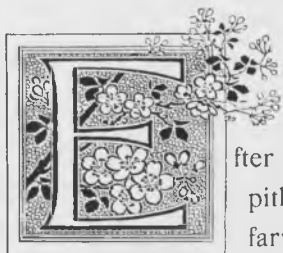


# OTTO THORESENS LINJE.



Efter en udvikling paa henved femti aar, som danner et af de interessanteste kapitler i Norges økonomiske historie i det nittende aarhundrede, var seilskibsfarten og seilskibsrederiet begyndt at stagnere i sidste halvpart af 1870-aarene.

I løbet af otti-aarene fortsatte denne nedgang, og mere og mere blev det indlysende for de virkelig fremsynte inden rederstanden, at dampskibsrederi var den eneste form for skibsvirksomhed, som havde fremtiden for sig.

OTTO THORESEN, skaberen af den dampskibslinje, som officielt bærer hans navn, var en af dem, som tidligst kom ind paa denne tanke. Han er født i 1849 paa Tjømø, hvor hans fader drev et i sin tid meget fordelagtigt seilskibsrederi. Efter at have tjent sig op i graderne var Otto Thoresen seilskibs-

det ikke at undres paa, at det faldt vanskeligt for Otto Thoresen, som helt fra sin skibsførervirksomhed havde omgaaes med tanken om at omlægge sin bedrift fra seil til damp, at faa den nødvendige tilslutning. Først i 1887 lykkedes det ham ved hjælp af slegt og venner at reise et beløb paa kr. 100 000 til grundlæggelse af sit dampskibsrederi. Thoresen, som dengang opholdt sig i England for at studere dampskibsrederi og udse sig et passende skib, købte vinteren 1887—88 en *second hand* baad paa ca. 1200 tons d. w. ved navn „Seaton“. Da fragterne straks efter gik ualmindelig høit op, kunde „Seaton“ meget tidlig begynde at sende hjem gode remisser. Dermed



Otto Thoresen.

fører i langfart fra 1872 til 1880 — eller med andre ord netop i den periode, da seilskibenes underlegenhed i konkurrancen med dampskibene mere og mere begyndte at træde i dagen.

Da han ved sin faders død i 1880 overtog hans skibsrederi, kan det siges, at omslaget allerede var indtraadt. Her i landet havde bergenserne vist veien med et fremsyn, som de forlængst har faaet almindelig anerkjendelse for, mens Østlandet endnu stod tvilende overfor denne nye uprøvede form for skibsrederi. Under disse omstændigheder er

var tilliden til den nye form for skibsrederi fastslaaet blandt Thoresens venner, og i 1889 kontraherede han hos firmaet Wood Skinner & Co. i Newcastle en ny baad paa ca. 2000 tons d. w. til en pris af £ 17 600. Omtrent samtidig købte han atter en brugt baad, saaledes at han efter nogle faa aars virksomhed stod i spidsen for en efter datidens forhold ganske betydelig dampskibsvirksomhed.

Thoresen havde ikke længe været beskæftiget med dampskibsrederi, før han blev klar over betydningen at sætte sin virksomhed i forbindelse med Norges import og eksport og grundlægge en regelmæssig rutefart paa basis af denne handelsomsætning. Desværre havde den norske forretningsstand allerede ladet flere anledninger gaa forbi til etablering af faste ruter mellem Norge og udlandet, saa det var ikke et øiebliks sag at indhente det forsømte; men han slap alligevel ikke tanken, og i begyndelsen af 1890-aarene bød der sig endelig en gunsttg leilighed til at realisere den.

I 1892 blev der mellem Norge og Spanien afsluttet en handelstraktat, hvis forhistorie og nærmere bestemmelser der foreligger en udførlig redegjørelse for i st. prop. no. 85, s. a. Blandt bestemmelserne i denne traktat var der efter forlangende fra spansk side indtaget en forpligtelse for Norge til statssubvention af en regelmæssig dampskibslinje mellem Norge og Spanien. Det var forudsætningen, at den nye dampskibslinje skulde gjøre mindst tolv reiser om aaret frem og tilbage, og at den skulde tage sin begyndelse tre maaneder efter konventionens ikrafttræden (november 1892), eller med andre ord i begyndelsen af 1893. Til linjen blev der for budgetaaret 1892—93 foreslaaet en bevilgning paa kr. 50 000, som efter en kort debat i stortinget (20. juli 1892) blev enstemmig vedtaget.

Nøiagtig aarsdagen efter (20. juli 1893) forelaa samme spørsmaal paany til behandling i stortinget. Der var for kommende budgetaar (1893—94) atter foreslaaet opført kr. 50 000 „foruden hvad der maatte være i behold af tidligere bevilgning i samme øiemed“. Det vil sige, at der ivirkeligheden forelaa en bevilgning paa kr. 100 000, da der endnu paa dette sene tidspunkt ikke var udstedt tilbud paa ruten.

Imidlertid havde skibsreder Thoresen truffet de nødvendige forberedelser til overtagelse af den nye linje og udpaa høsten 1893 sluttede han kontrakt med staten om opretholdelse af mindst 1 maanedlig rute mellem Norge og Nordspanien og en lignende rute paa de spanske Middelhavshavne og Italien. I aarlig subvention af staten fik han kr. 75 000.

Samtidig med at Thoresen fra 1. januar 1894 aabnede den nye linje, som i aarenes løb er blevet kjendt under navnene „Spanskelinjen“ og „Otto Thoresens linje“ flyttede han sit kontor, som hidtil havde været i Tønsberg, til Kristiania. Af de dampskibe, han da disponerede blev tre, nemlig „Seaton“, „Glanvern“ og „Sulitelma“, hver paa ca. 1000 tons, sat ind i ruten. Desuden leiede han yderligere to baade. Ruterne udgik fra Romsdalsbyerne Kristianssund og Aalesund samt Bergen til Nordspanien, Portugal, Sydspanien og Italien; men trods det fremskridt de betegnede i samtrafiken mellem Norge og Middelhavsløndene gik foretagendet alligevel til en begyndelse med et betydeligt underskud. Efterhaanden lykkedes det imidlertid ved energi og udholdenhed at bane vei hos forretningsverdenen baade i nord og syd for forstaaelsen af de mange fordele, som de nye ruter bød paa. Det har i denne forbindelse sin interesse at nævne, at oprettelsen af Spanskelinjen betegner et ligefrem nyt afsnit i den kristiansundske klipfiskeforretning, som herigjennem er gaet fra at være en konsignationsforretning med usikre muligheder til en kommissionsforretning med varer i fast regning, før de ekspederes.

Lasten fra Norge til Middelhavslandene er væsentlig klipfisk, stokfisk, træmasse, carbid og stykgods; tilbage sydfrugter, vin, marmor, svovl, salt og korn fra Spanien, Portugal, Italien og Sortehavet. I aarenes løb har denne trafik gennemgaaet en rivende udvikling, og navnlig er det interessant at se, hvorledes indførslen er steget fra Middelhavslandene til Norge.

I 1895 blev der med Spanskelinjen indført fra Sicilien 3104 kasser appelsiner; i 1912 kom der med samme linje 18620 kasser. Fra Valencia blev der i 1895 importeret 1310 kasser; i 1912 var indførslen steget til 64484. Aaret iforveien (1911) havde Spanskelinjen med sig 26706 kasser appelsiner fra Sicilien og 74960 kasser fra Valencia, som nu er det største eksportsted for denne gyldne, ofte besungne frugt. En ikke mindre rask stigning viser olje-importen, som naturligvis staar i intim forbindelse med udviklingen af vor hermetikindustri. Den udgjorde i 1895 med Spanskelinjen fra Marseille, som er hovedstedet for denne eksport, ikke mere end 19 tons. I 1911 og 1912 kom der med samme linje henholdsvis 2687 og 3542 tons.

Under disse omstændigheder siger det sig selv, at Spanskelinjen har gennemgaaet ganske betydelige udvidelser i aarenes løb. I stedet for de 3 regulære og 2 irregulære baade, som linjen begyndte med, har den nu 20 regulære baade, deriblandt to, som for tiden (1913) er under bygning i England, og som skal bære navnene „Sevilla“ og „Salamanca“. De første baade i ruten havde en størrelse paa 600—1000 tons d. w. Nu er de mindste baade paa 1500 tons; de største op imod 5000 d. w.

Men ikke bare skibenes antal og størrelse, ogsaa ruternes længde er øget. Hovedlandene er som tidligere Portugal, Spanien og Italien, og regulært gaar ingen af Spanskelinjens baade længer øst end til Venedig. Men irregulært viser de linjens merke ogsaa i Alexandria, Smyrna, græske havne og Sortehavet. Mod nord gaar ruterne, regulært til Bodø; irregulært til Hammerfest og Vadsø.

Ruternes hyppighed fordeler sig fortiden saaledes: Mellem Romsdalsbyerne og Nordspalten er ruten 14-daglig, til Portugal er ruten maanedlig, ligesaa til Sydspanien. Mellem Vestnorge og Italien er ruten maanedlig den første halvpart af aaret, og fjortendaglig i aarets sidste halvdel, da hovedeksporten af stokfisk foregaar. Fra Italien med Venedig som endepunkt gaar baadene oftere til Sortehavet efter korn.

Foruden Spanskelinjen underholder Otto Thoresen en ugentlig rute mellem Canary-øerne og London med frugt og en 14-daglig rute paa Dunkerque med omlastning til Paris.

I 1897 blev de forskellige enkeltelskaber, som Otto Thoresen hidtil havde været disponent for, opløst og smeltet sammen til et aktieselskab, hvis officielle navn er „Dampskibsaktieselskabet Otto Thoresens Linje“, med en grundkapital paa kr. 1 250 000. Senere er denne kapital flere gange blevet udvidet, den udgjør for tiden kr. 5 000 000.

Skibsreder Thoresen er formand i Nordisk skibsrederforening og medlem af bestyrelsen for Norsk rederforbund, og hans autoritative mening har oftere været hørt i spørgsmaal af interesse for skibsfarten.

