



GØRRISSEN & CO. A/S rederiet ble stiftet 4. desember 1905 av Willy Karl Emil Gørrissen, født 31/03-1879, med DS «**ELINA**» som var på 4 500 dvt. og bygd hos John Blumer, Sunderland. Det var et enkeltdekket skip med lang bro beregnet for transatlantisk fart, men forliste allerede i september 1906 ved Nova Scotia.

Som erstatning for «Elina» bestilte man hos de samme byggere to søsterskip, DS «**KRISTIANIA**» og DS «**AKERSHUS**», som ble levert i 1907. To år etter overtok rederiet bestyrelsen av A/S Doris, som eide DS «**DAPHNE**» på 2 500 dvt. For samme selskap ble DS «**OTTAWA**» på 4 300 dvt. innkjøpt i 1910.

Etter syv dårlige år viste markedet tegn på bedring i 1910, og man kjøpte da fullriggeren «**TASMANIA**» på 3 200 dvt. for en meget rimelig pris. Skipet var en skarpseiler og bygd for jutefarten på Calcutta. Det ble beskjefliget i kornfarten på Australia og salpeterfarten på Chile. Imidlertid begynte fraktene igjen å vise en usikker tendens i 1912, og da seilskutefarten måtte forutsettes å gå mot sin avslutning, ble fullriggeren solgt. DS «**KRISTIANIA**» og DS «**AKERSHUS**» ble også solgt samme år. I løpet av 1913 solgte også Dorisselskapet sine to skip. I tiden 1910–14 ble rederiets tonnasjebehov i vesentlig grad dekket ved befraktning av elleve skip tilhørende andre rederier. Alle disse tidsbefraktede skip ble i 1914 levert tilbake til sine redere.

Samme år fikk skipsreder Gørrissen henstilling fra en Kristianiabank om å overta bestyrelsen av fire skip tilhørende et rederi som var kommet i vanskeligheter. Likvidasjonen av dette selskap kunne avsluttes etter tre år med et godt resultat.

Så kom verdenskrigen med alle sine vanskeligheter både for skipsfarten og andre. Doris-selskapet kjøpte i 1915 DS «**NORDPOL**» på 3 400 dvt. og «**NORDFJELD**» (ex «**CALLISTO**») på 6 000 dvt. I 1917 ble «**NORDPOL**» torpedert i Middelhavet, mens «**NORDFJELD**» forliste ved New Foundland i 1922.

Harry Carl Gørrissen, født 27/06-1882, som siden 1916 hadde vært med i styret i A/S Doris, ble i 1921 også med i styret for Gørrissen & Co. A/S.

Etter fredsslutningen var det et alminnelig håp om en etterkrigskonjunktur, men det gikk ikke i oppfyllelse. Fraktene falt katastrofalt i 1920, og 40 prosent av flåten gikk i opplag. Etter Chamber of Shippings beregninger pr. 1/7 1922 var 19,2 pst. av verdenstonnasjen opplagt på grunn av manglende beskjeftigelse.

I dette året overtok firmaet bestyrelsen av seksten skip etter oppfordring fra to interesserte banker og med tilsagn om bevilgning av den nødvendige

driftskreditt for et tidsrom av 15 år. Da en av bankene senere ble satt under administrasjon, besluttet man å realisere alle disse skip.

Siden 1919 har firmaet stadig økt sine interesser i Vest-India og Sør-Amerika og til dette anvendt både egne og befraktede skip. På basis av de innvunne erfaringer ble det 1928 stiftet et nytt selskap, Skibsaktieselskapet Karaibien. For dette selskaps regning ble det bestilt to spesialbygde dampskip på 3 400 dvt. ved Danziger Werft, og denne tonnasje ble i de følgende år økt til seks søsterskip. To av dem ble torpedert under siste verdenskrig.

I 1949 fikk selskapet tre Libertyskip på 10 500 dvt. hver, men allerede to år tidligere var det dannet et eget selskap, Akershus, som også overtok tre Liberty-skip.

Høsten 1949 ble det dannet et nytt rederifirma, Gørrissen & Klaveness A/S, med styre bestående av Willy Gørrissen, H. C. Gørrissen og Torvald Klaveness. Dette firma overtok bestyrelsen av de nevnte to selskaper med deres skip samtidig med at man også overtok de tre skip som skipsreder Torvald Klaveness bestyrte.

Firmaet Gørrissen & Co. A/S, såvel som Torvald Klaveness, fortsetter for øvrig sin virksomhet uforandret med egne og befraktede skip samt meglervirksomhet.

Brødrene Gørrissen trakk seg ut av rederiet i 1957.

*Kilde: Boka Norske Rederier gjennom 50 år.  
Samlet og bearbeidet av Steinar Norheim.  
Sist oppdatert: 27/11-2017 (SN)*