viktig å undersøke hvordan andre aktører engasjerte seg i turisme. Derfor vil jeg særlig undersøke hvordan turisme ble en stadig viktigere del av flere rederiers virksomhet. Fokuset vil her være på NFDS og VDS, to av de andre dominerende aktørene innen norsk kystfart. Dette vil kunne synliggjøre hvilken rolle passasjerredier spilte i utviklingen av norsk turisme i mellomkrigstiden, og mer generelt hvordan turisme og reiseliv påvirket rederienes drift og virksomhet i denne perioden. Her vil jeg også undersøke noe av kompleksiteten og mangfoldet i den virksomheten linjeredier engasjert i passasjerfart drev og utviklet i 1920- og 1930-årene. Dette vil også kunne vise

hvordan BDS i samarbeid med andre norske aktører bidro til å fremme Norge som feriemål for både utenlandske og norske turister. Samtidig vil jeg også diskutere hvilke interesser BDS hadde i turisme, som enten gikk på tvers av andre norske aktører, eller som gjorde BDS til en spesiell aktør innen norsk turistnæring i mellomkrigstiden.

Jeg vil også drøfte hvordan BDS benyttet cruise og turisme for å konsolidere og styrke bildet av rederiets som et ledende norsk passasjerrederi i mellomkrigstiden. Som vist i kapittel 3 var det betydelige utgifter forbundet med cruisevirksomheten. Men at cruisevirksomheten var økonomisk rasjonell var ikke nødvendigvis ensbetydende med at dette var en lukrativ virksomhet for BDS. Jeg vil derfor argumentere for at den spesialiserte formen cruisevirksomheten fikk, samt det tilsynelatende høye utgiftsnivået, delvis hadde sammenheng med at BDS ønsket å benytte cruisevirksomheten til å profilere rederiet, samt bygget et godt omdømme og en tydelig merkevare. For et stort rederi som BDS kunne dette være viktige verdier, både i et langsiktig og kortsiktig perspektiv. Godt omdømme kan på en annen side være en verdi som vanskelig lar seg måle og identifisere.³¹⁰ Jeg vil likefullt diskutere hvordan BDS benyttet cruisevirksomheten for å skape et narrativ om rederiet som en toneangivende aktør innen norsk turisme og passasjerfart. Her vil jeg også drøfte hvordan andre aktører, gjennom ulike medier, bidro til denne fortellingen.

5.2 Linjerederier og reiselivsaktører

Den sterke reduksjonen i emigrantrafikken i løpet av 1920-årene er som nevnt en viktig forklaringsfaktor for cruisevarens fremvekst som en alternativ form for passasjerfart. Rederienes satsing på cruisevare kan imidlertid ikke bare forstås som et "krisetiltak" for å beskjefte tonnasje som ellers ville vært overflødig. Flere rederier hadde en bred tilnærming til turisme, og turister ble på flere områder en viktigere passasjergruppe i mellomkrigstiden. Etersom flere linjerederier hadde drevet passasjerfart siden midten av 1800-tallet, var disse aktører som hadde svært lang erfaring og kompetanse når det gjaldt passasjerhåndtering, samt kunnskap med å tilpasse tilbud etter passasjerenes behov og krav. Rederier som for eksempel HAPAG og Orient Line hadde allerede før 1900 foretatt betydelige investeringer innen cruisevare, og styrket i mellomkrigstiden rollen som arrangører av feriereiser, både i sommer- og vintersesongen. Som nevnt i forrige kapittel hadde rederier som drev passasjerfart gjennom flere år etablert omfattende nettverk av agenter og andre forbindelser og kunne således benytte disse til å formidle tilbud til en større gruppe mennesker i flere land og regioner. Flere

³¹⁰Kobrak: 2013: 766.

rederier hadde derfor gode forutsetninger til å omstille driften, og diversifisere virksomheten til andre former for skipsfart og passasjerhåndtering. I en periode hvor konvensjonelle markeder helt eller delvis forsvant, og med høy grad av politisk og økonomisk usikkerhet, ble diversifisering og risikospredning overlevelsesstrategier for en rekke rederier. Som en konsekvens av dette satset flere rederier på å omstille driften fra ordinær rute- og linjefart til cruise, og ikke minst til ferie- og fritidsmarkedet.

Som nevnt i kapittel 4 ble klasseinndelingen ombord på skipene i transatlantisk passasjerfart endret for å tilpasses nye passasjergrupper, og stimulere til økt trafikk av feriereisende. Denne utviklingen satte også føringer for design og utforming av nye skip, i tillegg til ombygging av eldre tonnasje. Bedring av standard på lugarer og andre passasjerbekvemmeligheter preget både ny- og ombygget tonnasje i løpet av mellomkrigstiden. Skipene ble i så måte tilpasset en tilpasset middelklassen i samfunnet, som hadde tid og økonomi til å foreta lengre feriereiser, men for en relativt rimeligere billettpris. Rederier som for eksempel Cunard la stor vekt på å øke standarden for majoriteten av passasjerene ombord, og ikke bare for de pengesterke passasjerene på 1./"Cabin-klasse".³¹¹ Turister og feriereisende skulle derfor i stor grad tilbys service og standard som tidligere hadde vært forbeholdt et mindretall av passasjerene. De to ledende tyske passasjerrederiene, HAPAG og NDL, skal i særlig grad ha klart denne omstillingen, og oppnådd store markedsandeler på bekostning av britiske rederier.³¹²

Selve sjøreisen ble som sagt en feriereise i seg selv, men skulle også være en del av et mer helhetlig ferietilbud fra rederienes side.³¹³ Ikke minst var det viktig å sørge for transport av passasjerene til og fra havnene, og de transportmidlene som da ble benyttet holdt også god standard.³¹⁴ Videre tilbydde flere rederier reiser og opphold på land. Det ledende franske passasjerrederiet Compagnie Générale Transatlantique (CGT) skal for eksempel ha investert i hoteldrift og bilturisme, mens både Cunard og særlig Canadian Pacific solgte ferieturer til Canada og USA som en forlengelse passasjerrutene over Nord-Atlanteren.³¹⁵ Canadian Pacific markedsførte seg blant annet som "The World's Greatest Travel System", og la vekt på

³¹¹ Gladden 2014: 72.

³¹² Hyde 1975: 237.

³¹³ Gladden 2014: 73.

³¹⁴ Dette kan kanskje sammenlignes med moderne form for cruiseferie hvor luftfart spiller en viktig rolle i å bringe passasjerer til startpunkt for cruiset. Miller 2012: 326. Ettersom Newcastle var BDS' sentrale anløpshavn for cruise i Storbritannia, var det også av stor betydning å transportere passasjerer fra de mer folkerike områdene i det sørlige England nordover. Dette var gjenstand for omfattende diskusjon og nøye planlegging fra rederiets side. Se BSJ/BDS-Ms0041-D0651-Brev datert 2. august 1928 og brev datert 7. april 1930.

³¹⁵ Miller 2012: 255, *The Times* 14. april 1936.

at rederiet, foruten cruise, kunne tilby helhetlige feiretilbud i form av sjøreise, jernbane og hoteller.³¹⁶ I vesentlig større grad enn tidligere, var altså passasjerfarten i mellomkrigstiden integrert i et reiselivssystem, som også bestod av andre typer næringsvirksomhet. Både tyske, franske og britiske rederier gjorde strategiske valg og prioriteringer som førte til at de ble sentrale aktører innen reiseliv og turisme internasjonalt.³¹⁷

5.2.1 Norske rederier som reiselivsaktører 1920-1939.

Den utviklingen som ble skissert ovenfor, gjaldt i stor grad også for norske rederier som drev passasjerfart, både innenriks og utenriks. Norge merket også den sterke veksten inne turisme i mellomkrigstiden. Spesielt vestlandsfjordene og Nord-Norge utviklet seg til populære reisemål for utenlandske turister. Flere nordmenn fikk også tid og økonomi til å ferie, og dermed økte etterspørselen fra nordmenn for organiserte ferietilbud i siste halvdel av 1930-årene.³¹⁸ Turisme vokste frem som en egen næring med stadig flere involverte aktører.

Dette omfattet blant annet private aktører som lokale reiselivsforeninger, hoteller, større landsomfattende reisebyråer, men også statlige aktører som NSB. Allerede i 1903 hadde en lang rekke private og offentlige aktører for gått sammen for å stifte Landslaget for Reiselivet i Norge.³¹⁹ Denne foreningen ble i løpet av mellomkrigstiden et svært sentralt organ for utviklingen turisme av i Norge, og BDS var representert i styret fra 1929.³²⁰ Foreningen fikk flere roller, både som interesseorganisasjon og som diskusjonsforum for norsk turistnæring. I tillegg var også Landslaget en organisasjon som aktivt arbeidet for å markedsføre Norge som feriemål i utlandet, og som distribuerte eget markedsføringsmaterieil. Innsamling av statistikk var en annen viktig oppgave.³²¹

Foruten BDS var en rekke andre rederier medlemmer av foreningen, og flere av de store norske rederiene i passasjerfart hadde betydelige egeninteresser når det gjaldt turisme.³²² To sentrale aktører her var som tidligere nevnt to av de toneangivende aktørene i norsk kystfart, NFDS og VDS. Begge rederiene hadde erfaring med turisme fra før første

³¹⁶ *The Times* 1. juli 1927.

³¹⁷ Miller 2012: 325.

³¹⁸ Hundstad 2013: 116-117.

³¹⁹ Foreningen het opprinnelig Landsforeningen for Reiselivet i Norge, men endret i 1929 navn til Landslaget for Reiselivet i Norge. Lampe 1928: 11-12.

³²⁰ Kristofer Lehmkuhl var styremedlem fra 1929, og ble i 1936 avløst av Einar Joys, ettersom sistnevnte på samme tidspunkt ble administrerende direktør og direktjonsformann i BDS. Lampe 1953: 204.

³²¹ Lampe 1928: 31.

³²² I 1928 var 29 norske rederier oppført som medlem av Landslaget. Lampe 1928:22

verdenskrig, og foretok i løpet av siste halvdel av 1920-årene ny satsing på turisme og reiseliv. I likhet med BDS forsøkte også NFDS å spesialisere seg innen cruisebart. Fire år etter at BDS anskaffet *Meteor* kjøpte NFDS den tidligere britiske konge-yachten *Alexandra*, og bygget dette om til et rendyrket cruiseskip.³²³ Skipet ble omdøpt til D/Y *Prins Olav* og satt inn i cruisebart, først og fremst langs norskekysten i sommersesongen. På samme måte som før første verdenskrig, innledet NFDS og BDS her et samarbeid, spesielt innen salg og markedsføring gjennom utgivelse av felles brosjyrer for cruise.³²⁴ Begge rederiene benyttet derfor i stor grad de samme nettverk og forbindelser for å selge og markedsføre cruise.³²⁵ Samarbeidet var imidlertid også preget av konflikt, spesielt når det gjaldt anvendelsen av cruiseskipene i høst- og vintersesongen. BDS oppfattet *Prins Olav* som en betydelig konkurrent, noe som igjen kan tyde på at BDS selv ønsket å opprettholde sin enestående posisjon innen spesialisert cruisebart.³²⁶ NFDS satsing på cruisebart ble imidlertid kortvarig. Den økonomiske krisen tidlig i 1920-årene hadde rammet rederiet hardt, og da den økonomiske depresjonen inntraff i 1930-årene, hadde rederiet stor gjeld og lav egenkapital.³²⁷ Det ser heller ikke ut til at NFDS arbeidet like aktivt for å etablere helårs cruisevirksomhet, slik BDS gjorde. Følgelig ble *Prins Olav* trukket ut av cruisebart i 1936.³²⁸

Til tross for at både NFDS og VDS havnet i økonomiske vansker på slutten av 1920-tallet/tidlig på 1930-tallet, var likevel turisme et satsingsområde, og noe som ble en viktig del av driftsgrunnlaget for hurtigruten mellom Bergen og Kirkenes. Begge rederiene kontraherte i

³²³ Skipet var bygget i 1908. I likhet med BDS' anskaffelse av *Meteor* i 1921, skal Henry J. Jewell også ha vært en viktig mellommann for NFDS i anskaffelsen av *Alexandra*. NFDS skal ha betalt £ 25. 000 for skipet, altså omtrent den samme summen som BDS betalte for *Meteor* i 1921. Danielsen og Vedeld: 224.

³²⁴ Kort tid etter at *Prins Olav* ble satt i drift avholdt NFDS og BDS et møte i Bergen for å utforme retningslinjer for hvordan rederiene skulle drive cruisevirksomhet i sameksistens, og ikke minst hvorvidt NFDS skulle ha adgang til London-kontoret, som BDS da var alene om å drive. BSJ/BDS-Ms0041-D0118-Avskrift av protokoll datert 6. juli 1925.

³²⁵ NFDS innledet i likhet med BDS samarbeid med *Aftenposten* og Bennetts Reisebureau for å arrangere turer, spesielt ment for avisens abonnenter. *Aftenposten* 5. mai 1927. I tillegg var B&N Line Royal Mail Ltd. agent for NFDS i London. Her skal det også nevnes at Henry J. Jewell også var direktør for et av NFDS datterselskaper i London, som betjente NFDS godsruete mellom Storbritannia og Middelhavet. På den måten skulle han både ivareta BDS' og NFDS interesser. Danielsen og Vedeld 1957:174.

³²⁶ I brevkorrespondanse med NFDS' administrerende direktør Thomas Thoresen, gav BDS uttrykk for stor skepsis til at NFDS ville sette *Prins Olav* inn i cruisebart i Middelhavet. BSJ/BDS-Ms0041-D0651. Brev datert 22. juni 1927 og 24. desember 1927.

³²⁷ Det ser heller ikke ut til at direksjonen i NFDS var interessert i å foreta noen videre satsing på cruisebart slik BDS gjorde. Danielsen og Vedeld 1957 : 256.

³²⁸ I 1936 ble det inngått en ny hurtigruteavtale mellom norske myndigheter, BDS og NFDS som innebar at hvert rederi skulle sette inn et nytt skip i hurtigruten. NFDS besluttet derfor å trekke *Prins Olav* ut av cruisebart, og ombygge skipet for å sette det inn i hurtigrutefart. *Prins Olav* var også et lite driftsøkonomisk skip, som krevde nær 80 % belegg for å kunne drives lønnsomt. Til sammenligning krevde *Stella Polaris* som sagt 65 % belegg for å drives lønnsomt. Dette vitner om at spesialbygde cruiseskip var mer driftsøkonomiske enn ombygde. Danielsen og Vedeld 1957: 254, 256 og Kolltveit 1981: 63.

denne perioden ny tonnasje til ruten, som i form av økt passasjerkapasitet og bedre standard, var ment for å stimulere til økt turisme.³²⁹ I samband med dette ble det også gjennom hele mellomkrigstiden drevet et omfattende markedsføringsarbeid, og spesielt VDS la sterk vekt på å markedsføre hurtigruten som en turistrute, og som en del av feriereiser til Nord-Norge.³³⁰ Både staten og andre reiselivsinteressenter hadde interesser av at kystrutene, og spesielt hurtigruten, og NFDS og VDS hadde på den måten støtte fra andre aktører i denne satsingen.³³¹ Sommermånedene juni-august, var høysesong for turismen i Norge, og både NFDS og VDS opprettet egne turistruter til Nord-Norge, hvor det ble benyttet kyst- og lokalruteskip.³³² Flere rederier som drev lokal rutefart satset også på turisme, både i form av egne sesongbaserte turistruter, samt investering i ny tonnasje som var tilpasset økt turisme.³³³ Et økt fokus på vinterturisme og Norge som vintersportssted, vitner også om at rederiene ønsket å utvide turistsesongen.³³⁴ Mye tyder således på at rederiene hadde felles interesse av å utvikle norsk turistnæring til en helårsnæring.

5.3 Det Bergenske Dampskibsselskab som norsk reiselivsaktør.

Økt satsing på turisme var altså et fellestrekk ved både norske og utenlandske rederier som drev passasjerfart. I norsk sammenheng ser det likevel ut til at BDS var det passasjerrederiet, samt en av de private aktørene, som hadde størst internasjonal orientering når det gjaldt turisme. Som diskutert i kapitel 3 var BDS i mellomkrigstiden et rederi med en svært differensiert virksomhet. Rederiets økonomiske interesser var spredd utover flere former for skipsfart og selskaper, noe som i særlig grad kom til uttrykk når det gjaldt turisme. I løpet av 1920- og 1930-årene, samt i det foregående tiåret, foretok BDS investering i selskaper og virksomheter som direkte eller indirekte var engasjert i turisme, og som på den måten også hadde forbindelser til cruisevirksomheten. Dette ble gjort i samarbeid med flere andre norske rederier og aktører innen turisme. Et av de tidligste eksemplene på dette var opprettelsen av Norsk Hotelcompagnie, sammen med blant annet Fred. Olsen & Co. og Bennetts

³²⁹ NFDS mottok ny tonnasje til hurtigruten i 1925 og 1931, noe også VDS gjorde i 1932. I 1927 mottok også Det Stavangerske Dampskibsselskab ny tonnasje til hurtigruten, og hurtigruteflåten gjennomgikk i så måte en vesentlig modernisering i løpet av mellomkrigstiden. Danielsen og Vedeld 1957: 222-223, 253.

³³⁰ Foruten avisannonser utgav VDS forseggjorte brosjyrer på både tysk, engelsk og norsk, hvor det ble reklamert for både ferieturer med hurtigruten. Ra/Pa-1189/x/xd/L0001/0004, Ra/Pa-1189/x/xd/L0001/0005

³³¹ Landsforeningen for reiselivet i Norge 1928: 36-37, 48-49.

³³² Dette var et konsept som ikke var helt ulikt den cruisearten BDS og NFDS hadde drevet før første verdenskrig. Stavseth 1956: 212-213.

³³³ Hardanger Sunnhordlandske Dampskipsselskap(HSD) i Bergen, anskaffet for eksempel i 1922 en tidligere britisk privat yacht, og satte denne inn i en egen turistrute i Hardangerfjorden. Kolltveit 2005: 109-111, 139-141.

³³⁴ Se Stavseth 1956: 215-217 og BSJ/BDS-Ms0041-D0650-Brev datert 16.februar 1934.

Reisebureau, i 1916.³³⁵ Dette selskapet ble utviklet til en "hotellkjede" som kjøpte opp flere norske høyfjellshoteller.³³⁶ Martin Solemdal ble etter hvert valgt til medlem av direksjonen i selskapet, og sammen med Kristofer Lehmkuhl var han også aksjonær i selskapet.³³⁷ Mens hotellene i denne "kjeden" i stor grad rettet seg mot mer velstående turister, investerte også BDS i et rimeligere høyfjellshotell/vandrerhjem på Mjølfjell, i tilknytning til Bergensbanen.³³⁸

Investeringene i disse hotellene kan sees i sammenheng med rederiets senere satsing på vinterturisme. Den norske turistsesongen var som sagt relativt kort, og investeringen i disse virksomhetene kunne således bidra til å utvide sesongen, og i større grad gjøre den til en helårsvirksomhet. Rederiets passasjerruter over Nordsjøen var en sentral del av denne satsingen, og noe igjen som kunne bidra til økt passasjertrafikk også i lavsesongen.³³⁹

I 1927 gikk BDS sammen med NFDS, VDS, de tre reisebyråene Berg Hansen & Co., Bennetts Reisebureau og Thomas Cook & Son. samt Finnmarks Turistforening for å stifte Nordkap Vel A/S. Nordkapp var et populært reisemål for turister og cruiseskip i mellomkrigstiden, og selskapets formål var å sørge for utbedring av infrastruktur på Nordkapp-plataet samt i Hornvika hvor ilandstigningen foregikk.³⁴⁰ Opprettelsen av selskapet innebar en kommersialisering av Nordkapp som reisemål, og at BDS og andre aktører således fikk et eierskap til dette. Ved å investere i infrastruktur kunne både lokale næringsinteresser og rederiene styrke tilbudet overfor turistene. Samtidig ville de befeste sine posisjoner som turismearrangører overfor utenlandske aktører. BDS investerte også i etablerte selskaper og virksomheter, blant annet reisebyråer. I 1918 ble Bennetts Reisebureau i Oslo omgjort til et aksjeselskap, hvor BDS ble en betydelig aksjonær, og hvor Martin Solemdal fra begynnelsen

³³⁵ I tillegg ser det ut til at både NFDS og NAL hadde interesser her, ettersom de administrerende direktørene i begge rederiene fra begynnelsen, var medlemmer av representantskapet i Norsk Hotelcompagnie. BSJ/BDS-Ms0041-Ae0001.

³³⁶ Dette omfattet blant annet Dr. Holms Hotel på Geilo, Finse Hotel og Haugastøl Fjellstue.

³³⁷ Det var ikke uvanlig at direktører i BDS som hadde styreverv i andre selskaper som rederiet var aksjonærer i, selv hadde aksjeposter i disse selskapene. Dette var for eksempel tilfelle med B&N Line i London. Det interessante i denne sammenheng er likevel at Lehmkuhl beholdt aksjeposten i selskapet etter at han var gått av som leder for BDS. Dømt ut i fra hans etterlatte brevkorrespondanse, tilbrakte Lehmkuhl mye tid både på Finse og Geilo. Det kan således se ut til at personlige interesser spilte en rolle når BDS valgte å investere i ulike selskaper.

³³⁸ BSJ/BDS-Ms0041-Aa0015.

³³⁹ Både for englandsruten, Rotterdamruten og Hamburgruten ble skiferier og vintersport i Norge en viktig del av markedsføringen. Gjennom London-kontoret ble det solgt "pakketurer" som innebar både billett med englandsruten, bergensbanen og kost og losji på hotell. BDS hadde således stor interesse av å fremstille Norge som et vinterreisemål. Se for eksempel *The Times* 14. januar 1933 og 6. desember 1937.

³⁴⁰ Dette gjaldt for eksempel kaianlegg, toaletter, post og telegraf, suvenirutsalg. Selskapet hadde ved oppstarten en aksjekapital på 12. 000 kr, hvorav BDS og NFDS var majoritetseiere med til sammen halvparten av aksjekapitalen. RA/PA-1189/F/Fab/L0005/0002.

var styremedlem på vegne av rederiet.³⁴¹ Bennetts stod blant annet for arrangementer og utflukter på land i tilknytning til BDS' norgescruise, og ordnet billetter til *Aftenpostens* abonnentturer.³⁴² Men med tanke på byråets lange erfaring og etter hvert internasjonale tilstedeværelse, kunne også et tett samarbeid med Bennetts gi BDS adgang til et stor nettverk av agenter i en rekke land.³⁴³ Eierinteressene i disse selskapene utgjorde en indirekte styrking og utvidelse av BDS cruisevirksomhet, ettersom eierskap og styreverv gav muligheter for å utøve makt og innflytelse over selskaper som var viktige for ulike ledd av cruisevirksomheten. Å bygge ut en stor egen organisasjon for disse formålene ville trolig være tids- og kostnadskrevende, og utgjøre en betydelig økonomisk risiko.³⁴⁴ Investeringer i selskaper som Bennetts gav derfor BDS større fleksibilitet, og kan ha bidratt til å styrke rederiets konkurranseevne og posisjon innen norsk turistnæring.

I tillegg hadde BDS også eierinteresser i selskaper, både lokalt og nasjonalt, som også hadde turisme som driftsgrunnlag.³⁴⁵ Satsingen på turisme fra BDS' side var først og fremst internasjonalt orientert, men i løpet av 1930-årene rettet denne seg også i stor grad mot nordmenn. Ettersom cruise opprinnelig hadde begrenset appell blant nordmenn, forsøkte BDS å BDS tilby rimeligere feriereiser basert på de faste rutene.³⁴⁶ Til sammen gjorde dette BDS til et rederi med svært differensierte interesser innen turisme, noe som imidlertid ikke var helt uproblematisk.

³⁴¹ Blant andre aktører som kjøpte aksjer i reisebyrået var NFDS, NAL, VDS, Fred. Olsen & Co samt en rekke mindre rederier og lokale rutelag. NALs mangeårige direktør, Gustav Henriksen, var også styreformann i Bennetts mellom 1926 og 1938. Keilhau 1950: 390 og Haugstøl 1950: 260.

³⁴² I følge Martin Solemdal skal også Bennetts, sammen med Thomas Cook og American Express, ha vært svært sentral når det gjaldt å skaffe passasjerer til *Meteor*, de første sesongene skipet ble satt inn i cruiseferd i Middelhavet. Solemdal 1945: 139, BSJ/BDS-Ms0041-D0651-Brev datert 17. mars 1925.

³⁴³ Bennetts arrangerte turer over hele kloden, og var således avhengig av nettverk og forbindelser i mange land. I løpet av mellomkrigstiden etablerte også byrået en rekke reklamekontor internasjonalt, blant annet i London, New York og Paris. De to sistnevnte var som sagt viktig for BDS' cruisevirksomhet. Haugstøl 1950: 257.

³⁴⁴ Boyce 2008: 170.

³⁴⁵ BDS hadde for eksempel aksjer i både Fløibanen og Fløyrestauranten. Rederiet hadde også vært en viktig pådriver bak byggingen av Grand Hotel Terminus midt på 1920-tallet, og hadde i 1925 aksjer verdt 250.000 NOK i hotellet. I tillegg kom økonomiske bidrag til lokale bergenske turismeprosjekter som Turisttrafikkomiteen for Bergen. BSJ/BDS-Ms0041-Aa0013.

³⁴⁶ Dette ble gjort ved å tilby reduserte billettpriser i ferier og høytider, hvor billetten omfattet blant annet tur/retur med både BDS' skip og ulike jernbaneforbindelser. Sammen med NFDS ble det også hyppig annonsert i norske aviser for sommerreiser til Nord-Norge, både med selskapenes egne cruiseskip og ikke minst med hurtigruten. Her ble B&N-navnet benyttet for å markere samarbeidet mellom rederiene, og skape en felles profil utad. BDS utarbeidet også egne feriebrosjyrer for norske turister hvor rederiet kunne tilby en lang rekke feriereiser. Se for eksempel BSJ- *Det Bergenske Dampskibsselskab, Rutehefte Nr. 41, november 1938*, *Aftenposten* 29. juni 1932, BSJ - *Sommerreiser 1938* - Det Bergenske Dampskibsselskab, brosjyre datert 1938.

5.3.1 Motstridende interesser?

Selv om BDS i stor grad hadde sammenfallende interesser med andre norske selskaper og passasjerrederier i turisme, gjorde cruisevirksomheten at BDS hadde interesser som også gikk på tvers av andre selskaper. BDS uttrykte for eksempel skepsis til å utvikle hurtigruten som en turistrute, og mente at rutegående fartøyer langs norskekysten egnet seg dårlig for turister.³⁴⁷ Cruise var også omdiskutert turismereform, og særlig hotellnæringen utviste stor skepsis til cruise gjennom hele mellomkrigstiden. BDS' interesser innen begge disse bransjene kunne således havne i konflikt med hverandre. Allerede i 1920 uttalte næringslivet i Bergen og på Vestlandet at utenlandske turister som besøkte Norge med cruiseskip, var den gruppen turister som bidro minst til norsk turistnæring.³⁴⁸ Samtidig ble det også hevdet at denne formen for turisme vokste på bekostning av andre typer turisme, noe som ble ansett som en negativ utvikling for norsk turistnæring: "[M]an ser ikke med blide øine paa denne utvikling, da denne kategori av reisende ikke nedlægger $\frac{1}{3}$ av hvad en ordinær turist beregnes at nedlægge i vort land[...]"³⁴⁹ Bergen utviklet seg til en viktig anløpshavn for de utenlandske cruiseskipene, og for turistnæringen i Bergen og på Vestlandet forøvrig ser det ut til at utenlandske rederier ble oppfattet som en konkurrent.³⁵⁰ Dette gjaldt spesielt hotellene.³⁵¹

I 1925 gikk derfor flere aktører tilknyttet Landslaget for Reiselivet i Norge inn for innføre skatter og avgifter på anløp av cruiseskip i norske havner, noe som også ville rammet BDS. Forslaget møtte følgelig motstand fra både BDS og Norges Rederforbund.³⁵² Martin Solemdal skal ha trukket frem at rederiene fra før hadde store utgifter i forbindelse med cruisefarten, og at dette ikke var noen spesielt lukrativ virksomhet.³⁵³ Det ble i tillegg påpekt at rederiene brukte store summer på markedsføring av Norge som turistland, og at dette kom fellesskapet til gode.

³⁴⁷ På en stor norsk turistkongress i Bergen i 1928, uttalte Martin Solemdal på vegne av BDS, at hurtigruten først og fremst var en rute for frakt av gods og mennesker mellom havner langs kysten. Solemdal hevdet blant annet at støy i forbindelse med lasting og lossing, og fiskelukt fra lasterommene gjorde hurtigruten uegnet for lengre feriereise. Dette kan også ha vært et uttrykk for at BDS i større grad ønsket å kanalisere turister ombord på rederiets to cruiseskip. Landsforeningen for reiselivet i Norge 1928: 39.

³⁴⁸ Bergens Børs 1921: 46.

³⁴⁹ Bergens Børs: 1928: 37.

³⁵⁰ Statistikk fra Bergen Havnevesen tyder på en jevn økning av utenlandske cruiseskip som anløp Bergen, fra 34 skip i 1924 til 80 skip i 1928. Trolig som følge av depresjonen falt dette tallet til 64 skip i 1929, før det igjen var vekst fra 1931 og fram til 1934. Bergens Børs 1929: 175 og Bergens Børs 1939: 123.

³⁵¹ Det ble blant annet hevdet at utenlandske rederier kunne tilby bedre komfort enn de fleste norske hoteller, samt at det ble praktisert en mer liberal alkoholpolitikk ombord på cruiseskipene enn det som var tilfelle på norske hoteller. Se for eksempel *Aftenposten* 2. september 1925 og 4. desember 1926.

³⁵² At rederforbundet protesterte mot forslaget kan også ha hatt sammenheng med at både Kristofer Lehmkuhl og Hans Peter Westfal-Larsen på dette tidspunktet satt i sentralstyret for rederforbundet, og således representerte BDS og cruiseinteresser her.

³⁵³ Lampe 1928: 60.

Saken opptok BDS i lengre tid, og da Landslaget i 1929 ønsket økt økonomisk bidrag til markedsføring fra BDS, skal rederiet ha avslått nettopp fordi Landslaget fremdeles støttet forslaget om å avgiftsbelegge cruiseskip i norske farvann.³⁵⁴ Saken kom opp i samme periode som BDS kontraherte *Stella Polaris*. Ettersom sommersesongen utgjorde det viktigste driftsgrunnlaget for cruisevirksomheten hadde BDS en klar interesse av å sikre etterspørsel blant utenlandske passasjerer etter cruise til Norge. Denne avgiftssaken gir en indikasjon på hvilke særinteresser BDS hadde innen norsk turistnæring, og at rederiet i flere perioder var eneste norske aktør av betydning i cruisemarkedet. Andre norske reiselivsaktører som hotellene og NSB ønsket først å fremst å trekke turister som brukte mer tid på land, enn det som var tilfelle med cruiseturistene. Forholdet til andre norske turismeaktører var således preget av både samarbeid og motstridende interesser. Disse motstridende interessene kan ha vært en av årsakene til at BDS brøt samarbeidet med blant annet NSB i London i 1920, og forholdet mellom de to selskapene var anspent gjennom hele mellomkrigstiden.³⁵⁵

5.3.2 Englandsruten som turistrute.

Ruten mellom Bergen og Newcastle var BDS' viktigste passasjerrute, og en rute som gjorde rederiet til en sentral aktør i frakt av post og passasjerer mellom Storbritannia og Skandinavia. Ut i fra tallene som ble presentert i kapitel 3 var det også skipene i englandsruten som genererte størst inntekter for BDS. Ifølge statistikk fra Landslaget for Reiselivet i Norge utgjorde briter en av de største gruppene turister til Norge i 1930-årene.³⁵⁶ Næringslivet i Bergen uttalte allerede i 1920 at større skip, med bedre passasjerbequemmeligheter var viktig for å stimulere flere turister til å velge englandsruten som en del av feriereisen til Norge og Vestlandet.³⁵⁷ Allerede da BDS overtok englandsruten i 1880-årene var britiske turister en viktig del av rutens driftsgrunnlag.³⁵⁸ Denne passasjergruppen ser ut til å ha blitt stadig viktigere for englandsruten, og BDS begynte tidlig å markedsføre denne som en turistrute etter første verdenskrig.³⁵⁹ Gjennom markedsføring, annonser og rutehefter fremgår det tydelig at englandsruten ble en svært sentral del av BDS satsing på turisme i 1920- og 1930-årene. London- og Newcastle-kontorene arbeidet særlig for å markedsføre Norge som

³⁵⁴ BSJ/BDS Ms0041-D0651-Brev datert 30. august 1929.

³⁵⁵ En av grunnen til at BDS gikk ut av samarbeidet, skal ha vært at NSB ønsket større kontroll over kontoret i London, og ha egne folk fra Norge til å lede driften..I et brev til Eivind Heiberg, daværende generaldirektør for NSB, rettet Kristofer Lehmkuhl skarp kritikk mot måten NSB opptrådte på i London, og hevdet at statsbanene motarbeidet BDS' interesser som privat selskap. Keilhau 1951: 392, BSJ/BDS-Ms0041-D0650-Brev datert 19. april 1933.

³⁵⁶ Lampe 1953: 189.

³⁵⁷ Bergens Børs 1921: 46-47.

³⁵⁸ Pettersen 1954: 11.

³⁵⁹ Sommeren 1919 hadde BDS flere annonser i *The Times* for ferieturer til Norge med englandsruten. *The Times* 3. Juli 1919.

reisemål, og englandsruten som den hurtigste og beste forbindelsen mellom Storbritannia og Skandinavia. Veksten i passasjertrafikken over Nordsjøen skal tydeligvis ha vært så stor på 1930-tallet at BDS også valgte å benytte både *Meteor* og *Stella Polaris* for å øke passasjerkapasiteten i englandsruten om sommeren.³⁶⁰ Dette kan også vise hvor denne ruten var for BDS, og at trafikken mellom Newcastle og Bergen, både av turister og andre passasjerer, i stor grad var en av rederiets kjernevirksomheter.

Spesielt etter at BDS satte M/S *Venus* M/S *Vega* inn Englandsruten i henholdsvis 1931 og 1938 ser dette arbeidet ut til å ha blitt intensivert, og turisme ble i så måte en vesentlig del av driftsgrunnlaget for ruten. Dette satte også og satte føringer for utformingen av tonnasjen som ble satt inn her. I forbindelse med overleveringen av skipene, prioriterte også BDS å vise dem frem for både politikere, kulturpersonligheter og sentrale personer innen turismenæringen.³⁶¹ Begge skipene ble i den sammenheng omtalt som viktig for turisttrafikken mellom Norge og Storbritannia. *Aftenposten* skrev blant annet at: [V]ega vil bety en særdeles rik tilvekst til vår turistnæring[...].³⁶²

Visit **NORWAY**

FOR YOUR HOLIDAY THIS YEAR
No other country possesses such entrancing scenery, a more delightful climate, or offers a warmer welcome to visitors.

ONLY 18 HOURS TO NORWAY
From Newcastle-on-Tyne by the new M.V. "VEGA" (6,500 tons), maiden voyage at 7.30 p.m. on Saturday, June 4th, and thereafter on Tuesdays and Saturdays throughout the year. The sister ship "VENUS" will sail every Monday and Thursday at 7.30 p.m.—thus four sailings each week, offering berths for 1,500 passengers.

INEXPENSIVE HOLIDAY TOURS (INDIVIDUAL TRAVEL)
embracing all the famous scenic holiday districts

EXAMPLES:
13 DAYS: £17:5:0 **10 DAYS: £16:0:0**
One inclusive charge, Newcastle to Newcastle, no extras.

Write for booklets and travel by **THE BIG SHIPS**
"VEGA" OR "VENUS"
Largest and Fastest Vessels crossing the North Sea

Berths reserved and tickets issued by L.N.E.S., 71, Regent Street, London, W.1, or from
S. & N. LINE ROYAL MAIL LTD., 25 Whitehall, London, S.W.1, and associated tourist agents.

Figur 10 Annonse for feriereiser til Norge via Englandsruten.
The Times 18. april 1938

³⁶⁰ BDS åpner her opp for at Billettprisene var imidlertid noe høyere enn en vanlig billett med englandsruten. *Bergens Tidende* 5. November 1932, BSJ - Rutehefte for Englandsruten nr. 40 1938- Det Bergenske Dampskibsselskab 1938.

³⁶¹ *Aftenposten* 4. mai 1931.

³⁶² *Aftenposten* 14. mai 1938.

Driften av både cruisevirksomheten og de faste passasjerrutene, var passasjeravdelingen i BDS sitt ansvar. Dette gjorde at virksomhetene kunne samkjøres, og at utviklingen av begge disse formene for passasjerfart foregikk parallelt og i nær tilknytning til hverandre. Opprettelsen av de to B&N-selskapene kan derfor ikke bare forstås ut fra BDS' satsing på cruise alene, men må også sees i sammenheng med de faste passasjerrutene, og da først og fremst englandsruten. For at investeringene i B&N-selskapene skulle svare seg, var det trolig både nødvendig, men ikke minst også hensiktsmessig, at virksomheten ved disse kontorene også omfattet andre former for arbeid oppimot turister og feriereisende. Satsing på flere segmenter av turisme kunne således gi stordriftsfordeler, og skape en rasjonell drift. Mens virksomheten ved New York-kontoret i stor grad ser ut til å ha vært konsentrert om å markedsføre cruise, fikk de to engelske kontorene også en viktig rolle i å promotere englandsruten overfor turister og feriereisende. Ved å selge "pakkereiser" til Norge som inkluderte både sjøreise, turer og opphold på land ble i praksis B&N Line et britisk reisebyrå som arbeidet for norske interesser. London and North Eastern Railway var i denne sammenheng en sentral samarbeidspartner. Sammen med LNER annonserte BDS for såkalte "Inclusive Holiday Tours" hvor billetten med Englandsruten inngikk som en del av en "pakkereise".³⁶³ Med tanke på de nære forbindelsene mellom LNER og BDS, er det nærliggende å anta at slike tilbud kunne appellere til en stor målgruppe.³⁶⁴ Samarbeidet mellom de to selskapene gav derfor trolig gjensidige fordeler. BDS' nettverk og forbindelser kunne på den måten benyttes til å stimulere til trafikk med både de faste rutene og cruiseskipene. Et annet eksempel på hvordan BDS arrangerte "pakkereiser" var gjennom tilbudet "Combined Cruise and Tour".³⁶⁵ En slik tur kunne i 1933 omfatte et cruise med *Meteor* fra Newcastle til Oslo, via Hardanger, Sogn og Bergen. I Oslo overnattet passasjerene, før turen gikk tilbake til Bergen via bergensbanen. I Bergen gikk så passasjerene ombord i *Venus* som fraktet dem tilbake til Newcastle. Billettprisen på ca. £ 18 omfattet både cruise og billett med englandsruten, billetter til bergensbanen, samt tur/retur billetter til og fra Newcastle med de britiske jernbaneselskapene. Dette eksempelet viser hvordan rederiets faste ruter, sammen med cruisevirksomheten ble benyttet i turismeøyemed, og for å gi de reisende et helhetlig ferietilbud.

³⁶³ Se for eksempel annonse i *The Times* 2. juni 1934.

³⁶⁴ I markedsføringen av jernbanen som transportmiddel for feriereisende, skal LNER særlig ha henvendt seg til den britiske arbeider- og middelklassen, med andre ord en forholdsvis stor befolkningsgruppe. Watts 2004:29-30. Ved minst én anledning arrangerte BDS og LNER felles arrangementer for reisebyråer, agenter og presse hvor de to selskaperes materiell ble vist fram. BDS stilte her med *Stella Polaris*. *The Times* 16. mai 1939.

³⁶⁵ Passasjerene hadde i tillegg mulighet til å delta i ulike turer og arrangementer på land som en del av turen. Dette omfattet blant annet karjoltur til Nærøydalen og Stalheim Hotel, samt turer til Fantoft og Fløyen i Bergen. *S/Y Meteor Pleasure Cruises 1933* - Det Bergenske Dampskibsselskab, 1933.

5.3.3 Turister fra Kontinental-Europa

På samme måte som BDS under den økonomiske depresjonen gjorde forsøk på å etablere cruisevirksomhet i nye markeder, ble det også spesielt på 1930-tallet gjort en rekke forsøk på å stimulere til økt turisttrafikk med Hamburgruten og Rotterdamruten. Næringslivet på Vestlandet anså disse ruten som viktige for utenlandsk turisme til Norge, og vektla betydningen av "hensiktsmessige" skip for dette formålet.³⁶⁶ Ved å prioritere den nyeste tonnasjen til englandsruten kunne også Rotterdam- og Hamburgruten tilføres relativt nye skip.³⁶⁷ Direksjonsmedlem og sjef for utenriksavdelingen i BDS, Thomas Falck, uttalte i desember 1937 at BDS forventet økt turisttrafikk til Norge med rederiets ruter over Nordsjøen, ettersom BDS både hadde investert i ny tonnasje, samt oppgradert eldre skip.³⁶⁸ Fornyingen av passasjerflåten på 1930-tallet bidro derfor til at passasjerkapasiteten på BDS' ruter til utlandet økte betydelig, samtidig som det også foregikk en standardheving på skipene som gjorde dem mer egnet for å frakte turister og feriereisende fra Vest- og Sentral-Europa til Norge.³⁶⁹ I sum viser dette at BDS iverksatte flere tiltak og foretok investeringer for at passasjerskipene i større grad enn før skulle appellere til turister og feriereisende, og for å gjøre rederiets ruter bedre egnet for denne passasjergrupper. Gjennom både cruise, de faste rutene og eierinteressene i en rekke turismerelaterte selskaper og virksomheter, utviklet derfor BDS seg til en betydelig aktør innen norsk turismenæring.

5.4 Cruise som prestisjeprosjekt?

5.4.1 Passasjerskips symbolverdi.

Økonomisk historiker Chrisopher Kobrak har argumentert for at omdømmebygging skjer i en gitt sosial og kulturell kontekst.³⁷⁰ Passasjerfart er en gren av skipsfarten hvor symbolikk, prestisje og omdømme har vært sentrale faktorer, både når det gjaldt å utvikle ruter og bygge nye skip.³⁷¹ Flere store passasjerskip bygget i 1920- og 1930-årene betraktet som viktige nasjonale symboler som det var knyttet stor grad av prestisje til, både når det gjaldt bygging

³⁶⁶ Bergens Børs 1935: 40.

³⁶⁷ BDS kontraherte i 1929 et nytt skip til Rotterdamruten, som ble levert året etter og gitt navnet D/S "Ariadne" (2028 brt.) BSI/BDS-Ms0041-Ra0002- *Det Bergenske Dampskibsselskab, Beretning og Regnskap 1935*.

³⁶⁸ Både D/S "Jupiter" og D/S "Leda" ble i løpet av 1930-årene ombygget for å settes inn i disse to rutene. Falck uttalte også at BDS benyttet store summer for å markedsføre Norge som reisemål for turister.

Morgenbladet 31. desember 1937, BSI/BDS-Ms0041-Rb0014-Brev datert 9. september 1937.

³⁶⁹ Det ble for eksempel utgitt både tyske og nederlandske brosjyrer, hvor rutene ble markedsført som en del av en pakkereise til Norge. Dette gjaldt i stor grad vinterturisme. Se for eksempel BSI - *Mit Leda Nach Norwegen*, Det Bergenske Dampskibsselskab, udatert brosjyre (trolig 1937 eller 1938).

³⁷⁰ Kobrak 2013: 764.

³⁷¹ Dette gjaldt spesielt transatlantisk passasjerfart, hvor det i perioden før første verdenskrig, foregikk en skarp konkurranse mellom rederiene for å bygge de største, raskeste og mest komfortable skipene. Stopford 2009: 30.

og drift.³⁷² At flere rederier var avhengigheten av statlige subsidier for å bygge nye passasjerskip kan ha bidratt til å understreke dette ytterligere.³⁷³ Ettersom turister og feriereisende ble en viktigere passasjergruppe for både cruise, lå det gjerne et konkurranseaspekt i å kunne tilby passasjerene god service og standard ombord. Som nevnt ovenfor bidro økt satsing på nye passasjergrupper, særlig turister, til at passasjerbekvemmelighetene ombord på både nybygde og eldre passasjerskip, jevnt over ble forbedret i løpet av mellomkrigstiden. Ved at passasjermassen økte, og ble mer differensiert når det gjaldt sosial og kulturell bakgrunn, fikk også større samfunnsgrupper et mer direkte forhold til skipene og rederiene som drev dem.³⁷⁴ Dermed ble også passasjerskipene svært tydelige eksponenter for rederienes virksomhet. Passasjerskip var på den måten gjenstand for større interesse i samfunnet som helhet enn andre typer skip, noe rederiene bevisst kunne spille på og dra fordeler av. Flere rederier var villig til å benytte betydelige ressurser på skipenes innredning, blant annet ved å hyre inn kunstnere og arkitekter for å gi ulike skip særegne preg.³⁷⁵ 1930-årene har følgelig blitt omtalt som en periode hvor prestisjeaspektet ved nye passasjerskip var særlig fremtredende, og noe som ble vektlagt fra rederienes side.³⁷⁶

5.4.2 Merkevarer, omdømme og prestisje som strategi ?

Det har ikke lyktes å finne kilder som direkte viser at omdømmebygging var et av formålene med cruisevirksomheten, eller at dette var en uttalt strategi fra BDS' side. Det kan naturligvis også diskuteres i hvilken grad en bestemt investering kan betraktes som et tiltak for å bygge omdømme eller oppnå prestisje. Det er likevel flere indisier på at det lå andre motiver enn rent økonomiske bak satsingen på cruiseferie. Mye tyder på at BDS ønsket å bygge tydelige merkevarer på rederiet i mellomkrigstiden. Gjennom å anskaffe påkostede, spesialiserte cruiseskip som hadde et preg av eksklusivitet over seg, kunne BDS fremstille rederiet som en unik aktør, samt etablere en fortelling om et veldrevet rederi med ressurser til å bygge og drive slike spesialiserte skip. BDS' cruisevirksomhet ble både i samtiden og i senere verk betraktet som viktig for rederiets identitet og merkevare. Martin Solemdal hevder i sine

³⁷² I forbindelse med byggingen av Cunard -White Star Lines nye passasjerskip for transatlantisk fart, *Queen Elizabeth*, hadde *The Times* et større oppslag for å vise hvilken viktig betydning byggingen hadde for britisk industri. Se *The Times*: 27. september 1938. Samme år mottok både BDS, NAL og Fred.Olsen & Co. nye passasjerskip som ble viet mye medieoppmerksomhet. *Morgenbladet* omtalte disse skipene som "[s]tolte skip som skal representere Norge og sitt selskap med ære[...]". *Morgenbladet* 31.desember 1937.

³⁷³ Miller 2012: 248. For BDS var statlig støtte, i form av subsidier til postbefraktning, langt på vei en forutsetning for at rederiet kunne kontrahere nye store passasjerskip som "Venus" i 1929 og "Vega" i 1936. Keilhau 1951: 417-418 og 455-456.

³⁷⁴ Passasjerskip, spesielt i cruiseferie, hadde også et relativt høyt antall besetningsmedlemmer. Dette gjaldt også i økende grad kvinner fra middelklassen, og antall kvinnelige arbeidsplasser ombord på passasjerskip økte i mellomkrigstiden. Sturmey 1962: 91, Maenpaa 2004: 61-63 og Coons 2008: 151-153.

³⁷⁵ Gladden 2014: 69. BDS bestilte for eksempel verk av maler Per Krogh til utsmykking av "Stella Polaris".

³⁷⁶ Miller 2012: 253-254 og Gladden 2014: 57.

memoarer at anskaffelsen av *Meteor* i 1921 også skyldtes "ikke-materielle motiver", som at BDS hadde tradisjoner innen cruiseferd.³⁷⁷ Videre skriver Wilhelm Keilhau i 100-årsjubileumsboken at *Stella Polaris* bidro til å gjøre "[s]elskapets navn kjent nesten hele verden over[...]"³⁷⁸ Av samtidige kilder skrev blant annet Christian Koren Wiberg følgende om *Stella Polaris*:

*Det kan tilføies, at skibsbyggere og fagmænd paa reiselivets omraade har uttalt, at Stella Polaris vil bli et ønskeskip at reise med. Vor by kan med rette være stolt av det. Det er ikke bare enestaaende i sit slag her i landet, men det er også efter utenlands maal noget for sig.*³⁷⁹

Ettersom de to jubileumsbøkene var skrevet på virker det som om BDS over en lengre periode ønsket å fremheve cruisevirksomheten som viktig for rederiet, og som en måte å profilere BDS på.³⁸⁰ Som Koren Wiberg antyder ble også *Stella Polaris* i en rekke sammenhenger omtalt som et unikt skip, og internasjonalt.³⁸¹

At cruisevirksomheten var ment for å ha en slik merkevarebyggende funksjon blir sett i nær sammenheng med Kristofer Lehmkuhls lederskap. Både i samtiden og i senere verk er Lehmkuhl omtalt som en foregangsmann for rederiets satsing på cruise.³⁸² Som nevnt i kapittel 3 foregikk det i 1934 en lengre diskusjon om hvorvidt *Meteor* burde selges eller opprustes. Til tross for de tapene driften av *Meteor* hadde medført skre Lehmkuhl følgende til direksjonsmedlemmene: "[N]ogen fortjeneste af Meteor er der vel faldt værftet og nogen besparelse er der vel også fremkommet ved at Meteor har deltat i fællesreklame og ute[...]"³⁸³ Det er ikke helt klart om "fellesreklame" her viser til markedsføring av Norge som turistmål, eller reklame for BDS som rederi. Uansett hvordan man skal tolke dette, ser det ut til at

³⁷⁷ Solemdal 1945: 127.

³⁷⁸ Keilhau 1951: 406.

³⁷⁹ Koren Wiberg 1926: 194.

³⁸⁰ Se også Nordviks diskusjon om slike verk i kapittel 1.

³⁸¹ I Norsk presse ble overleveringen av skipet viet stor oppmerksomhet. *Morgenavisen* omtalte for eksempel skipet som et "[F]lytende palads[...]" som man maa søke land og strand for at finde maken til[...]" *Morgenavisen* 21. februar 1927. Se også *Aftenposten* 13. september 1926 og 21. februar 1927, *Bergens Tidende* 25. februar 1927, 28. februar 1927 samt 1. mars 1927. Se også *The Times* 1. mars 1927 og *The Western Daily press* 17. februar 1927. Sistnevnte avis omtale "Stella Polaris" som "[o]ne of the most notable oil-engined vessels that have yet been placed on commision[...]"

³⁸² Se for eksempel *Aftenpostens* omtale av Lehmkuhl i forbindelse med hans 75- og 80-årsdag. Finn R. Jørstad hevder i sin biografi om Kristofer Lehmkuhl at profilering og omdømmebygging var viktige strategier for Lehmkuhl, som leder for BDS, og at satsing på internasjonal cruisevirksomhet inngikk i dette. *Aftenposten* 25. september 1930, 25. september 1935. Jørstad 1996: 97-98.

³⁸³ BSJ/BDS-Ms0041-D0650-Brev datert 13.mars 1934.

Lehmkuhl mente *Meteor* hadde en merverdi for BDS som gikk utover de økonomiske resultatene, og at skipet på flere områder bidro til rederiets drift og utvikling.

Brevkorrespondanse mellom ulike direktører i BDS tyder også på at rederiet anså det som meget viktig å holde skipene i kontinuerlig drift, dette til tross for få passasjerer og svakt marked.³⁸⁴ Å holde påkostede skip i drift, hadde således gjerne en verdi i seg selv, ettersom det også kunne gi inntrykk av et veldrevet rederi med store ressurser.³⁸⁵

5.4.3 Cruise og nettverk

I forbindelse med få bestillinger til "Stella Polaris" sommeren 1927, skal Solemdal ha uttalt til Einar Joys at "[d]et vilde være litt farlig at fylde op med passagerer, som på en eller anden maate stod os nær, av hensyn til fremtidige turer[...]".³⁸⁶ Solemdal ser her ut til å ha frarådet ledelsen å benytte "Stella Polaris" til "vennetjenester", samt å invitere ombord foretningsforbindelser og samarbeidspartnere. Som sjef for passasjeravdelingen og som fagmann innen turisme, prioriterte gjerne Solemdal annerledes enn personer i BDS som hadde mindre erfaring med hva turisme og cruisebart innebar. For passasjeravdelingen dreide saken seg om grunnlaget for avdelingens virksomhet og arbeidsoppgaver, ettersom avdelingens rolle var billettsalg, utarbeidelse og distribusjon av markedsføringsmateriell og andre typer arbeid overfor passasjerene. At dette ble tatt opp, kan tyde på ulike synspunkter rundt bruken av cruiseskipene, og at dette var en aktuell problemstilling for BDS' ledelse. Til tross for Solemdals motforestillinger ble cruiseskipene, og i særlig grad *Stella Polaris* benyttet til en rekke forskjellige arrangementer.³⁸⁷ Her kan nevnes ett arrangement hvor BDS benyttet *Stella Polaris* for å skape oppmerksomhet rundt rederiet, samt styrke nettverk og strategiske allianser.

For det første stilte BDS *Stella Polaris* til disposisjon for Norges Rederforbund i september 1927, hvor det ble avholdt generalforsamling ombord på skipet, og hvor medlemmene fikk reise med skipet fra Bergen til Sognefjorden.³⁸⁸ Direksjonsmedlemmene i BDS la ned et stort

³⁸⁴ I flere av disse brevene ble det hevdet at det ville ha "katastrofale" følger for BDS' omdømme å kansellere cruise, selv om innebar at skipene kun ville seile halvfulle av passasjerer. Se for eksempel BSJ/BDS-Ms0041-D0651-Brev datert 27. august 1929, 25. januar 1930 og 7. august 1930.

³⁸⁵ Francis Hyde hevder i sitt verk om Cunard at driften av store, nye og påkostede passasjerskip hadde stor verdi i vanskelige tider. I følge Hyde var dette viktig både for å nå nye passasjergrupper, og ikke minst for å gi rederiet godt omdømme. Hyde 1975: 176,190.

³⁸⁶ BSJ/BDS-Ms0041-D0651-Brev datert 5. august 1927.

³⁸⁷ Jamfør diskusjonen i kapittel 4 kan slike arrangementer ha vært en måte å skaffe skipene en alternativ beskjeftigelse perioder hvor markedet var svakt. Direksjonsmedlem i B&N Line i London, Herman Lehmkuhl, tok også til orde for at BDS burde arrangere spektakulære spesielle og spektakulære cruise som kunne skape stor oppmerksomhet. BSJ/BDS-Ms0041-D0650-Brev datert 1. desember 1930.

³⁸⁸ Dette hadde også blitt gjort med *Meteor* i 1923. Koren Wiberg 1926: 194.

personlig arbeid for at dette skulle gå i orden, og som et tegn på goodwill mottok hver enkelt deltaker sigarer innpakket i en seildukspose med bilde *Stella Polaris* på, fra BDS.³⁸⁹ Et slik arrangement innebar at BDS kunne vise fram et helt nytt cruiseskip som manglet sidestykke i den norske handelsflåten. Turen med forbundet kan derfor betraktes som et uttrykk for selvhevdelse fra BDS sin side, og et ønske om å styrke BDS' sin posisjon innad i det norske redermiljøet.³⁹⁰

For å bygge omdømme kunne også BDS dra nytte av de nettverk og forbindelser rederiet tidligere hadde etablert, for eksempel avisene. Som tidligere nevnt gjorde avisenes store lesermasse at BDS kunne formidle et budskap overfor en lang rekke samfunnsgrupper. Positiv og jevnlig omtale av BDS' cruiseskip, samt fremheving av disse skipenes viktige rolle som eksponenter for norsk turistnæring, bidro derfor trolig i stor grad til å sementere inntrykket av BDS som en sentral norsk aktør innen norsk passasjerfart og turisme.³⁹¹ I ulike reiseberetninger ble også *Stella Polaris* omtalt som et tydelig symbol på Norge som sjøfartsnasjon, og et skip som gjorde at Norge kunne hevde seg blant andre sjøfartsnasjoner.³⁹² Mye tyder derfor på at BDS ønsket å fremstille rederiet som en unik og spesiell aktør, og at cruisevirksomheten langt på vei bidro til å skape denne fortellingen.³⁹³

5.5 Konklusjon

Til tross for svært omskiftelige økonomiske, sosiale og politiske forhold i 1920- og 1930-årene, var altså turisme et fenomen i sterk vekst. Velstandsøkning og regulering av arbeidstid gjorde at større befolkningsgrupper hadde tidsmessig og økonomisk overskudd til å foreta feriereiser. Både kommersielle og statlige aktører, så muligheter for å utvikle turisme til en sentral næring, og flere benyttet betydelige økonomiske ressurser på å etablere egne organisasjoner som drev utelukkende med turisme. Dette gjorde at turisme ble en stadig mer spesialisert næring som krevde fagkompetanse for drive.

Passasjerrederier var sentrale i denne utviklingen, og hadde både kompetanse erfaring og til en viss grad organisasjoner som kunne omstilles for turisme. Er rekke rederier omstilte også

³⁸⁹ BSI/BDS-Ms0041-D0650-Brev datert 1. september 1927.

³⁹⁰ Arrangementet ble også omtalt i *Aftenposten* 14. september 1927.

³⁹¹ Som eksempler kan nevnes *Aftenposten* 9. mai 1928, 21. mai 1928 og 24. august 1932 hvor BDS cruisevirksomhet ble karakterisert som viktig for norsk skipsfart og norsk turistnæring.

³⁹² Se for eksempel Schartum 1930: 9, Lie 1931: 45

³⁹³ Dette gjaldt ført og fremst i norsk sammenheng, men som nevnt i kapittel 4 forsøkte i stor grad BDS å fremstille sin cruisevirksomhet som annerledes og mer eksklusiv enn konkurrentenes.

sin virksomhet, og utviklet seg således fra å være transportører til å bli turisme- og ferieoperatører. Også i Norge var de store passasjerrederiene viktige aktører når det gjaldt utviklingen av turisme som næring. Rederiene kunne her bidra med både kompetanse, materiell og kapital. Vi ser også at flere av de samme aktørene hadde eierinteresser i en lang rekke selskaper og foretak, og således kunne også passasjerredier utøve stor innflytelse på utviklingen av norsk turistnæring. Mens rederiene i det ytre kunne fremstå som konkurrenter, foregikk det langt på vei et samarbeid når det gjaldt turisme, selv om enkelte aktører som sagt hadde sterke egeninteresser.

BDS var på sin side spesiell ettersom rederiet var alene om å drive helårs cruisevirksomhet i et internasjonalt marked. Satsingen på cruise må likevel sees i forhold til rederiets investeringer innen ulike former for turisme, både til sjøs og på land. Turisme og reiseliv ble en vesentlig del av BDS' virksomhet i 1920- og 1930-årene, og mye taler da for at dette var et av rederiets viktigste satsingsområder. Noe av det karakteristiske ved denne satsingen er at den foregikk på en rekke ulike områder, og for BDS var det således ikke paradoksalt å satse både på hotell og cruisedrift i Norge. I stedet inngikk disse i et totalkonsept hvor eierinteressene i ulike selskaper knyttet til turisme hadde en funksjon i forhold til hverandre. Dermed kunne BDS operere i flere markedssegmenter, og tilby både rimeligere reiser til den norske fjellheimen, samt dyre og eksklusive cruise til eksotiske steder verden rundt.

Mellomkrigstiden, og kanskje spesielt 1930-årene, var en periode hvor det å bygge og drive passasjer. Store og påkostede passasjerskip var langt på vei de fremste symbolene på rederiene. For BDS utgjorde *Meteor* og *Stella Polaris* noen av de fremste symbolene på rederiets satsing på turisme. Spesielt *Stella Polaris* hadde stor reklameverdi for BDS, og det virker også som om rederiet ønsket å benytte skipet på en måte som bidro til å styrke inntrykket av BDS som en unik aktør. Satsingen på cruisevirksomheten i 1920- og 1930-årene, kan derfor totalt sett ha bidratt til å styrke og konsolidere bildet av BDS som en ledende aktør innen norsk skipsfart og turisme.

6. Konklusjon og oppsummering.

Det sentrale spørsmålet i denne oppgaven har vært hvorfor Det Bergenske Dampskibsselskab drev cruisevirksomhet i 1920- og 1930-årene, og hvorfor rederiet valgte satse på denne type skipsfart og turisme. Ettersom det er forsket lite på BDS' historie har en sentral del av oppgaven vært å kartlegge og klargjøre hva cruisevirksomheten i praksis innebar.

Kildematerialet kunne i utgangspunktet virke tynt, men gjennom grundige og omfattende undersøkelser har jeg kommet fram til en stor samling kilder. Det er bare et utvalg av dette som har fått plass i denne oppgaven, og således er det rom for en rekke fremtidige studier av BDS, rederienes rolle i utvikling av turisme, samt den rollen omdømme- og merkevare

Denne masteroppgaven føyer seg uansett inn i rekken av stadig av stadig flere forskningsprosjekter som omhandlet sjøfart, og ikke minst passasjerfart. Jeg håper derfor at oppgaven kan være et bidrag til forskningsfeltet og ikke minst til historien om BDS. I dette oppsummeringskapitlet vil jeg sammenfatte hovedfunnene, og oppsummere hva satsingen på cruise kan ha betydd for BDS' utvikling mellom 1920- og 1939.

6.1 Cruise og diversifisering gjennom krise

Mellomkrigstiden var en periode hvor sjøreiser i økende grad utviklet seg fra å være en ren transportmåte til å bli en populær måte å feriere på. Dette gjaldt både rundturer med skip i ordinær rutefart, men i vesentlig cruisebart. Til tross for økonomiske nedgangstider var det en økende etterspørsel etter feriereiser, og cruise ser i vesentlig grad ut til å blitt en populær måte å feriere på. For mange passasjerrederier bidro også fundamentale markedsendringer tidlig på 1920-tallet til økt satsing på cruise, noe som førte til et økt antall tilbydere, og rederier som engasjerte seg i denne virksomheten. Dette gjaldt spesielt britiske rederier, som også utgjorde sentrale konkurrenter til BDS.

Ettersom flere rederier viste stor vilje og evne til å omstille driften, samt spre økonomisk risiko gjennom diversifisering, dekker ikke begrepet krise alle sider denne perioden. Enkelte rederier som BDS kunne tvert imot vokse gjennom å satsing på turisme og cruisebart, og dette ble også prioriterte foretningsområder for rederiet.

Satsing på cruise og turisme hadde nær sammenheng med hverandre. Selv om BDS viste stor risikovilje ved å kontrahere kostbare og svært spesialiserte skip med snevert bruksområde, kunne dette risikoen reduseres ved også å satse på en rekke andre former for turisme som hadde direkte eller indirekte tilknytting til cruisevirksomheten. Denne strategien gikk således igjen i det meste av rederiets øvrige virksomhet.

BDS skilte seg fra mange andre av mellomkrigstidens aktører innen cruiseferd ved å tidlig satse på spesialiserte skip. Dette som sagt vært diskutert allerede før 1914, men materialiserte seg imidlertid ikke før i 1920-årene. BDS bygget da opp en type cruisevirksomhet som i stor grad var bygget på eksklusivitet og spesielle former for cruise.

BDS var imidlertid ikke upåvirket av krisene i 1920- og 1930-årene. Som vist i kapittel 3 og 4 var hele mellomkrigstiden preget av store svinginger i passasjertallene, noe som også påvirket de økonomiske resultatene i negativ retning. Det var særlig tilfelle for *Meteor* sin del. Cruisevirksomheten var svært kostnadskreven, og økonomisk innebar den derfor i stor grad en utgiftspost for rederiet. Det er derfor påfallende at BDS likevel valgte å fortsette denne virksomheten, og benytte store ressurser på utvikle den videre. Dette kan imidlertid også ha stimulert BDS til å etablere cruisevirksomhet i nye markeder, og således styrket den internasjonale dimensjonen ved cruisevirksomheten.

6.2 Internasjonalisering.

Mellomkrigstiden var i stor grad preget av nasjonal proteksjonisme, og mange land iverksatte flere tiltak for å verne om egen industri, handel og skipsfart. Dette bidro på en måte til å svekke frihandel og samhandling på tvers av landegrenser. Fremveksten av totalitære regimer var også et uttrykk for økt internasjonal polarisering hvor flere stater og nasjoner stod i et sterkere motsetningsforhold til hverandre. Det var med andre ord flere utviklingstrekk i mellomkrigstiden som peker i retning av svekket samhandling på tvers av landegrensene. Cruise og turisme kan utgjøre motfortellinger til dette.

For BDS sin del var også internasjonalisering et vesentlig trekk ved utviklingen av cruisevirksomheten. Mer enn noen andre former for skipsfart som BDS drev, bidro cruise til å gjøre rederiet til en aktør som opererte i et internasjonalt marked. BDS var på den måten kanskje det norske passasjerrederi som hadde størst internasjonal orientering. For det første

ble cruise og turisme i økende grad profesjonalisert og differensiert. BDS var derfor avhengig av et omfattende internasjonalt nettverk av samarbeidspartnere for å drive cruise. Dette ble i særlig grad utviklet gjennom samarbeid med Henry J. Jewell, rederiets agent i London. Dette ble i stor grad utvidet gjennom hele mellomkrigstiden, og ved utbruddet av andre verdenskrig hadde BDS egne datterselskaper i både Storbritannia og USA, samt et kontaktnettverk av agenter og reisebyråer som strakte seg over hele kloden. BDS responderte på den økonomiske krisen i 1930-årene ved å gjøre forsøk på å etablere cruisevirksomheten i nye markeder, og således gjøre rederiet til en internasjonal merkevare. Som en aktør med begrenset internasjonal erfaring, kunne det å tilby noe eksklusivt også være en måte å skille seg ut, bygge merkevare og skape et godt omdømme

6.3 Hvorfor drev det Bergenske Dampskibsselskab cruisevirksomhet 1920-1939?

Sett i ettertid fremstår historien om BDS i mellomkrigstiden langt på vei som en suksesshistorie, ettersom rederiet ekspanderte sin virksomhet, kunne utdele stort utbytte til aksjonærene, og styrket sin posisjon som en ledende aktør innen norsk passasjerfart og turisme. Cruiseferd og turisme ble en viktig del av rederiets virksomhet på slutten av 1800-tallet, og BDS hadde fremdeles store interesser innen både cruiseferd og turisme på 1980-tallet, før rederiet ble oppkjøpt og oppsplittet. Dersom man leser historien bakover er det i så måte mye som tyder på at cruise var et resultat av en svært langsiktig plan.

Det er likevel ingen kilder som direkte kan underbygge en slik påstand. Ingen av beslutningstakerne i BDS kunne forutse den sterke utviklingen innen turisme, og således viste BDS betydelig risikovilje ved å investere i cruise. Som vi har sett var også rederiets engasjement innen cruise omdiskutert innad i rederiet, og det var flere kritiske røster som uttrykte skepsis til virksomhetens økonomi, konkurransedyktighet og formål.

Jeg har i oppgaven lagt stor vekt på at BDS ønsket å fremstille seg selv som et annerledesrederi, og som vist ble også rederiet oppfattet som nettopp dette. Måten BDS utviklet cruise på, gjorde således rederiet til en spesiell aktør i både nasjonal og internasjonal sammenheng. Derfor kan også historien om BDS' cruisevirksomhet langt på vei inngå i fortellingen om Bergen som en annerledesby. Anskaffelsen av D/Y *Meteor* og M/Y *Stella Polaris* var langt på vei motivert ut i fra prestisjehensyn. Det var skip som skulle gjøre BDS til en spesiell aktør, bidra til omdømme og befeste inntrykket av rederiet som en ledende

norsk aktør. På den måten ble cruise en sentral del av selskapets identitet, både i samtiden og i ettertiden. Ettersom både identitet, merkevare og omdømme bygges over tid, kan det likevel hende at det forelå langsiktig tenkning bak cruisevirksomheten. På den måten hadde også cruise en egen rasjonalitet, selv om de økonomiske resultatene var begrensede i mellomkrigstiden. BDS satsing på cruisevirksomhet i 1920- og 1930-årene kan derfor være et eksempel på langsiktige og strategiske investeringer som ikke bare skyldtes økonomiske hensyn.

English Summary

The interwar period is largely regarded as period of negative trends, both in terms of international politics, economic and social issues. However, both tourism and pleasure cruising thrived in the 1920s and 1930s, and became an important source of income for many shipping companies. In this master thesis I seek to examine how The Bergen Steamship Company (BDS) developed a very specialised type of cruising in the period 1920-1939. The key questions in this thesis is *how* and *why* BDS engaged in cruising and tourism in the 1920's and 1930's. I argue that cruising in one sense was an important part of a diversification-strategy, and reflected a greater focus on tourism. Cruise also became an important part of the company's identity and brand. Since the late 19th century, BDS had developed into one of Norway's largest shipping companies, particularly in the passenger business. In addition to several passenger-, mail- and cargo services along the coast of Norway, and to large European ports such as Rotterdam and Hamburg, the service between Bergen and Newcastle upon Tyne in the UK was the company's most important and most profitable. The latter service also became a very important tourist route for both British and American tourists to Norway.

Unlike other shipping companies in the interwar period, BDS operated two small, but very specialised and luxurious cruise ships named *S/Y Meteor* and *M/Y Stella Polaris*. The latter became very important as a symbol for the company.

During the whole period BDS spent very large financial resources, regarding new ships, refurbishing and rebuilding of the ships, but also in developing sales- and marketing departments in both the UK and the United States. In order to attract passengers and to operate efficiently and economically in a cruise-market, BDS had to establish a large network of agents. More than any other trade or business, the engagement in cruise made BDS into an international player. Despite being a marginal international player with little international experience, BDS showed considerable will and ability to adapt to market changes.

7. Kilder og litteratur

7.1 Kilder

7.1.1 Bergens Sjøfartsmuseum, arkivet etter Det Bergenske Dampskibsselskab (BSJ/BDS- Ms0041)

A- Møtebøker, referatprotokoller, forhandlingsprotokoller o. l 1851-1988 :

Aa0011 Forhandlingsprotokoll 1911-1921 300K 010 B/1.

Aa0012 Forhandlingsprotokoll 1921-1927 300K 010 B/1.

Aa0013 Forhandlingsprotokoll 1927-1933 300K 010 B/2.

Aa0014 Forhandlingsprotokoll 1933-1937 300K 010 B/2.

Aa0015 Forhandlingsprotokoll 1937-1942 300K 010 B/2.

Ab0006 Møter, korrespondanse m.m. 1922-1943 300K 010 B/2.

Ae0001 Norsk Hotelcompagnie 1916-1980 300K 010 B/3.

Ae0003 Bergen Steamship Company Limited 1927-1971 300K 010 B/3.

D- Korrespondanse- og saksarkiv, BDS- administrasjonen, 1929-1990 :

D0118 100-årsjubileet, Professor Keilhaus papirer 300K 011 B/4.

D0119 100-årsjubileet, Professor Keilhaus papirer 300K 011 B/4.

D0650 Diverse fra statsråd Lehmkuhl avlevert BDS 1949 300K 015 C/1.

D0651 Diverse fra statsråd Lehmkuhl avlevert BDS 1949 300K 015 C/1.

R- Regnskap, 1853- 1987 :

Ra0002 Trykte regnskap 1921-1976 300K 010 A/1.

Rb0001 Årsregnskap med bilag 1919-1922 300K 010 A/1.

Rb0002 Årsregnskap med bilag 1923-1924 300K 010 A/1.

Rb0003 Årsregnskap med bilag 1925-1926 300K 010 A/1.

Rb0004 Årsregnskap med bilag 1927-1928 300K 010 A/1.

Rb0005 Årsregnskap med bilag 1929-1930 300K 010 A/1.

Rb0007 Årsregnskap med bilag 1931 300K 010 A/1.

Rb0008 Årsregnskap med bilag 1932 300K 010 A/1.

Rb0009 Årsregnskap med bilag 1933 300K 010 A/1.

Rb0010 Årsregnskap med bilag 1934 300K 010 A/1.

Rb0012 Årsregnskap med bilag 1935 300K 010 A/2.

Rb0013 Årsregnskap med bilag 1936 300K 010 A/2.

Rb0014 Årsregnskap med bilag 1937 300K 010 A/2.

Rb0015 Årsregnskap med bilag 1938 300K 010 A/2.

Rb0017 Årsregnskap med bilag 300K 010 A/2.

7.1.2 Oslo Byarkiv - Arkivet etter Bennetts Reisebureau- OBA/A-70055.

OBA/A-70055/D/L0004/0001.

OBA/A-70055/D/L0010/0001.

7.1.3 Riksarkivet - Arkivet etter Vesteraalens Dampkibsselskab- RA/PA-1189.

RA/PA-1189/F/Fab/L0005/0002.

RA/PA-1189/X/Xd/L0001/0004

RA/PA-1189/X/Xd/L0001/0005

7.1.4 Aviser(se fotonoter for detaljer)

Aftenposten - Oslo.

Bergens Tidende - Bergen.

Morgenavisen - Bergen.

Morgenbladet - Oslo.

The Pittsburgh Press - Pittsburgh, Pennsylvania.

The Times - London.

The Yorkshire Post - Leeds.

The Western Daily Press - Bristol.

7.1.5 Diverse kilder

Bergens Børs - *Aarbok utgit av Bergens Børs, 1920-1939* - Bergen offentlige bibliotek

Diverse ukatalogiserte brosjyrer (se fotnoter) - Bergens Sjøfartsmuseums bibilotek

7.2 Litteratur

Armstrong, John og Williams, David M (2005) "The steamboat and popular tourism". I: *The Journal of Transport History*. Vol.26. Mars 2005. s: 61-77.

Bergh, Trond (2004) *Jernbanen i Norge 1854-2004 - Nye spor og nye muligheter 1854-1940*. Bergen, Vigmostad & Bjørke.

Boyce, Gordon og Ville, Simon (2002) *The Development of Modern Business*. Basingstoke, Palgrave Macmillan.

Boyce, Gordon (2008) Network Structures , Processes and Dynamics: Inter-firm Cooperative Frameworks in the Shipping Industry. I: Fischer, L.R og Lange, E. red. *Research in Maritime History NO. 37*. St. John's, International Maritime Economic History Association. s: 165-178.

Brautaset, Camilla og Tenold, Stig (2008) "Globalisation and Norwegian shipping policy, 1850-2000". I: *Business History*. Vol. 50. Nr. 5. September 2008.

Brautaset, Camilla (2011) "When Distance Matters: The Output of the Norwegian Merchant Fleet, 1830-1865" I: *Research in Maritime History NO.46*. St. John's, s:37-56.

Broeze, Frank (1989) "From periphery to the mainstream: The challenge of Australia's maritime history". I *The great Circle* Vol. 11 1989. s: 1-13.

Cartwright, Roger & Baird, Carolyn (1999) *The Development and Growth of the Cruise Industry*. Oxford, Butterworth-Heinemann.

Cashman, David (2014) Brass bands, icebergs and jazz: music on passenger shipping 1880–1939. I: *Journal of Tourism History*. Vol. 6. Oktober 2014. s: 1-15.

Coons, Lorraine (2008) "From company widow to the new woman: Female seafarers aboard the floating palaces of the Interwar years." I: *International journal of maritime history*. No.2 Desember 2008. s: 143-174.

Danielsen, Rolf og Vedeld Olav (1957) *Det Nordenfjeldske Dampskibsselskab 1857-1957*. Trondheim, Det Nordenfjeldske Dampskibsselskab.

Eide, Halfdan (1931) *Mot sydkorset*. Oslo, Damm & Søn.

Fitzgerald, Robert (2008) "Marketing and distribution". I: Jones, G og Zeitlin, J. red. *The Oxford Handbook of Business History*. Oxford, Oxford University press.

Digital utgave, tilgjengelig fra:

<<http://www.oxfordhandbooks.com/view/10.1093/oxfordhb/9780199263684.001.0001/oxfordhb-9780199263684-e-017>> [Nedlastet 12. Oktober 2015]

Gladden, Graham P (2014) "Marketing ocean travel: Cunard and the White Star Line, 1910-1940". I: *The Journal of Transport History*. Vol.35. Juni 2014.

Haaland, Anders (2005) *Bergen havn gjennom 900 år - 1900-1945 Knutepunkthaven*. Bergen, Bergen og Omland Havnevesen.

Hansen, Per.H (2013) "Business History: A Cultural and Narrative Approach". I: *Business History review* 86. Vinter 2012. s: 693-717.

Haugstøl, Henrik (1950) *Hundre år for Norge: glimt av reiselivet før og nu*. Oslo, Bennetts Reisebureau.

Hundstad, Dag(2013) *Sørlandet - fra "terra incognita" til sommerferieland*. Avhandling for graden philosophiae doctor(ph.d.), Universitetet i Bergen.

Hyde, Francis E. (1975) *Cunard and the North Atlantic 1840-1973*, London, The Macmillan Press.

Jørstad, Finn R.(1996) *Statsraad Kristofer Lehmkuhl*. Bergen, Fagbokforlaget.

Keilhau, Wilhelm (1951) *Norges eldste linjerederi - jubileumsskrift til Det Bergenske Dampskibsselskabs 100-års dag*. Bergen, Det Bergenske Dampskibsselskab.

Kludas, Arnold (2001) *Vergnügungsreisen zur See - Eine Geschichte der deutschen Kreuzfahrt, Band 1: 1889-1939*. Hamburg, Convent Verlag.

Kobrak, Christopher (2013) "The concept of Reputation in Business history" I: *Business History review* 87. Vinter 2013. s: 763-786.

Kolltveit, Bård (1981) " De « flytende hoteller» " I: *Norsk Sjøfartsmuseums årsberetning, 1980*, Oslo, Norsk Sjøfartsmuseum.

Kolltveit, Bård (2005) *I rute - HSD 125 år 1880-2005*. Bergen, Vigmostad & Bjørke.

Koren Wiberg, Christian(1926) *Det Bergenske Dampskibsselskab i femogsytti aar*. Bergen, A.s John Griegs Boktrykkeri.

Krohn, Alf (1924) *Mod vaar i syd*. Bergen, John Grieg.

Lampe, G.B (1928) *Landsforeningen for reiselivet i Norge gjennom 25 aar 1903-1928*.Oslo, Emil Moestue A/S Boktrykkeri.

Lampe, G.B(1953) *Reiselivet i Norge gjennom 50 år*. Oslo, Landslaget for reiselivet i Norge.

Lie, Finn(1931) *Sørover med Stella*. Oslo, Steenske forlag.

Maenpaa, Sari (2004) "Women below deck - Gender and employment of British passenger liners 1860-1938". I: *The Journal of Transport History*. Vol. 25. September 2004. s: 57-74.

Miller, Michael B.(2012) *Europe and the maritime world - A twentieth-century history*. New York, NY, Cambridge University Press.

Nordvik, Helge W (1991) "Norwegian Maritime Historical Research during the past twenty Years. A critical Survey". I: *Sjøfartshistorisk årbok 1990*. Bergen, Foreningen Bergens sjøfartsmuseum., s:241-278.

Nygaard, Knut. M (2011) *The Scandinavian Lines og Sør-Afrikakonferansen, linjefart mellom Europa og Sør-Afrika 1900-1940*. Avhandling for graden philosophiae doctor (PhD), Universitetet i Bergen.

Pettersen, Lauritz (1953) *Opprettelsen av Englandsruten*. Bergen, Bergens Sjøfartsmuseum.

Pettersen, Lauritz (1981) *Bergen og sjøfarten bd.3 - Fra kjøpmannsrederi til selvstendig næring 1860-1914*. Bergen, Bergens rederiforening/Bergen sjøfartsmuseum.

Russel, Mark A (2016) "Steamship nationalism: Transatlantic passenger liners as symbols of the German Empire". I: *The International Journal of Maritime History*. Vol.26. s:313-334.

Schartum, Sven (1930) *Til fjerne farvand*. Bergen, Lunde & Co.s Forlag.

Schreiner, Johan (1952) Litteraturameldelse av "Norges eldste linjerederi" I: *Historisk Tidsskrift*. Bd. 36. 1952-1953. s: 296-300.

Sebak, Per Kristian (2012) *A Transatlantic Migratoy Bypass*. Dissertation for the degree of philosophiae doctor (PhD), Universitet i Bergen.

Solemdal, Martin (1945) *Mennesker og skip*. Bergen, J. W. Eides forlag.

Stavseth, Reidar (1956) *På nordnorsk kjøll - Vesteraalens Dampskibsselskab gjennom 75 år*. Stokmarknes, Vesteraalens Dampskibsselskab.

Stopford, Martin (2009) *Maritime Economics*, London, Routledge.

Stoveland, Vegard Orheim (2014) *Samarbeid eller tvang? Økonomisk samarbeid mellom Det Bergenske Dampskibsselskab og tyske myndigheter 1940-1945*. Masteroppgave, Universitetet i Bergen.

Sturmey, S.G (1962) *British Shipping and World Competition*. London, The Athelone Press.

Sætherskar, Johs. (1945) *Det Norske Næringsliv, Bergen Fylke*. Bergen, Ed. B. Giertsen.

Tenold, Stig (2005) *Crisis? What crisis? The expansion of Norwegian shipping in the interwar period*. Discussion Paper 20/05. Bergen, Norwegian School of Economics and Business Administration.

Tenold, Stig(2007) "Norway's Interwar Tanker Expansion - A Reappraisal. I: *Scandinavian Economic History Review*. Vol 55 No:3. s:244-261.

Thowsen, Atle (1973) "Norsk sjøfartshistorie - periferi eller sentrum i norsk historieskriving?" I: *Sjøfartshistorisk årbok 1972*. Bergen, Bergens sjøfartsmuseum, s:9-38.

Thowsen, Atle (1983) *Bergen og sjøfarten bd.4- Vekst og strukturendringer i krisetider 1914-1939*. Bergen, Bergens rederiforening/Bergens sjøfartsmuseum.

Tooze, Adam (2014) *The Deluge*. London, Penguin Books.

Vea, Erik, Schreiner Johan og Seland, Johan(1960) *Den Norske Amerikalinje 1910-1960*. Oslo, Den Norske Amerikalinje.

Walton, John K (2014) "Tourism and maritime history". I: *International Journal of Maritime History*. Vol. 26. 2014. s:110-116.

Watts, D.C.H (2004)" Evaluating British Railway poster advertising - The London & North Eastern Railway between the wars". I: *The Journal of Transport History*. Vol.25. September 2004.

Waugh, Evelyn (1930) *Labels*. London, Penguin Books.

Williams, David M(2000) "Market Pressures and Innovation: The Orient Steam Navigation Co. and the Development of Pleasure Cruising, 1888-1900". I: *The Northern Mariner*. No.4. Oktober 2000.

Williams, David M (2003) The extent of Transport Services' Integration: SS Ceylon and the First "Round the World" Cruise, 1881-1882. I: *International Journal of Maritime History*. No 2. Desember 2003. s:135-146.

Williams, David M(2010) "Humankind and the Sea: The Changing Relationship since the Mid-Eighteenth Century". I: *International Journal of Maritime History*. No 1. Juni 2010. s: 151-170.