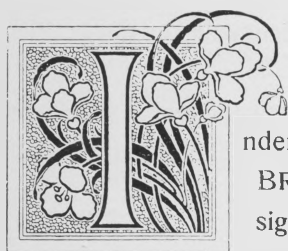


G. M. BRYDE.



nden rækken af de yngre norske skibsredere staar GODTFRED MAURITZ BRYDE som en af dem, der har henledet den offentlige opmærksomhed paa sig ved at bane ny vei for norsk skibsfart og derigjennem aabne nye muligheder for vort næringsliv.

Bryde er født i Sandefjord i 1865 og tilhører saaledes den generation af vore redere, som praktisk talt er vokset op sammen med dampskibsrederiet og været vidne til dets afgjørende seier over seilskibsrederiet. Efter at have gennemgaaet sjøkrigsskolen paa Horten i aarene 1882–1885, blev Bryde i sidstnævnte aar officer og to aar efter vernepligtig løjtnant i marinen. Samme aar — 1887 — gik han over i koffardiflaaden og var derefter skibsfører i seksten aar. I denne tid førte han fem seilskibe, hvoraf et var Skandinaviens største, og to dampskibe, og da hans fart væsentlig gik paa vestindiske og amerikanske farvande, fik han anledning til at skaffe sig indgaaende kjendskab til denne trade og til at knytte forbindelser, som senere fik betydning for ham.



G. M. Bryde.

I 1902 sluttede Bryde sjøen og nedsatte sig som skibsreder i Kristiania, hvor han samme aar grundlagde en dampskibsrute for gods og passagerer fra Galveston U. S. A., til Mexiko. I 1905 aabnede han en ny rute mellem Galveston og Cuba, og det følgende aar (30. oktober 1906) indsendte han til handelsdepartementet et andragende om statsbidrag paa kr. 100 000 i 3 aar til hjælp for en paatænkt rute mellem Norge og Cuba, Mexiko og de amerikanske sydstater.

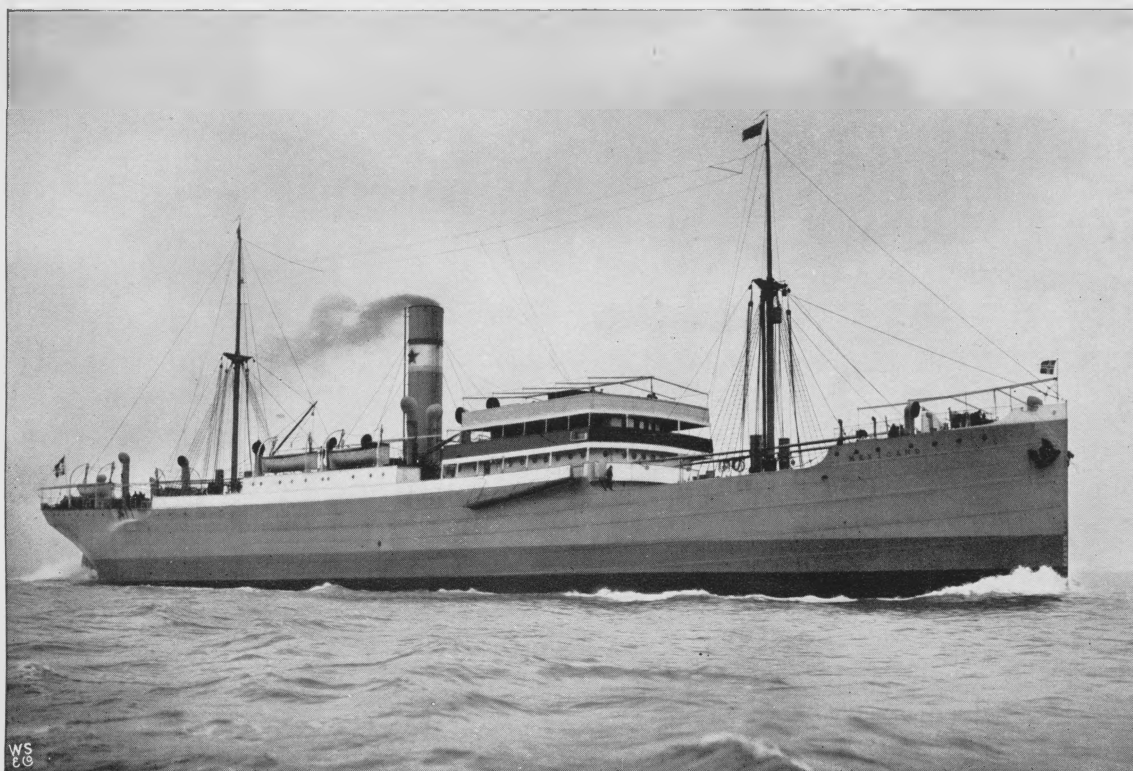
Den nye rute, hvis betingelser og muligheder er indgaaende belyst i

Tillæg 3 til dok. no. 21 og Tillæg 2 til indst. S IV, 1906–07, gik i korthed ud paa følgende:

Der sættes igang i ruten to tidsmæssige hurtiggaaende lastebaade, hver paa ca. 5 500 tons d. w. til en samlet værdi af over 1.5 mill. kroner. Derved vil der opnaaes en bekvem, ca. 6-ugentlig forbindelse mellem Norge og de ovennævnte lande af særlig betydning for en række af vore vigtigste eksportprodukter — først og fremmest fiskevarer og trævarer — som hidtil har maattet dirigeres over europæiske havne, men som nu vil kunne sendes direkte til de oversjøiske markeder. Paa den anden side vil de nye direkte forbindelser skabe billigere fragter for alle de varer, som

Norge er nødt til at indføre fra disse egne — eksempelvis bomuldsfrømel, bomuld, hamp, tobak, hvede og olje — og derigennem være til nytte baade for de fabrikker, som trænger disse raastoffer til sin fabrikation, og ligeledes for de almindelige forbrugere. Det var ansøgerens mening, at den nye rute skulde sættes i gang i løbet af høsten 1907 og udgaa fra Kristiania med anløbsafen anden norsk havn og — i begyndelsen — muligens via en eller to kontinentale eller engelske havne. Derefter skulde den fortsætte direkte til Cuba; derfra til Mexiko og Galveston, Texas og saa returnere via Norfolk, Va. (for last og kulforsyning) direkte til Norge.

En plan som denne maatte selvsagt vække opmærksomhed ikke bare i rederkredse og hos autoriteterne, men ogsaa hos den store almenhed. Norge havde i aarenes løb gennem ældre



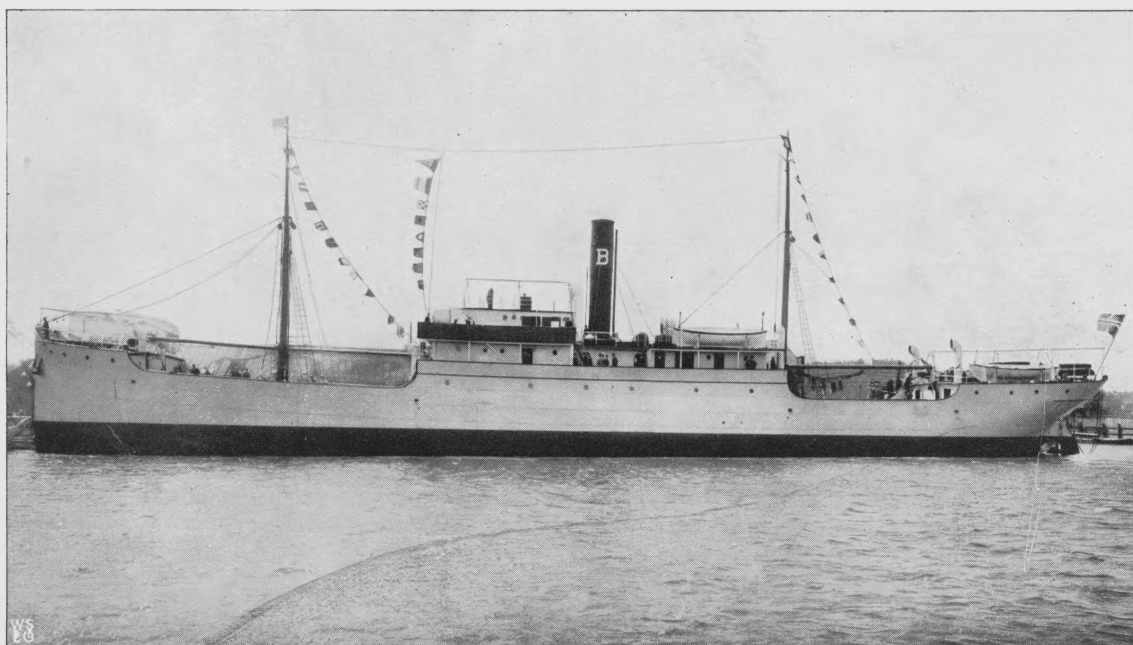
D/S „Mexicano“.

reders dygtighed og forudseenhed skaffet sig en række direkte forbindelser paa udlandet, som havde vist sig at være af betydning for vor handelsomsætning, bortset fra at de havde oparbejdet sig til indbringende foretagender for de respektive selskaber. Men nogen direkte oversjøisk forbindelse eksisterede endnu ikke mellem Norge og den nye verden, skjønt det aar for aar blev mere og mere indlysende, at udviklingen netop gik i retning af faste *oversjøisk* ruter mellem landene, og at det derfor gjaldt for Norge at være ude itide, hvis vi ikke vilde risikere, at de ruter, som endnu laa aabne for os, skulde annekteres af andre.

Alle disse momenter i forbindelse med en række andre af mere speciel karakter blev i høsten 1906 og vinteren og vaaren 1907 skarpt understreget af en række offentlige og private

institutioner og selskaber, som dels efter opfordring fra arbejdsdepartementet, dels efter privat initiativ afgav udtalelse i sagen. Der var paa alle hold enstemmighed om, at den nye linje vilde være af største betydning for vor eksport og tilføre vor import væsentlige lettelser, og der er neppe noget bedre bevis paa den interesse, ruten vakte, end at de udtalelser, som indkom i anledning af den, optager ikke mindre end 26 tospaltede sider i stortingsindstillingen. Alligevel fandt regjeringen ikke at kunde gaa med paa anmodningen og i en skrivelse af 7. mai 1907 fik Bryde meddelelse om „at der ikke af regjeringen vilde blive fremsat nogen kongelig proposition for det nu forsamlede storting i denne sag.“

Som vi allerede har nævnt, var det Brydes plan at starte den nye rute høsten 1907, og regjeringens afslag paa hans anmodning kom derfor særdeles ubeleiligt for ham. Men paa den



D/S „Vitalia.“

anden side var han ikke tilsinds at lade sin plan strande ved første modbør. Nogle uger senere (25. mai 1907) indsendte han et nyt andragende — anbefalet af ti stortingsmænd — direkte til stortinget, som ved beslutning af 27. mai oversendte det til veikomiteen. Komiteens indstilling, som er dateret 17. juni næstefter, gik ud paa bemyndigelse for departementet til afsluttelse af en kontrakt med Bryde paa 3 aar „om underholdelse af regelmæssig dampskibsroute mellem Norge – Cuba – Mexiko og De amerikanske sydstater mod en aarlig understøttelse af indtil kr. 100 000“. Tolv dage senere (29. juni) kom indstillingen op til behandling i stortinget, hvor bevilgningen efter en længere debat gik igjennem med 93 mod 23 st.

Den nye linje, hvis officielle navn blev NORGE MEXICO GULF LINJEN, begyndte sin virksomhed i september 1907 med tre leiede lastebaade, hvoraf to udenlandske. Det var et tidspunkt med slette konjunkturer for skibsfarten, og endnu værre blev de i 1908 og 1909, saaledes at det

ikke er at undres paa, at der ved kontraktens udløb sommeren 1910 paa flere hold inden stortinget (jvfr. Tillæg til indst. S. IV og debatten, St.tid. pag. 2 452 — 691 s. a.) var stemning for ikke at gaa til nogen fornyelse af den. Ved voteringen blev det imidlertid — mod 8 st. — besluttet at fornye kontrakten paa fire aar, hvoraf der for de tre første blev fastsat samme betingelser som tidligere, medens der for det fjerde aar ikke skal udredes noget bidrag til linjen fra statens side.

Imidlertid var linjen, som i de første fem fjerdingaar bare var en lasterute, blevet udvidet til en kombineret passager- og lasterute. De tidligere leiede baade blev fra 1. januar 1909 ud-rangeret, og isteden traadte de store nybyggede ca. 6 000 tons baade, „Noruega“ og „Texas“ og senere „Mexicano“ ind i ruten. I 1912 bestilte A/S Norge Mexiko Gulf Linjen et motorskib paa 6 300 tons. Det bliver færdigt i januar 1914 og faar navnet „Amerika“. Det er Norges største skib i sit slags, og dets motor, som udvikler ikke mindre end 3000 hestekræfter, er den største motor, som til dato (1913) er indlagt i noget skib i verden.

Fra 1914 vil linjen, som for tiden ogsaa har en maanedlig rute paa Norge—Havana—New Orleans—direkte hjem, blive udvidet med en tredie maanedlig rute: Norge—Filadelfia—Boston—hjem.

¶Til belysning af linjens betydning for handelsomsætningen mellem Norge og Amerika i de senere aar kan anføres følgende statistiske data:

Udgaaende last (exporten) udgjorde i 1911 53,600 tons til værdi kr. 10 000 000, hvoraf til De Forenede Stater (Amerika) 34 500 tons med en værdi af kr. 7 750 000, og til Cuba og Mexico 19 100 tons med en værdi af kr. 2 250 000. I 1910 var total exporten 45 000 tons med en total værdi kr. 7 900 000. Exporten er fordelt paa 30 forskellige varesorter, hvoraf de væsentlige er cellulose, granit, hermetik, melk, fiskevarer, papir, fyrstikker, spiger, sildemel og cement. Desuden er der ved en enkelt exportør skibet 17 200 tons granit til Havana med en tysk linje. Denne forretning er oparbejdet ved Norge Mexico Gulf Linjen.

Hjemgaaende last (importen) i 1911 beløb sig til 58 900 tons til en værdi kr. 27 900 000, hvoraf fra De Forenede Stater (Amerika) 58 400 tons til en værdi af kr. 26 900 000 og fra Mexico 500 tons til en værdi af kr. 1 000 000. I 1910 var total importen 42 000 tons med total værdi kr. 20 900 000. Importen er fordelt paa 18 forskellige varesorter, hvoraf de største er kraftfoder, margarinolje, hvedemel, haarde træsorter, bomuld, kaffe, tobak, harpix, ekestav, sirup og huder.

A/S Norge Mexiko Gulf Linjen har for tiden (1913) en fuldt indbetalt aktiekapital paa 2 mill. kr. — Direktionens formand og adm. direktør er skibsreder G. M. Bryde, som desuden ogsaa er vicepresident i Norges Rederforbund og medlem af direktionen i to sjøassurance-selskaber og en sjøassuranceforening.

I sin fødeby har Bryde taget initiativet til oprettelsen af *Sandefjords stuertskole* — den første i sit slags i Norge — og derigjennem vist sig som praktisk foregangsmand paa et nyt og vigtigt omraade af betydning for vor sjøfart.

