

Da sørlandsredere satset på gamle tankskip

En undersøkelse med utgangspunkt i Prebensen-arkivet på KUBEN

Gaute Christian Molaug

I 1926 la det britiske oljeselskapet Anglo Saxon Petroleum Co. Ltd. flere av sine eldre damptankere ut for salg. Tilbudet var godt, men mange var skeptiske til kjøp. Vedlikeholdskostnadene kunne bli store, og det manglet ikke på advarsler om at handelen kunne bli en gedigen fiasko. Likevel ble mange av tankskipene kjøpt av norske redere, og flesteparten av dem havnet på Sørlandet. Disse såkalte Anglo Saxon-tankerne kom til å bli sørrendingenes første tankbåter. Men hva var årsaken til denne satsingen? Hvorfor investerte redere på Sørlandet i eldre tankskip i mellomkrigstiden?

Dette spørsmålet er tidligere blitt belyst i blant annet min egen hovedoppgave i historie ved Universitetet i Bergen fra 2001.¹ I oppgaven foretok jeg en komparativ analyse av investeringsstrategiene til rederne Th. Brøvig i Farsund og O.A.T. Skjelbred i Kristiansand. Begge redere drev på midten av 1920-tallet dampskip med tørrlast, men satset i siste halvdel av 1920-årene på tankfart. Som kildemateriale brukte jeg hovedsakelig forretningskorrespondanse i form av brevveksling mellom reder og meglere, agenter, kapteiner med flere. Materialet tegnet et utfyllende bilde av redernes vurderinger og handlinger. For begge redere avdekket forretningskorrespondansen et vanskelig fraktmarked for skipene de drev og en interesse for å søke nye muligheter. For Brøvig kom muligheten i form av tilbud om en Anglo Saxon-tanker i 1927, mens Skjelbred bestilte, som den første sørrending, en moderne motortanker i 1928. I hovedoppgaven konkluderte jeg med at det dårlige fraktmarkedet fikk flere redere til å se etter andre muligheter. Samtidig viste undersøkelsene at få redere på Sørlandet i 1927 hadde mulighet til å satse på nybygg og at Anglo Saxon-tankerne dette året fremsto som den eneste muligheten de fleste hadde til å tre inn i tankfarten.² I denne artikkelen vil jeg se nærmere på om den forklaringen også er dekkende for Jacob Prebensen Jr. i Risør.

Stabelavløpning for M/T Petter ved Burmeister & Wains Skibsværft i København 16. april 1935. Skipet ble bygget for J.P. Jensen og var en av flere moderne motortankere som ble levert til sørlandsredere frem mot andre verdenskrig.
Foto: PA-1935, Samling av fartøysbilder/ KUBEN

På Sjøfartsmuseet i Aust-Agder står denne modellen av Anglo Saxon-tankeren *Thelma* utstilt. D/T *Thelma* ble kjøpt av Tønnevolds rederi i 1928 og var en av i alt 17 eldre damptankere som ble kjøpt av sørlandsredere mellom 1927 og 1930.
Foto: Hannele Fors, Aust-Agder museum og arkiv, avd. KUBEN



Jacob Prebensen Jr. ble en av de første tankrederne på Sørlandet da han sommeren 1927 gikk til innkjøp av Anglo Saxon-tankeren D/T *Akera*. Hva var årsaken til dette kjøpet? Hva slags rolle spilte det dårlige fraktmarkedet for tørrlast og hvorfor investerte ikke Prebensen i en ny motortanker? Prebensen er spesielt interessant fordi han i motsetning til Brøvig og Skjelbred ikke eide andre skip da han satset på tankfart. Brøvig var i 1927 en av landsdelens største redere og blant Anglo Saxon-rederne er han i så måte et unntak. De fleste av sørlendingene som investerte i eldre damptankere mellom 1927 og 1930 hadde ingen andre skip fra før.³ Flere av dem hadde imidlertid drevet rederi tidligere, og for deres vedkommende ble dermed tilbudet om en Anglo Saxon-tanker en mulighet til å starte opp rederidrift igjen. Prebensen var en av disse og han er på den måten mer representativ som Anglo Saxon-reder enn Brøvig.

På KUBEN oppbevares arkivet etter Prebensens rederi. Rederiar-kivet er et omfattende arkiv som utgjør 169 hyllemeter med journaler, kopibøker, korrespondanse, regnskapsprotokoller og arkiver fra ulike fartøy. En stor del av arkivet er knyttet til seilskutetiden. Arkivet ble, sammen med andre maritime arkiver som oppbevares på KUBEN, del av Norges dokumentarv i 2018 under fellesbetegnelsen «Seilskutearkivene fra Aust-Agder 1820–1920». Deler av arkivet strekker seg imidlertid frem til 1941 og inneholder blant annet dokumenter knyttet Jacob Prebensen Jr. sitt innkjøp og drift av D/T *Akera*. Blant dokumentene finner en mye forretningskorrespondanse mellom reder, meglere og kapteiner – brev som gir et godt innblikk i rederens vurderinger og valg. Av det jeg vet, er Prebensens satsing på tankfart ikke tidligere blitt belyst ved bruk av dette materialet.⁴

Som supplement til disse arkivkildene har jeg brukt Det norske Veritas' skipsregister for å få oversikt over utviklingen av Prebensens flåte. Skipsregisteret inneholder blant annet informasjon om skipenes størrelse, type, byggested, byggeår, hjemsted, tonnasje, eiere og lignende. En annen viktig bakgrunnskilde er *Handelsregister for Kongeriket Norge*, som gir opplysninger om næringsdrivende enkeltpersoner og foretak. Her kan en finne informasjon om blant annet etablering, formål og styremedlemmer til de ulike selskapene. Kombinert med diverse aviser gir dette oversikt over skipsaksjeselskapene som blant annet Prebensen var involvert i.

Som i hovedoppgaven vil jeg også i denne artikkelen sette sørlendingenes kjøp av de eldre damptankerne inn i et større perspektiv. Det innebærer at jeg vil se nærmere på både regionale, nasjonale og internasjonale forhold.

En skipsfartsnæring i krise

I begynnelsen av 1920-årene lå skipsfarten på Sørlandet nede med brukket rygg. Seilskutetiden var definitivt over og sørlandsrederne hadde i liten grad klart overgangen fra seil til damp. I 1875 var rundt 1/3 av den norske handelsflåten hjemmehørende på Sørlandet og Arendal var Norges største sjøfartsby.⁵ 50 år senere hadde sørlendingenes andel av Norges handelsflåte sunket til under 5 %, og sørlandsflåten bestod hovedsakelig av mindre og brukte dampskip som seilte i trampfart.⁶ Skipene i trampfart søkte nye oppdrag etter hver reise og for denne farten så ikke markedet særlig lyst ut. I årsberetningen til Aust-Agder Rederforening kunne en i 1925 lese: «Det foreløpne år har vært meget vanskelig for skipsfarten».⁷ Oppdragene var få og de tilbudte fraktpriisene var lave. Bedre ble det ikke da gruvearbeiderne i Storbritannia gikk til generalstreik i 1926. Kullprisene steg til værs og med høye bunkerspriser ble det enda vanskeligere for dampskip å finne lønnsomme oppdrag. Men det dårlige fraktmarkedet gav også muligheter.

De dårlige tidene førte til at mange ønsket å kvitte seg med skipene sine og prisene på skipstonnasje var fallende. Hadde en tilgang til kapital, var det muligheter for å gjøre et godt kjøp. En av dem som var på utkikk etter nettopp det, var Jacob Prebensen Jr. i Risør.

Prebensen – et rederi med lange tradisjoner

Jacob Prebensen Jr. var sønnesønn av Jacob Wetlesen Prebensen som i 1833 startet opp sin virksomhet i Risør.⁸ Virksomheten omfattet etter hvert kjøpmannshandel, trelasthandel, mølle- og sagbruk, skipsverft og ikke minst skipsrederi. Allerede på midten av 1800-tallet var J.W.

Prebensen et av Norges største rederier med en flåte bestående av seilskuter. I 1876 flyttet Prebensen til Christiania, og ledelsen av bedriften ble overtatt av sønnen Jacob Christian Wetlesen Prebensen. Han utvidet firmaet ved å satse på treforedling, men kunne ikke forhindre at selskapet i starten av 1900-tallet fikk økonomiske problemer. I 1912 startet hans sønn, Jacob Prebensen Jr., opp som reder.⁹ Han overtok familierederiets to damptreskip, *Credo* og *Spero*, men han satset også på dampskip av jern og stål, og ikke minst på seilskip.¹⁰ Ved utbruddet av 1. verdenskrig i 1914 disponerte Jacob Prebensen Jr. fem skip.¹¹ Tre eldre dampskip og to seilskuter.

Krigen gikk hardt ut over den norske handelsflåten, men den førte også til skyhøye fraktrater og gode muligheter for rask fortjeneste. Høye fraktrater og mange forlis medførte et stort behov for skip, og prisene på fartøy steg til himmels. I løpet av krigen forliste og strandet samtlige av Prebensens tre dampskip.¹² I tillegg solgte han sine to seilskip. Samtidig investerte Prebensen i nyere tonnasje. Frem mot 1920 fikk risørrederen levert seks nyere dampskip. I 1918 skiftet rederiet også navn, og det tradisjonsrike J.W. Prebensen gjenoppstod.¹³ Modernisering av flåten og navnebytte kunne imidlertid ikke hindre at også Prebensen ble rammet av krisen som traff sjøfartsnæringen etter krigen. Prisene på frakter og skip sank, og mange redere som hadde investert i dyre skip under krigsboomen fikk økonomiske problemer. Det skjedde også med Prebensen, som i 1922 måtte selge alle sine skip.¹⁴ De vanskelige tidene fortsatte. I 1926 hadde Prebensen fortsatt ingen skip og hele Risørflåten bestod av kun fire skip. Ønsket om å drive rederi igjen, var imidlertid ikke forsvunnet.

«At kjøpe i det rette Øieblik»

Jacob Prebensen Jr. fulgte nøye med på markedet for skip og frakter, og via sine kontakter ble mange skip vurdert. En av kontaktene var Salve Bech, som drev skipsagentur i Kristiansand og solgte blant annet skipsmaling og presenninger. Han hadde også investert penger i skipsaksjer og hadde vært med i styret i flere rederier, deriblant rederiet J.W. Prebensen. I 1922 etablerte Bech et eget aksjeselskap, Salve Bech Aktieselskab, hvis formål var å drive skipsrederi, meglervirksomhet, kommisjon og agenturvirksomhet.¹⁵ Som Prebensen var Bech derfor interessert i skipsmarkedet, og gjennom brevveksling delte han sine vurderinger med sin kollega i Risør.

I februar 1926 vurderte Prebensen kjøp av D/S *St. Tropez*. Båten ble tilbudt med lånefinansiering på £ 4 000 og krevde lite egenkapital.¹⁶ Lånet ble tilbudt fra England, men det syntes Bech lite godt om. I et brev til Prebensen 18. februar 1926 skriver han: «De engelske Laan



synes jeg er meningsløse og Afbetalingsvilkaarene ogsaa for store». ¹⁷ Likevel var Bech positiv til et kjøp. « ... jeg er enig med dig i, at denne Baad er villig og værd at besigte og der skal ikke stor Reisning til med den lille Kapital at slaa noget Mynt.» ¹⁸ Videre skriver Bech noen dager senere: «Takker for dit af 19 ds. og haaber jeg det nu vil gaa med "St. Tropez", er Baaden i Stand, maa da dette tiltrods for Amerika bygget være et godt Kjøb.» ¹⁹ Det ble imidlertid ikke noe kjøp av *St. Tropez*. Dampskipet var kun et av mange fartøy Prebensen hadde i kikkerten, og prisen på fartøyet var kun en av faktorene som måtte vurderes.

Fartøyet alder og stand var naturlig nok viktig i forhold til prisen, men det kunne også ha betydning for fremtidige vedlikeholdsutgifter. D/S *Kamford* var et annet skip Prebensen vurderte å kjøpe, men denne båten hadde Bech lite til overs for. «Kamford skal være en ordentlig drit Baad og dertil kommer, at Rederiet ingen Penge har, saa den er daarlig holdt.» ²⁰ Løpende vedlikehold av fartøyet var naturlig nok viktig, men like viktig var den periodiske besiktigelsen, også kalt «surveyen».

Når et skip var nytt, ble det registrert i en klasse. Hvilken klasse skipet ble plassert i var avhengig av blant annet hvilke spesifikasjoner det hadde og hvordan det var bygget. Når skipet ble eldre måtte det gjennomgå periodiske besiktigelser. Om et fartøy hadde gode spesifikasjoner og var i utmerket stand, ble det klassifisert i den høyeste klassen, men hvis det var mangler kunne skipet bli klassifisert i en lavere klasse. Hvilken klasse skipet ble plassert i hadde bl.a. betydning for assuranseselskapenes beregning av forsikringen. Et fartøy i en lavere klasse risikerte å få en høyere forsikringspremie enn et skip i høyeste klasse.

Vraket etter den forliste jernbarken *Capella* av Arendal. *Capella* forliste 23. november 1903. I seilskutetidens glansperiode i siste halvdel av 1800-tallet hadde Sørlandet vært en stormakt på havet. På begynnelsen av 1900-tallet gikk seilskutetiden definitivt mot slutten, og sørlandsk skipsfart lå i mellomkrigstiden nede med brukket rygg.

Foto: PA-1935, Samling av fartøysbilder/ KUBEN



Damptreskipene *Spero* og *Credo* til reparasjon ved Pusnes i Arendal i mai 1913. Skipene ble overtatt av Jacob Prebensen Jr. som startet opp rederi i 1912. Han tilhørte familiens 3. generasjon av skipsredere og satset for fullt frem mot 1920. Under etterkrigs krisen måtte han selge sine skip og på midten av 1920-tallet ventet han på det rette øyeblikk til igjen å bli skipsreder.

Foto: Utsnitt av AAM.B.0286/ KUBEN

Besiktigelsen ble foretatt av klassifikasjonsselskaper som britiske Lloyds og Det norske Veritas. Dersom det ble funnet store feil eller mangler, kunne dette føre til store vedlikeholdsutgifter. Skulle en kjøpe brukt tonnasje, var det derfor viktig at besiktigelsen nylig var gjennomført eller at den kunne bli en del av handelen. D/S *Maderas* var også et skip Prebensen vurderte å kjøpe i 1926, men dette stod overfor sin tredje periodiske besiktigelse og det gjorde Bech skeptisk. «Hvis du kunde faa *Maderas* med passeret second No 3 Survey, saa er jeg enig med dig i, at det er noget at tenke paa til den Pris, men kjøbe en saapas gammel Baad uden Survey er for risikabelt.»²¹

På vårparten i 1926 vurderte Prebensen kjøp av D/S *Gimle*. Dampskipet var bygget i Nederland i 1916 og skulle ha passert sin andre periodiske besiktigelse. Bech vurderte dette som et godt fartøy, men ikke alt var som det burde være. «Ang "Gimle" saa gaar jeg ud fra, at denne Baad har passeret No 2 og nu er i god Stand, men disse Hollændere pleier at være noksaa stygge paa Kulforbruget og i det Hele ikke saa



økonomiske Baade.»²² Dampskipene gikk hovedsakelig på kull, og med høye kullpriser kunne driftsutgiftene bli store. Når fraktratene i tillegg var lave, kunne det bli vanskelig med lønnsom drift.

Selv om prisene på tonnasje var lave, ble mange av skipene likevel vurdert som for dyre med tanke på det dårlige fraktmarkedet. Utsiktene til at fraktratene skulle stige, var også dårlige. Derfor måtte prisene på skip ytterligere ned. 11. juni 1926 gav Bech sin generelle vurdering til Prebensen: « ... jeg synes dog det er daarliger nu end det nogensinde har været og skal dette holde paa, saa maa vel Priserne yderligere ned».²³ Markedet fortsatte å være dårlig, men prisene på skip var ikke lave nok til at Prebensen gikk inn for kjøp. Framtidsutsiktene var usikre og 10. september 1926 skrev Bech følgende: «Jeg synes alt er saa nervøst for Øieblikket, det er ikke godt at vide, hvad det blir til og Tonnagen holder sig endda stiv, den som bare vidste hvordan situationen vil bli naar Kulstreiken er over.»²⁴

Med et usikkert marked var det også vanskelig å få tak i kapital til skipskjøp. I juni 1926 var Prebensen i kontakt med aksjemeglerfirmaet

Sommerfelt & Co. A/S i Oslo med tanke på muligheten til å få dannet et aksjeselskap for kjøp og drift av skip. Svaret deres gav liten grunn til optimisme. «I anledning dit brev av 8. ds. maa jeg dessverre meddele dig at jeg tror det for tiden er nær sagt umulig at faa tegnet ny kapital i et skipsselskap. Folk kjøper heller aktier i gamle solide selskaper som Ganger Rolf, Garonne og Wilhelmsen, hvor de er sikker paa sin dividende end at tegne i nye.»²⁵

Prebensen fortsatte å vurdere skip, men det ble ingen handel. Risikoen for tap var større enn sjansen til å sikre en fortjeneste. Dermed var det bedre å vente på den rette båten, en strategi Bech hadde full forståelse for: « ... endnu har du ikke tabt paa at vente og er vel Bestemmelsen den, at du denne Gang skal kjøbe i det rette Øieblik og faar vi haabe det slår til.»²⁶ I november 1926 hadde Prebensen fortsatt ikke kjøpt noe skip. I slutten av måneden dukket det imidlertid opp et tilbud som virket svært forlokkende.

Anglo Saxon-tankerne

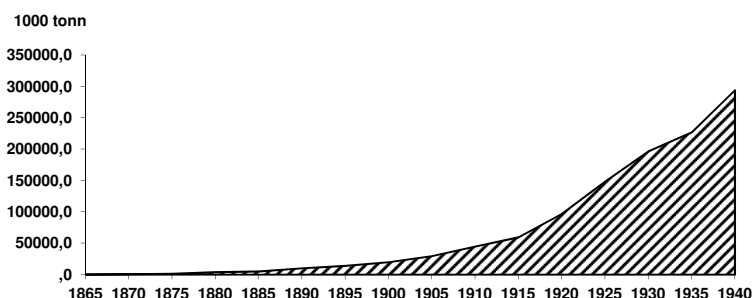
I 1926 la det britiske oljeselskapet Anglo Saxon Petroleum Co. Ltd. flere av sine eldre tankskip ut for salg. De fleste skipene var bygget mellom 1914 og 1919. Alle var dampskip og de var på 5 000 og 6 000 brt. Prisene varierte fra £ 60 000 til £ 95 000. Dette var i utgangspunktet for dyrt for mange av rederne på Sørlandet, men det som gjorde kjøpet interessant, var at Anglo Saxon gav kreditt på inntil 80 % av prisen. Betingelsen var imidlertid at skipet inngikk på en 10 år lang fraktavtale for selskapet, til en fast fraktrate.²⁷ I alt 28 såkalte Anglo Saxon-tankere ble tilbudt norske redere i årene mellom 1926 og 1930.²⁸

Prebensen var en av dem som fattet interesse for tilbudet om en Anglo Saxon-tanker, og Bech var av samme oppfatning. 26. november 1926 skriver Bech til Prebensen: «Jeg takker for dit af 24 ds. Jeg sad netop igaar og saa paa denne Tanker Speculation, Boe circulerer to Baade paa 8400 dw. "Cliona" & "Cepolis" bygget henholdsvis 18 & 19, begge skal passere No 2, men formodentlig kan de kjøbes incl. denne Survey. Prisen 60000.- og ellers paa de Betingelser du nævner. Jeg gaar ud fra, at Baadene kan sluttas fast for 5 Aar til 6/ og endvidere fast for 5 Aar fremover til 5/6, ifald det er saa, kan jeg ikke forstaa andet end at der maa være Forretning i dette ... Jeg har ikke paa længe seet en Forretning som tiltaler mig saa meget som denne Tankerbusiness.»²⁹ Betegnelsen 6/-, 5/6 innebar at Anglo Saxon-tankeren ville seile for seks shilling pr. dvt. de første fem årene av certepartiet og fem shilling og seks pence pr. dvt. de siste fem årene av certepartiet.³⁰ At disse eldre tankskipene ble lagt ut for salg akkurat i 1926, var ikke tilfeldig.

Oljesektoren – en næring i vekst

Ordet olje stammer fra det latinske *oleum*, som betyr «olivenolje». Det var denne formen for olje, vegetabilsk og animalsk, som ble brukt til belysning frem til midten av 1800-tallet.³¹ Engelskmannen James Young begynte rundt 1847 å eksperimentere med destillering av jordolje (petroleum).³² Det destillerte produktet viste seg å være godt egnet som belysningsmiddel både i forhold til kvalitet og ikke minst pris.³³ Oljelamper ble allemannseie og behovet for jordolje økte. Det var imidlertid som drivstoff oljen virkelig skulle få vist sin nytteverdi.

I begynnelsen av 1880-årene ble mesteparten av oljen fremdeles brukt som belysningsmiddel og medisin, men da forbrenningsmotoren ble funnet opp i 1885, økte jordoljens betydning som drivstoffkilde.³⁴ Under første verdenskrig (1914–1918) fikk jordoljen sitt virkelige gjennombrudd som drivstoff. Krigen åpenbarte oljens fortrinn fremfor kull. Oljen gav større effekt med hensyn til hastighet og akselerasjon, i tillegg var den lettere å håndtere.³⁵



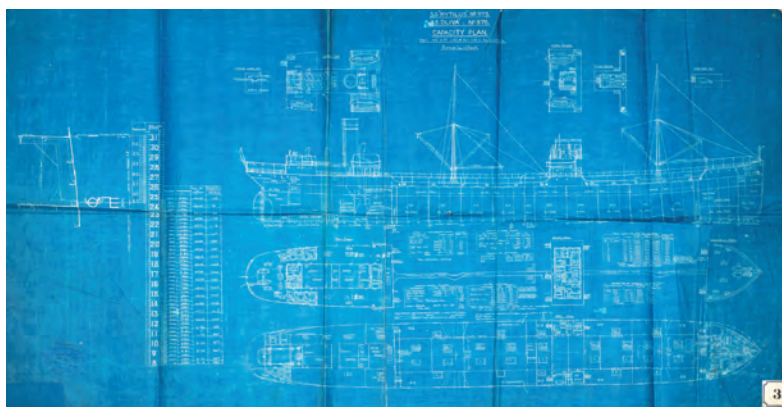
Oversikt over utviklingen av verdensproduksjonen av råolje fra 1865 til 1940 per tusen metriske tonn.³⁶

Verdens råoljeproduksjon økte under og etter krigen radikalt. Fra 1920 til 1937 økte verdensproduksjonen av råolje med rundt 200 %.³⁷ I 1860 stod USA for rundt 98 % av verdens produksjon av råolje, og amerikanerne dominerte tidlig både oljeproduksjon og oljekonsum.³⁸ I mellomkrigstiden beholdt USA dominansen, men utviklingen gikk i retning av at stadig flere nasjoner ble knyttet til oljen og at avstanden mellom produsent og konsument økte.³⁹ Dette skulle få store konsekvenser for utviklingen av tankflåten.

Kull var tørrvare og kunne enkelt kombineres med annen frakt. Det var mer utfordrende med store mengder med olje. Dette førte til behov for tonnasje spesielt tilpasset frakt av oljeprodukter. Økningen i oljekonsum og de store avstandene mellom oljeprodusenter og oljekonsumenter, var sterkt medvirkende til at verdens transportbehov økte med rundt 75 % mellom 1913 og 1937.⁴⁰ Fra 1920 til 1939 ble verdens tanktonnasje nesten firedoblet og tanktonnasjens andel av verdens skipstonnasje steg fra 5 % til 17 %.⁴¹ I mellomkrigstiden var oljesektoren i vekst, men det var også en næring preget av knallhard konkurranse.

Skisse av D/T *Mytilus*. Tankskipet ble bygget i Newcastle og var som de fleste av de andre Anglo Saxon-tankerne bygget under første verdenskrig. Skipet ble overtatt av J.P. Jensen i 1928. Jensen hadde inntil da drevet steinhuggeri i Arendal, men satset nå som skipsreder. Satsingen gav resultater og i 1939 disponerte Jensen fem tankskip og var Aust-Agders største reder.

Kilde: PA-1032, Jensens Rederier AS



Kampen om oljen

I 1859 fant Edwin Drake olje i Pennsylvania. Dette ble starten på det amerikanske oljeeventyret. I et fritt marked med flere og flere aktører og uten noen form for statlig regulering, utviklet oljeeventyret seg snart til et kaos.⁴² I kaoset etablerte John D. Rockefeller seg i 1870 med firmaet Standard Oil.

På begynnelsen av 1870-tallet fantes det tre store jernbaneselskaper som hadde linjenett frem til oljedistriktene i Pennsylvania.⁴³ Transport var viktig for oljens tilgjengelighet og en viktig kostnadsfaktor når en skulle sette en pris på oljen. Det skulle også bli et middel til kontroll. I all hemmelighet sluttet John D. Rockefeller en avtale med jernbaneselskapene som gav Standard Oils produkter en fraktrabatt på 50 %.⁴⁴ Noen år etter fikk Standard Oil enerett til å legge rørledninger mellom skinnene, og Rockefeller tvang på denne måten oljeprodusentene til å overlate transporten til Standard Oil. Ved å ta kontroll over transporten fikk en også kontroll over produksjonen, og i 1882 kontrollerte Standard Oil omkring 90 % av oljen produsert i USA og dominerte også verdens oljeindustri.⁴⁵ Utover i 1880-årene beholdt Standard Oil kontrollen over den amerikanske oljeindustrien, men på verdensbasis fikk selskapet mer konkurranse.

Etter at det russiske statsmonopol på leting og utvinning av olje rundt Baku ble oppløst i 1872, startet flere vestlige aktører leting etter olje i området.⁴⁶ Blant disse var de svenske brødrene Robert og Ludwig Nobel. Som John D. Rockefeller så brødrene Nobel viktigheten av å kontrollere transporten av oljen. Brødrene fikk derfor først bygd en rørledning mellom oljefeltene og raffineriene. Fra raffineriene ble oljen fraktet videre med skip. Nobel etablerte dermed et transportmonopol som gjorde at de i starten kom til å dominere den russiske oljeindustrien.⁴⁷

Nobel-brødrenes transportmonopol ble imidlertid brutt i 1883 da det ble bygd en jernbane mellom Baku og Batum. Jernbanen ble fi-

nansierte av Rothschilds i Paris.⁴⁸ Den nye jernbanen førte til at Nobel-brødrene måtte redusere sine transportkostnader, og i 1886 startet de bygging av en oljeledning gjennom Kaukasus.⁴⁹

Oljesektoren var altså preget av knallhard konkurranse mellom selskapene, der det å kontrollere transporten av olje spilte en vesentlig rolle. I dette miljøet etablerte «Koninglijke Nederlandsche Maatschappij tot exploitatie van Petroleumbronnen in Nederlandsch Indie», også kjent som The Royal Dutch Oil Company, seg i 1890.⁵⁰

The Royal Dutch og Shell

Royal Dutch fikk av den hollandske regjering omfattende konsesjoner for leting og utvinning av jordolje på Sumatra.⁵¹ Selskapet hadde lite startkapital og et produksjonsområde som lå fjernt fra Europa.⁵² Når amerikansk og russisk olje nærmest hadde monopol på salg av olje til Europa, ble selskapets hovedmål å forsyne det østlige markedet med olje.

I samme periode ble det etablert et engelsk oljeselskap som hadde transport av olje som sin hovedoppgave. Samuel & Co. startet opp i 1830 i London og drev med import av skjell fra Japan til England.⁵³ Etter hvert kom firmaet til å drive handel med flere typer varer mellom Østen og Europa, og i 1886 begynte de med kjøp og salg av olje. Marcus Samuel, som drev selskapet, anså befrakteren vel så verdifull som produsenten, og firmaet begynte derfor tidlig med spesialtransport av olje. I starten av 1890-årene fraktet Samuel & Co. olje fra Russland til Østen, men de russiske leverandørene viste seg å være upålitelige og selskapet ønsket derfor også å starte opp sin egen oljeproduksjon.⁵⁴

Marcus Samuel hadde en bekjent, hollandske Jacobus Menten, som eide borerettigheter i Kutei på Borneo, og gjennom dette bekjentskapet ble det inngått avtale om finansiering av leting etter olje i området.⁵⁵ Etter to år med prøveboringer ble det funnet olje i 1897.⁵⁶ Samme år lot Marcus Samuel sine tankinstallasjoner og tankskip inngå i et nytt selskap, The «Shell» Transport and Trading Company.⁵⁷

Royal Dutch og Shell var i utgangspunktet konkurrenter, men i stedet for å konkurrere, inngikk de 27. desember 1901 en samarbeidsavtale.⁵⁸ Avtalen innebar at Royal Dutch skulle få leie Marcus Samuels skip til en rate av 7/-. Samarbeidet var basert på jevnbyrdighet og inntektene skulle deles likt, men The «Shell» Transport and Trading Company kom de neste årene til å ha et svakere driftsoverskudd enn Royal Dutch.⁵⁹ Dermed så Marcus Samuel seg nødt til å la Royal Dutch overta The «Shell» Transport and Trading Company. Det fantes imidlertid ingen internasjonal lovgivning for internasjonale selskaper, derfor ble det 26. februar 1907 etablert to nasjonale selskaper.⁶⁰ I Nederland



Oljefelt i Los Angeles i 1904.

Oljeindustrien hadde sin oppstart i USA på midten av 1800-tallet, men det var først under første verdenskrig jordoljen fikk sitt virkelige gjennombrudd.

Kilde: Wikimedia Commons, California Historical Society Collection, 1860–1960

ble De Bataafsche Petroleum Maatschappij etablert, med ansvar for produksjon og raffinering, og i England ble Anglo Saxon Petroleum Co. Ltd. etablert, med ansvar for transport og lagring av produktene.

The object of «controlled transport»

Royal Dutch solgte hovedsakelig olje til oversjøiske områder. Derfor kom tilgang til tanktonnasje til å bli svært viktig. Økningen i oljeproduksjonen gikk imidlertid så raskt at selskapet ikke klarte å dekke behovet for tanktonnasje med egne skip.⁶¹ I begynnelsen gikk også mesteparten av overskuddet til bygging av landbaserte installasjoner og dels til forsvar mot Standard Oil sin priskrig.⁶² I stedet for eierskap gikk Royal Dutch heller over til et konsept knyttet til kontroll. Konseptet innebar etablering av transportselskaper, inkorporering av allerede eksisterende transportselskaper og inngåelse av befraktningsavtaler med uavhengige rederier.⁶³

Kontroll av tonnasje var ikke kun viktig i forhold til transport av egen olje. Det kunne også brukes til å hindre at konkurrentene fikk frem sin. Befraktningsavtalen som Royal Dutch og The «Shell» Transport and Trading Company inngikk i 1901 gav ikke bare Royal Dutch

tilgang til tanktonnasje. Den hindret også at Standard Oil, som hadde lagt inn bud på det samme selskapet, kunne gjøre bruk av den samme tonnasjen.

Etter 1. verdenskrig hadde Anglo Saxon Petroleum Co. Ltd. en stor andel brukt tonnasje i sin tankflåte og i 1924 offentliggjorde selskapet et omfattende program for rekonstruksjon og fornyelse av flåten.⁶⁴ Programmet kom i praksis til å bety satsing på moderne tankskip og fra 1926 ble flåten tilført flere nye motortankere. I 1926 lanserte selskapet også et konsept for salg av sine krigsbygde tankskip.⁶⁵ Formålet var å redusere driftskostnadene, samtidig som en sikret at skipene forble i selskapets tjeneste.⁶⁶ Konseptet innebar et tilbud om salg med kredittlån og lengre fraktavtaler. Det var dette tilbudet som i 1926 nådde flere norske redere. Mange norske shippingfolk, deriblant Bech og Prebensen, vurderte de eldre damptankerne som en god forretning, men det var ikke alle som var like optimistiske.

«Disse gamle engelske tankbåtene, det blir en stor fiasko»

H. E. Hansen-Tangen i Kristiansand var en av rederne som i 1927 gikk til innkjøp av en Anglo Saxon-tanker, og fra en rederkollega fikk han følgende reaksjon: «Jeg kan ikke forstå de norske redere som går inn for disse gamle engelske tankbåtene, det blir en stor fiasko».⁶⁷ Han var ikke den eneste skeptikeren.

Shippingfolk i både Norge og i utlandet mente at risikoen ved å kjøpe disse eldre damptankerne, var stor.⁶⁸ Hovedgrunnen var usikkerhet rundt skipenes faktiske tilstand. Flere fagblader vurderte tankskip som spesielt utsatt for slitasje og rust.⁶⁹ Flere av dem hadde gitt nokså alarmerende opplysninger om store klassifikasjonsutgifter etter bare få års drift. Det gjaldt spesielt skip som gikk med bensin eller tungolje med høyt svovelinnhold. I fagbladet *Fairplay* kunne en lese om en tankbåt som etter 12 års drift måtte repareres for £ 100 000.⁷⁰

Skepsisen til de eldre damptankerne påvirket også Prebensen og Bech da de vurderte tilbudet i slutten av november 1926. I sitt brev til Prebensen 26. november skriver Bech: «Jeg kan ikke forstaa, at der ikke er flere efter disse Forretninger og er derfor bange for at der paa en eller anden Maade kan være et Drawback.»⁷¹ Dersom en ikke ønsket usikkerhet rundt vedlikeholdsutgifter til eldre damptankere, kunne en også vurdere nybygg. Nye motortankere var både større og mer effektive enn de eldre damptankerne, og de kunne derfor også oppnå høyere fraktrater. På den annen side var en ny motortanker selvsagt mye dyrere enn en brukt damptanker. Rundt midten av 1920-tallet åpnet det seg imidlertid nye muligheter også på dette området.

Satirisk tegning av det amerikanske oljeselskapet Standard Oil fra J. Ottmann Lith, Co. i 1904. Kampen om oljen var knallhard og Standard Oil fikk tilnavnet «the Octopus» som følge av måten de tok kontroll over oljemarkedet på. Kunstner: Udo J. Keppler. Kilde: Library of Congress.



Verftsindustrien i krise og omstilling

Under 1. verdenskrig og i de første etterkrigsårene var det stort behov for skipstonnasje og gode tider for verftene. Da etterkrigs krisen kom, falt behovet for tonnasje, og det ble krise i verftsindustrien.⁷² Mange verft ble lagt ned og flere så seg nødt til å gå fra nybygg til reparasjonsvirksomhet. Men det fantes også verft som gikk i motsatt retning. Et av dem var Götaverken i Sverige.

Götaverken klarte seg godt gjennom etterkrigs krisens første år, og i årene 1923 og 1924 stod verftet for 90 % av nybyggingsvirksomheten i Sverige.⁷³ I andre halvdel av 1930-tallet fulgte de svenske verftene Eriksberg og Kockums etter. De svenske verftene konsentrerte seg om bygging av motorfartøyer, og det var tankskip som dominerte. Spesialiseringen hadde begynt tidlig. I 1877 leverte Götaverken sitt første tankskip. Skipet ble bestilt og kjøpt av det svenske oljeselskapet til brødrene Nobel. Nobel bestilte også i 1912 en større motortanker fra verftet. Gjennom kontakten med Nobel og det russiske markedet kom Götaverken fra 1912 til å utvikle seg som produsent av motortankskip.⁷⁴ Det skulle likevel bli et annet marked som førte til det endelige gjennombruddet for Götaverken med denne skipstypen.

Etterkrigs krisen førte med seg en mer proteksjonistisk økonomisk politikk som også fikk betydning for verftsindustrien. Tiltakene varierte fra statlig subsidiering av egne verft til innføring av toll og andre importrestriksjoner.⁷⁵ For Götaverken førte tiltakene til at det ble vanskeligere å selge skip til utlandet. I første halvdel av 1920-tallet forsøkte verftet å selge ni motorfartøyer til engelske rederier, men samtlige forsøk mislyktes.⁷⁶ Heller ikke forsøkene på å selge skip til franske, spanske, italienske og amerikanske redere lyktes i særlig stor grad. I øst oppstod det muligheter for kontrakter om isbrytere og tankere med Finland

og Sovjet, men forretningene krevde ressurser Götaverken ikke hadde. Finnene krevde kjøp av finske obligasjoner, mens Sovjet bare kunne levere olje som betaling. Utfordringene førte til at Götaverken begynte å se etter land som ikke hadde en godt nok utviklet verftskapasitet og som samtidig hadde en stor handelsflåte. Et av disse landene var Norge.

Norge – det perfekte marked

Før 1. verdenskrig var Norge den største verftsnaasjonen i Skandinavia. I 1912 bygde norske verft 50 255 brt., mens danske verft bygde 26 103 brt. og svenske verft bygde brt. 13 968.⁷⁷ Etter 1915 falt den norske aktiviteten og nådde et bunnivå i 1927 med 5 363 brt.⁷⁸ Danmark og Sverige opplevde også denne utviklingen, men bare frem til 1917. Etter dette økte byggeaktiviteten og i 1920 hadde begge landene passert Norge.⁷⁹ I 1930 ble det bygd 137 230 brt. i Danmark, 131 781 brt. i Sverige, mens det i Norge ble produsert 53 843 brt. Norge skilte seg også negativt ut i forhold til størrelsen på skipene som ble produsert. Gjennomsnittsstørrelsen på skip produsert i Norge i perioden 1912–1916 var på 770 brt.⁸⁰ I perioden 1929–1933 var den økt til 935 brt. I Danmark økte gjennomsnittsstørrelsen i samme tidsrom fra 1 380 til 2 360 brt., og i Sverige fra 700 til hele 4 200 brt. Handelsflåtene til disse landene viste imidlertid ikke den samme utvikling som landenes verftsindustri.

I 1920 var den norske handelsflåten på 1 947 416 brt. I Sverige var den på 994 037 brt., mens den i Danmark var på 749 020 brt.⁸¹ I 1925 hadde den norske flåten økt til 2 521 674 brt., mens den i Sverige og Danmark var på henholdsvis 1 258 569 brt. og 1 052 715 brt. Også når det gjaldt skipsstørrelse, var den norske handelsflåten størst. I 1925 var



D/S *Sarita* ex *Melania*. Anglo Saxon-tankeren ble vurdert av Prebensen i 1927, men ble i stedet kjøpt av J.M. Ugland i Grimstad i 1930. I motsetning til de andre Anglo Saxon-tankerne viste dette tankskipet seg faktisk å være i så dårlig stand som mange skeptikere hadde fryktet. Flere steder var platene mellom tankene tynne som løv og reparasjonsutgiftene førte til at Uglands kjøp nesten endte i ruin. Foto: PA-1935, Samling av fartøysbilder/ KUBEN



Reklameplakat for Götaverken fra 1934. Götaverken spesialiserte seg tidlig på å bygge tankskip og var også en pioner i forhold til å tilby små og mellomstore rederier store verftskreditter.

Kilde: Wikimedia Commons, Gøteborgs havn sin årboken for 1934

gjennomsnittsstørrelsen på norske skip 1 444 brt., mens den for danske skip lå på 1 333 brt. og for svenske skip kun var på 886 brt. Den norske handelsflåten var stor, men den var ikke moderne. Etter 1. verdenskrig ble den norske handelsflåten i stor grad bygd opp igjen ved hjelp av britisk second-hand tonnasje fremfor levering fra egne verft.⁸² Norge hadde dermed på begynnelsen av 1920-tallet en stor handelsflåte som i hovedsak bestod av brukt tonnasje og som i nær fremtid måtte fornyes. Landet hadde også en verftsindustri som ikke hadde vokst i takt med handelsflåten og heller ikke var rustet til å erstatte den store andelen brukt tonnasje med nybygg. Norge var derfor et nærmest perfekt marked for utenlandsk verftsindustri. Det var dette markedet Götaverken søkte mot utover på 1920-tallet.

Tilbud om nybygg på kreditt

I starten henvendte verftet seg til kapitalsterke norske redere. Problemet var at de ut fra sin økonomiske situasjon i stor grad kunne diktere verftsbetingelsene ut fra konjunkturrelle forhold. Dette var ikke spesielt gunstig for Götaverken, som dermed ble presset til å signere dårligere kontrakter. Men i Norge fantes det også mange små og mellomstore rederier som ikke hadde mulighet til å stille de samme kravene. Disse rederiene hadde imidlertid ikke den samme kapitaltilgangen. For å kunne selge skip til disse, måtte verftet redusere kravet til egenkapital, samtidig som en måtte tillate økt risiko. Götaverken hadde ikke selv nok kapital, men ble støttet av svenske storbanker.⁸³ Bankene krevde imidlertid sikkerhet, og det fikk de gjennom de store oljeselskapene. Dersom et rederi inngikk en lengre fraktavtale med et større oljeselskap, kunne denne avtalen brukes som sikkerhet ved bestilling av nybygg på kreditt. Ut i fra dette konseptet begynte Götaverken på midten av 1920-tallet å henvende seg til små og mellomstore rederier i Norge, og flere andre verft fulgte snart etter. En av rederne som fikk tilbud om nybygg var Prebensen i Risør.

I mars 1927 vurderte Prebensen blant annet en byggekontrakt på en tanker fra et dansk verft i Helsingør. Prisen var £ 128 000 der 40 % måtte betales under byggetiden og resten ble gitt som lån.⁸⁴ Men selv om kalkylene indikerte at dette ville bli en god forretning, ble det ikke noe kjøp. For Prebensen var kravet til egenkapital for høyt og det viste seg umulig å skaffe så mye penger.⁸⁵ De neste årene ble kravene til egenkapital ytterligere redusert og flere redere på Sørlandet investerte i nybygg. Fra 1928 til 1930 bestilte sørlandsredere i alt 10 moderne motortankere.⁸⁶ I 1927 virket det imidlertid som om de eldre og mindre damptankerne var sørlendingenes beste mulighet til å komme inn i tankfarten. Dette var også konklusjonen til Bech, som 21. mars 1927

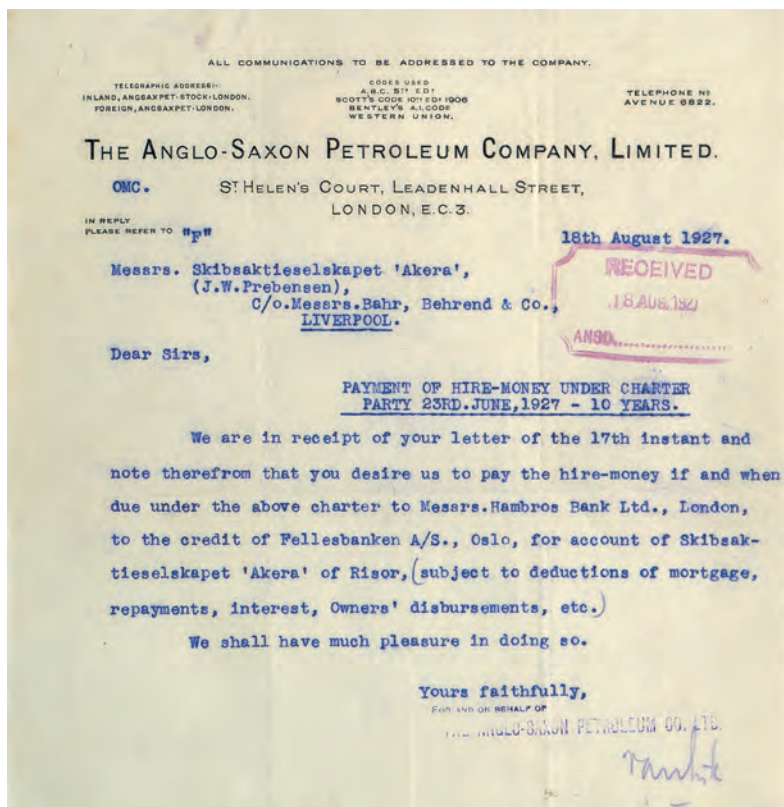
skrev til Prebensen: «Kan du ikke gabe over saa stor Baad, saa synes jeg du bør se at faa tag i en mindre, som du skriver om, men der maa vistnok nu gøres al mulig Fortgang, af disse mindre Tankere findes ikke saamange og dette tør være ligesaa god Forretning.»⁸⁷

De sørlandske Anglo Saxon-tankerne

Frem mot sommeren vurderte Prebensen flere eldre damptankere. To av dem var *Cassis* og *Melania*. I følge Bech var *Cassis* en av de bedre tankerne, men det fantes utfordringer. Tankeren gikk i fart i Østen, og dette kunne føre til problemer med å skaffe nok kapital til skipskjøp. Selv om kravet til egenkapital ved kjøp av de eldre damptankerne var relativt liten, var det likevel en betydelig sum der en var avhengig av flere investorer. Mange av Bech sine kontakter leverte utstyr og tjenester til skip i Europa. Investeringsviljen deres var avhengig av om de kunne sikre seg leveranser til skipet de investerte penger i. Dersom skipet ikke gikk til Europa, var det ifølge Bech lite sannsynlig at de ville bli med.⁸⁸ *Melania* gikk heller ikke til Europa, men her synes usikkerhet rundt skipets stand å være en større bekymring. Båten ble tilbudt for £ 70 000, men dette inkluderte ikke gjennomføring av 3. survey og da var det ifølge Bech ikke særlig aktuelt.⁸⁹ 19. april 1927 kom Bech med sin vurdering til Prebensen: «... det er mange som mener, at man skal la Anglo Saxon være i fred, saa kommer de ned med sine Priser og op med sine fragter ...»⁹⁰ Men ikke alle var av samme oppfatning. Sigurd Herlofson aksepterte oljeselskapets betingelser og kjøpte allerede i februar *Chiton*.⁹¹ Herlofson holdt til på Moss, men han var ikke den eneste på Østlandet som kjøpte en Anglo Saxon-tanker. Gjennom sine kontakter ble Prebensen informert om at både T. Lodding og N. Chr. Evensen i Oslo hadde inngått kontrakter om kjøp av oljeselskapets eldre damptankere. I juni var det også Prebensen sin tur.⁹²

Selv om *Melania* fortsatt var til salg og prisen var redusert til £ 65 000, var det et annet skip Prebensen endelig gikk for. Gjennom meglerfirmaet Stephansen & Torgersen gikk Prebensen i forhandlinger om kjøp av D/T *Akera*.⁹³ D/T *Akera* var bygget i 1918, målte 5 277 brt. og kostet £ 60 000.⁹⁴ Egenkapitalen var på £ 20 000 og fraktraten var satt til 6/- de første fem år og 5/6 de siste fem.⁹⁵ I starten av juni ble forhandlingene sluttført og 9. juni sendte Bech sine gratulasjoner. «Kjære Jacob. Ja jeg vil gratulere og haaber dette Kjøb vil føre til, at du snart igjen faar flere Baader at stelle med.»⁹⁶ Prebensen ble den første rederen i Aust-Agder, og en av de første i Agder, som kjøpte en Anglo Saxon-tanker, men han skulle ikke bli den eneste.

Norske redere kjøpte i alt 20 av de 28 damptankerne Anglo-Saxon Petroleum Co. Ltd. la ut for salg i årene 1927 til 1930.⁹⁷ I tillegg ble



Brev til Jacob Prebensen Jr. fra Anglo Saxon Petroleum Co. Ltd. 18. august 1927. Kjøp av en Anglo Saxon-tanker på kreditt innebar en 10 år lang fraktavtale med oljeselskapet. Da den økonomiske verdenskrise slo inn for fullt i 1930, skulle disse fraktavtalene vise seg å bli gull verdt.

Kilde: PA-1437a, Prebensen Rederi 1. 24. L0016/ KUBEN

i orden. Fra Karibia skrev Lindstøl til Prebensen den 12. september 1927: «Jeg er iheletaget godt fornøiet med fartøiet men det viser seg dessverre at det har sine smaafeil».¹⁰¹ Problemet var lekkasje fra tankene på grunn av rustne nagler, men feilene var ikke større enn at kaptein Lindstøl mente det kunne løses om bord uten større kostnader. Lekkasje ble imidlertid ikke borte og utover høsten forverret situasjonen seg. Fra Stillehavet rapporterte Lindstøl til Prebensen den 4. oktober 1927: «Jeg har skiftet omkring 30 nagler denne tur men jeg kommer til at gi det op da mandskapet blir lei av det som ventelig er da det jo er et riktig grisearbeide at ligge der nede i bunden og grave i olien.»¹⁰² Lekkasje vedvarte, men var ikke verre enn at både kaptein og reder aksepterte tingenes tilstand. På julaften i 1927 var D/T *Aker* igjen i Stillehavet og kaptein Lindstøl skrev til Prebensen: «Disse lækager mener jeg vi bør gjøre saalite vesen av som mulig, hovedsaken er at selve skroget er tet, og at ikke lækagerne er forstore».¹⁰³ Selv om driften av D/T *Aker* etter hvert gikk seg til, ble ikke båten og fraktavtalen den gikk på de første årene sett på som en spesielt god forretning. Så sent som i 1930 vurderte Prebensen å selge fartøyet.¹⁰⁴ Det ble ikke noe salg. I stedet ble verden rammet av en økonomisk krise som skulle få store konsekvenser for Anglo Saxon-rederne.

seks damptankere i samme periode kjøpt på liknende vilkår fra andre selskap.⁹⁸ De første skipene ble kjøpt av redere på Østlandet, men de aller fleste kom til å havne på Sørlandet. I alt 14 av damptankerene ble kjøpt av redere på Sørlandet direkte fra utlandet, mens ytterligere tre ble videresolgt til sørlendinger fra redere på Østlandet.⁹⁹ Dermed kom i alt 17 Anglo Saxon-tankere til å havne på Sørlandet. Kun to redere på Sørlandet kjøpte flere enn en eldre damptanker. Jørgen P. Jensen i Arendal kjøpte tre, mens Martin Mosvold i Kristiansand kjøpte hele fire.¹⁰⁰ Selv om de fleste av de eldre damptankerene var i bedre stand enn det mange hadde fryktet, hadde de sine feil og mangler. Om bord i D/T *Aker* oppdaget kaptein Knut Eriksen Lindstøl fra Risør allerede på første tur at ikke alt var

En gullkantet avtale

Børskraket i New York i 1929 innledet en økonomisk krise som de neste årene kom til å ramme en hel verden. I begynnelsen av 1930 begynte også tankfarten å merke krisen, og de neste årene kom en stor del av verdens tankflåte til å ligge i opplag.¹⁰⁵ Anglo Saxon-tankerne og andre tankskip som gikk på lengre fraktavtaler måtte også tidvis gå i opplag, men det skjedde på oljeselskapets regning.¹⁰⁶ Gjennom de lange fraktavtalene var rederne sikret inntekt gjennom kriseårene. Krisen førte også til reduserte kostnader for rederne. Utgifter til blant annet lønninger, proviant, assurance og skipsutstyr falt.¹⁰⁷ I tillegg ble den norske kronen svekket i forhold til britiske pund. For rederne som fikk betalt i britiske pund, førte dette til en merfortjeneste på rundt 10 %.¹⁰⁸ Med få unntak kom dermed de eldre damptankerne til en bli en særdeles lønnsom forretning. Flere av Anglo Saxon-rederne satset videre på moderne tankskip. Satsingen på tankfart førte til et hamskifte i sørlandsk skipsfart. I 1925 hadde landsdelen en liten flåte som hovedsakelig bestod av eldre og mindre dampskip innrettet for trampfart. I 1939 hadde flåten flerdoblet seg og omkring halvparten av tonnasje var moderne tankskip.¹⁰⁹ Årsaken til satsingen hadde imidlertid lite å gjøre med forutseende redere.

Konklusjon

I 1926 ble flere eldre damptankere eid av det britiske oljeselskapet Anglo Saxon Petroleum Co. Ltd lagt ut for salg. Mange var skeptiske til et kjøp. En fryktet at vedlikeholdskostnadene kunne bli store og at investeringen kunne bli en gedigen fiasko. Likevel ble i alt 17 eldre damp-tankere kjøpt inn til Sørlandet i årene mellom 1927 og 1930. Dette var sørlendingenes første tankskip. Men hvorfor investerte sørlendingene i gamle tankskip i denne perioden? Problemstillingen er tidligere blitt belyst i blant annet min egen hovedoppgave fra 2001. I oppgaven brukte jeg forretningskorrespondansen til rederen Th. Brøvig i Farsund, som i 1927 kjøpte en eldre damptanker og ble en av de første såkalte Anglo Saxon-rederne. Kildematerialet avslørte et dårlig fraktmarked for trampskip og en ny mulighet til å tre inn i tankfarten gjennom tilbudet fra Anglo Saxon Petroleum. Brøvig er imidlertid en utypisk Anglo Saxon-reder. Rederen fra Farsund var i 1927 en av Sørlandets største. De fleste andre kjøpene av eldre damptankere ble foretatt av redere som ikke eide skip fra før. En av dem var Jacob Prebensen Jr. i Risør, som i så måte er mer representativ for de sørlandske Anglo Saxon-rederne. Undersøkelsen av Prebensens arkiv i denne artikkelen bekrefter forklaringen funnet i arkivet etter Brøvig, og også her er bekreftelsen funnet i forretningskorrespondansen.

Forretningskorrespondansen til Prebensen gir et godt bilde av den vanskelige situasjonen flere sørlandsredere befant seg i på midten av 1920-tallet. Fraktene var lave og viljen til å investere i skip var fraværende. Samtidig var oljesektoren en næring i vekst og tankfarten gav muligheter for fortjeneste i et ellers vanskelig marked. I denne situasjonen ble tilbudet fra Anglo Saxon Petroleum om eldre damptankerne med lengre fraktavtaler og krav om lite egenkapital sett på som en gyllen mulighet. Norske redere fikk også tilbud om lånefinansierte kjøp av nye motortankere med lengre fraktavtaler som sikkerhet. For mange redere på Sørlandet ble likevel dette tilbudet for dyrt. Flere, deriblant Prebensen, vurderte i 1927 kjøp av en eldre damptanker som den eneste muligheten til å komme seg inn i tankfarten. Selv om mange vurderte tilbudet om de eldre damptankerne som godt, var det mange som var skeptiske med hensyn til skipenes fremtidige vedlikeholdsutgifter. Denne skepsisen kommer også til syne i Prebensens forretningskorrespondanse. Samtidig vitner brevvekslingen om nøye vurderinger av skipenes spesifikasjoner, stand og tilbudte avtaler. Flere eldre damptankere ble vurdert før Prebensen endelig fikk inngått kontrakt om kjøp av D/T *Akera*. Prebensen skulle imidlertid få en relativt kort karriere som Anglo Saxon-reder. Allerede i 1932 ble D/T *Akera* solgt.¹¹⁰ Det eldre tankskipet forble hjemmehørende i Risør, der det nyetablerte rederiet Prebensen & Blakstad, med Alexander Prebensen og Arne Blakstad, overtok som disponenter. Det nye rederiet fortsatte satsingen på tankfart og var i 1939 blant de ti største rederiene på Sørlandet.¹¹¹ Hva som lå bak Prebensens avgjørelse om salg har ikke vært tema for denne artikkelen. Spørsmålet er likevel interessant og bør absolutt belyses ved en annen anledning.

Noter

- 1 Molaug 2001
- 2 Ibid: 87
- 3 Nørgård 1961 Appendix 16 s. 75, 76
- 4 Til tross for at dokumentasjonen etter Prebensens rederidrift er svært omfattende og tilgjengelig, er det gjort lite forskning på dette rederiet. Liv Jorunn Ramskjær skrev i 1985 sin hovedoppgave i historie om J.W. Prebensens rederi mellom 1875 og 1900, men ellers er det få publikasjoner som går i dybden på rederiet.
- 5 Johnsen og Sætra 2016: 107, 108
- 6 Molaug 2001: 1
- 7 Dannevig 1956: 58
- 8 https://no.wikipedia.org/wiki/Jacob_Wetlesen_Prebensen besøkt 21.02.2020
- 9 Ibid.

- 10 DnV 1912
- 11 DnV 1914
- 12 <https://www.sjohistorie.no/no/rederi/116643/relatert-innhold> besøkt 25.02.2020
- 13 Agderposten 11.01.1918
- 14 <https://www.sjohistorie.no/no/rederi/116643/relatert-innhold> besøkt 25.02.2020
- 15 Handelsregister for Kongeriket Norge 1922
- 16 Brev fra Salve Bech til Jacob Prebensen Jr. 21.02.1926. PA-1437a, Prebensen Rederi 1. 27. L0037
- 17 Ibid: Jr. 18.02.1926.
- 18 Ibid: Jr. 18.02.1926.
- 19 Ibid: Jr. 21.02.1926.
- 20 Ibid: Jr. 14.06.1926.
- 21 Ibid: Jr. 18.03.1926. Skrivefeil i originalen er rettet.
- 22 Ibid: Jr. 27.05.1926. "Gimle" er understreket i originalen.
- 23 Ibid: Jr. 11.06.1926.
- 24 Ibid: Jr. 10.09.1926.
- 25 Brev fra Sommerfelt & Co. A/S 14.06.1926. PA-1437a, Prebensen Rederi 1. 27. L0037
- 26 Brev fra Salve Bech til Jacob Prebensen Jr. 26.04.1926. PA-1437a, Prebensen Rederi 1. 27. L0037
- 27 Thowsen 1995: 66, Nørgård 1961: 21
- 28 Molaug 2001: Appendix 1
- 29 Brev fra Salve Bech til Jacob Prebensen Jr. 26.11.1926. PA-1437a, Prebensen Rederi 1. 27. L0037
- 30 Dvt. eller dødvekt tonnasje er et vekt mål og angir den vekt i tonn et skip kan bære, altså lasteevne.
- 31 Howarth 1997: 20
- 32 Ibid: 24
- 33 Mohr 1925: 5, 6
- 34 Ibid: 6
- 35 Ibid: 106, 107
- 36 Molaug 2001: 8
- 37 Thowsen 1995: 11
- 38 Ratcliffe 1985: 3
- 39 Molaug 2001: Appendix 6 og 7
- 40 Thowsen 1995: 11
- 41 Ibid: 15
- 42 Howarth 1997: 27
- 43 Mohr 1925: 22
- 44 Ibid: 22
- 45 Ibid: 24
- 46 Howarth 1997: 29
- 47 Ibid: 29
- 48 Ibid: 30
- 49 Ibid: 31
- 50 Molaug 2001: 22
- 51 Mohr 1925: 48
- 52 Ibid: 48
- 53 Gerretson 1953, 1956 Bind 2: 145
- 54 Howarth 1992: 30
- 55 Ibid: 30, 31
- 56 Gerretson 1953, 1956 Bind 2: 99
- 57 Ibid: 99
- 58 Howarth 1992: 43, 44
- 59 Gerretson 1953, 1956 Bind 2: 345
- 60 Ibid: 345

- 61 Forbes, O'Beirne 1957: 536, 537
- 62 Mohr 1925: 52
- 63 Molaug 2001: 27
- 64 Nørgård 1961: 18, 19
- 65 Molaug 2001: 6
- 66 Howarth 1992: 87
- 67 Lindeberg 1947: 39, 40
- 68 Molaug 2001: 39
- 69 Egeland 1984: 80
- 70 Nørgård 1961: 22
- 71 Brev fra Salve Bech til Jacob Prebensen Jr. 26.11.1926. PA-1437a, Prebensen Rederi 1. 27. L0037
- 72 Bohlin 1989: 19
- 73 Ibid: 22
- 74 Olsson 1983: 421, 422
- 75 Molaug 2001: 32
- 76 Olsson 1983: 267–271
- 77 Basberg 1987: 172
- 78 Ibid: 173
- 79 Ibid: 173
- 80 Ibid: 174
- 81 Molaug 2001: 33
- 82 Olsson 1983: 189
- 83 Bohlin 1989: 84
- 84 Brev fra August Stephansen til Jacob Prebensen Jr. 07.03.1927. PA-1437a, Prebensen Rederi 1. 27. L0037
- 85 Brev fra Salve Bech til Jacob Prebensen Jr. 25.03.1927. PA-1437a, Prebensen Rederi 1. 27. L0037
- 86 Molaug 2001: 38
- 87 Brev fra Salve Bech til Jacob Prebensen Jr. 21.03.1927
- 88 Ibid: Jr. 10.02.1927
- 89 Ibid: Jr. 27.04.1927
- 90 Ibid: Jr. 19.04.1927
- 91 Molaug 2001: 7
- 92 Brev fra August Stephansen til Jacob Prebensen Jr. 01.06.1927. PA-1437a, Prebensen Rederi 1. 18. L0471
- 93 Ibid: Jr. 01.06.1927
- 94 Molaug 2001: Appendix 1
- 95 Ibid: Appendix 3
- 96 Brev fra Salve Bech til Jacob Prebensen Jr. 09.06.1927. PA-1437a, Prebensen Rederi 1. 27. L0037
- 97 Molaug 2001: Appendix 1
- 98 Ibid: Appendix 2
- 99 Ibid: Appendix 5
- 100 Ibid: Appendix 4
- 101 Brev fra Knut Eriksen Lindstøl til Jacob Prebensen Jr. 12.09.1927. PA-1437a, Prebensen Rederi 1. 24. L0016
- 102 Ibid: Jr. 04.10.1927
- 103 Ibid: Jr. 24.12.1927
- 104 Brev fra Jacob Prebensen Jr. til T.H. Poulsson 28.06.1930. PA-1437a, Prebensen Rederi 1. 18. L0482
- 105 Thowsen 1995: 76
- 106 Molaug 2001: 17
- 107 Ibid: 18
- 108 Thowsen 1995: 67 (fotnote 138)
- 109 Molaug 2001: 1
- 110 Aust-Agder Blad 02.09.1932
- 111 Thowsen 1995: Tabell 8 s. 113

Utrykte kilder

Arkiv PA-1437a, Prebensen Rederi

Trykte kilder

Agderposten 1918

Aust-Agder Blad 1932

Det norske Veritas Skipsregister (DnV) 1910–1939

Handelsregister for Kongeriket Norge 1922

Litteratur

Basberg, Bjørn L. (1987). Motortankskipenes inntog. En komparasjon av utviklingen i dansk, norsk og svensk skipsbyggingsindustri, ca 1912 til 1933. *Sjøfartshistorisk Årbok 1986*.

Bohlin, Jan (1989). *Svensk Varvsindustri 1920–1975: lönsamhet, finansiering och arbetsmarknad*. Göteborg: Ekonomisk-historiska institutionen Univ Göteborg.

Dannevig, Birger. (1956). *Aust-Agder Rederforening 1906–1956*. Arendal.

Egeland, John O. (1984). *Eventyr og virkelighet: i skipsfartens tjeneste*. Oslo: Stenersen.

Forbes, R.J & O'Beirne, D.R. (1957). *The technical development of the Royal Dutch/Shell 1890–1940*. Leiden: E.J Brill.

Gerretson, F.C. (1953, 1956). *History of the Royal Dutch*. Bind 1–4. Leiden: E.J. Brill.

Howarth, Stephen. (1997). *A century in oil: the «Shell» transport and trading company 1897–1997*. London: Weidenfeld & Nicolson.

Howarth, Stephen. (1992). *Sea shell: the story of Shell's british tanker fleet 1892–1992*. London: Thomas Reed.

Johnsen, Berit Eide og Sætra, Gustav. (2016). *Sørlandsk skipsfart 1600–1920*. Kristiansand: Portal.

Lindeberg, G. Selmer. (1947). *Hans Hansen, Agerøen - H.E. Hansen-Tangen, Kristiansand S*. Kristiansand.

Mohr, Anton. (1925). *Kampen om oljen*. Oslo.

Molaug, Gaute Christian. (2001). *Det sørlandske Anglo Saxon-eventyr* (Hovedoppgave). Universitetet i Bergen, Bergen.

Nørgård, Leif. (1961). *Tankfartens etablerings- og introduksjonsfase i norsk skipsfart 1912–1913 og 1927–1930*. Bergen.

Olsson, Kent. (1983). *Från panserbåtsvarv till tankfartygsvarv: de svenska storvarvens utveckling till exportindustri 1880–1936*. Kungälv.

Ratcliffe, Mike. (1985). *Liquid gold ships: a history of the tanker 1859–1984*. London: Lloyd's of London Press.

Thowsen, Atle. (1995). Fra krig til krise og vekst. Mellomkrigstiden – det store hamskiftet i Sørlandets skipsfart. *Sjøfartshistorisk Årbok 1994*.