

Dampskipene «Nanking»

Et blad av norsk Østenfarts historie

BÅRD KOLLTVEIT

Blant de gjenstander som avdøde assurandør L. J. Vogt testamenterte Norsk Sjøfartsmuseum, var også en halvmodell av et dampskip. En navneplate på modellen opplyste at det dreiet seg om D/S «Nanking», bygget i Wallsend i 1892. Både utseende og navn antydte at skipet var tiltenkt fjerne farvann.

Da Nylands Verksted Øst i 1972 flyttet sin virksomhet til Nyland Vest, fikk Norsk Sjøfartsmuseum anledning til å gjennomgå og overta verftets tegninger. Blant disse var også et stort antall generalplaner fra skip bygget ved andre verksteder. En av dem var en udatert tegning av dampskipet «Nanking», men sammenlikninger med halvmodellen viste så mange ulikheter, at det måtte dreie seg om to forskjellige skip, selv om også det sistnevnte tydelig tilkjenner seg at det var konstruert for spesialfart.

Det Norske Veritas' skipsregister ga imidlertid flere opplysninger, og bekreftet at det dreiet seg om to skip, bygget med bare to års mellomrom. Det første ble som nevnt levert i 1892; det siste i 1894. Selv med de innbyrdes ulikhetene, hadde de så godt som lik tonnasje og like dimensjoner. De var begge bestilt av reder- og meglerfirmaet Winge & Co. i Kristiania. Og ved å gjennomgå kildestoffet til «Den Norske Sjøfarts Historie», «Norges Sjøfartstidende» og andre kilder, står vi foran en både interessant og dramatisk episode i historien om norske pioner-dampskip på Østen.

I vårt århundre har flere norske rederier spesialisert seg på stykkgodsfart i Østen; Bruusgaard Kjøsterud & Co. og H. M. Wrangell er velkjente navn fra dette felt. Men i «gründerperioden» før århundreskiftet finner vi også navn på firma som senere har konsentrert seg om andre områder.

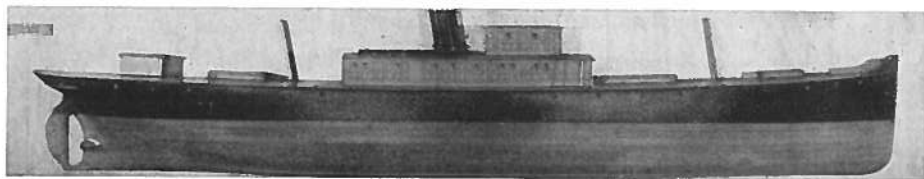
Østen var på ingen måte et ukjent felt for norske dampskipsredere i 1890-årene. Bergens-dampskipet «Haakon Adelsteen» hadde allerede i 1878 og de påfølgende år utført reiser på Bakindia, Kina og Japan og i 1880-årene fant en rekke norske dampskip beskjefligelse i disse farvann. Men noen dominerende stilling fikk de ikke, dels fordi tyske skipsredere allerede hadde sikret seg et godt fotfeste, opprettet egne kontorer og skaffet seg et vel utbygd nett av agenter, dels fordi de norske dampskipene som ble sendt til Østen ikke var bygd for dette formålet og derfor hadde vanskelig for å hevde seg i konkurransen. De var for store og stakk gjerne for dypt. Da omslaget etter høykonjunkturene i 1880-årene satte inn, fikk dette særlig virkning for mindre konkurransedyktige norske skip.

Dette bekymret en del nordmenn som hadde slått seg ned i Østen, og som mente at det var gode muligheter for norsk skipsfart her ute, når en bare visste å tilpasse seg forholdene. Kaptein Marcus Bull var en av dem. Som Shanghai-los for P. & O. Line og tjenestemann i det kinesiske los- og havnevesen hadde han inngående kjennskap til forholdene, og han agiterte ivrig for større norsk innsats med spesialtonnasje. Dette kom særlig til uttrykk i en artikkel i Norsk Tidsskrift for Sjøvæsen, 1891-92, hvor han kom inn på hvordan et dampskip, «der skulde vise sig istand til at seile med fordel paa China» burde innrettes:

«De bør være temmelig grundgaaende, da saagodtsom alle chinesiske havne er hindret ved en eller anden bar, saa mere end 16 fods skibe vanskelig lader sig bruge. De maa være forsynede med sideporter (4 fod i høide og bredde), da chineserne langer ind næsten al slags last og sjelden bruger wincher og luger undtagen for styrelast. De bør være bygget med et fast mellemdæk, hvilket rum maa være idetmindste 7 fod høit, vel ventilert med baade side- og dæksventiler, saa man, naar leilighed gives, kan tage passagerer og coolies . . . men man behøver derimod ingen køiindkledning, da enhver chineser sover bedst paa sin egen køie paa dækket.»

Skulle skipet bygges for kuli- og passasjerfart, måtte det også utrustes med våpen og ammunisjon til offiserer og mannskap, «. . . da det ellers vilde være altfor fristende for de dristige og driftige chinesiske sjørøvere at benytte sig af sit gamle kneb: at gaa ombord som fredelige passagerer og, vel tilsøst, skyde capteinen, overmande besætningen, plyndre skibet og derpaa roligt forlade det i en nærliggende junk». Foruten til offiserer og mannskap burde det være lugarer for kinesisk supercargo, tallymenn og kokker.

Selv om det var forbundet med mange og store problemer å etablere seg i dampskipsfarten i kinesiske farvann, mente Bull at det var mulig «at skaffe en del norske baade, der var indrettet efter forholdene og bestyredes med for-



D/S «Nanking» (I), bygget i Wallsend i 1892. Halvmodell i Norsk Sjøfartsmuseum.

S/S "Nanking" (I), built at Wallsend in 1892. Half model in the Norwegian Maritime Museum.

stand og erfaring, bedre fortjeneste herude, end de nuværende daarlige fragter i Europa og Amerika levner igjen». Den politiske himmel i China var langtfra skyfri, «men dette bør ikke afholde skibe fra at komme herud, da man i regelen maa fiske i rørt vand for at faa god fangst».

Siden 1884 ble Winge & Co. ledet av kompanjongene Harald Frederik Schetelig og Torolf Asker. De var begge tidligere skipsførere, men var ellers av ulik støpning, noe som gjorde at de to utfylte hverandre i ledelsen av firmaet. Schetelig var mannen med ideene, med interesser som spente utover de løpende forretninger. Asker ivaretok mer av den daglige ledelse og gjorde der en vesentlig innsats. I 1889 ble også Olaf Rustad kompanjong.

Winge & Co. hadde hatt en stor flåte av seilskip, men Schetelig var klar over at framtiden lå i dampskipene, tross de økonomiske løft en overgang fra seil til damp innebar. Vestlandske redere hadde tatt konsekvensen av dette, og fra midten av 1880-årene var en rekke bergensdampskip satt i vestindisk fruktfart. I 1890 ble Winge & Co. disponent for et aksjeselskap, som kontraherte to dampskip i Grangemouth for fruktfart i Vestindia. Skipene fikk navnene «Albert Dumois» og «Henri Dumois» etter befrakterne, og var begge på ca. 1050 BRT. De to skipene hadde spardekk; dvs. et lett dekk som løp fra for til akter over hoveddekket. Mellomrommet var godt ventilert, og hadde både lysventiler og lasteporter i skipssiden. Begge skip ble levert i 1891.

Om det var Bulls artikkel som gjorde Schetelig interessert i kinesisk kystfart, tør være uvisst. Men høsten 1891, altså omtrent samtidig med at artikkelen i Tidsskrift for Sjøvæsen ble offentliggjort, tegnet Winge & Co. kontrakt med Schlesinger, Davis & Co. i Wallsend, om bygging av nok et dampskip. Det ville i hovedtrekkene bli likt de to fruktskipene, men ca. 300 BRT. større. Det ble sjø satt 15. mars 1894 og fikk navnet «Nanking». Fruktskipene hadde mange trekk felles med den skipstypen Bull hadde skissert, og det er sannsynlig at Schetelig mente at denne typen med hell ville kunne hevde seg i Kina-

farten. Mellomdekk med sideporter og lysventiler var jo nettopp blant de egen-skaper Bull hadde påpekt.

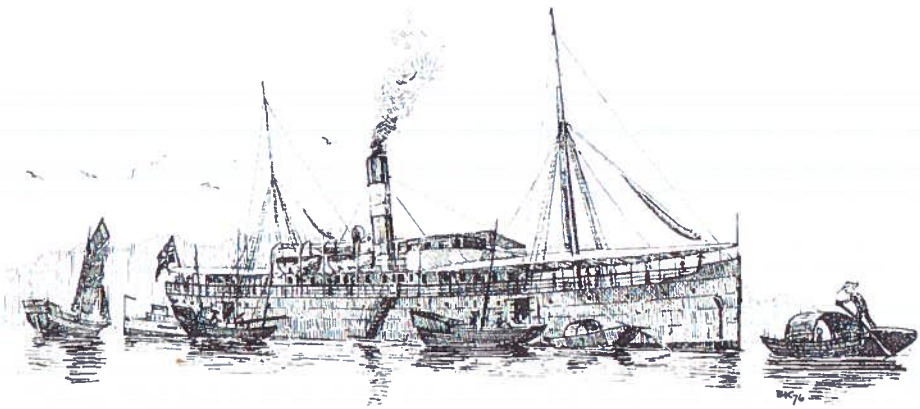
«Nanking» ble overlevert i midten av mai 1892, og satte umiddelbart kurs for Østen. Det var et anselig skip etter norske forhold, og det høye, slette skroget og et langt dekkshus midtskips fikk «Nanking» til å virke større enn det egentlig var — sett i profil kunne det minne om et passasjerskip. Riktignok var «Nanking» også tiltenkt en slags passasjerfart, selv om mellomdekket for kulier ikke nettopp ga assosiasjoner om komfort. Skrogets lengde og bredde var henholdsvis 232 og 33 fot, og drektigheten 1.304/982 BRT/NRT. Med et kullforbruk på 11 tonn i døgnet kunne «Nanking» holde en hastighet på $9\frac{3}{4}$ knop i 18 døgn på full last. Veritastakst lød på kr. 235.000 for skip og inventar og 105.000 for maskineri.

Selv om farten ikke kunne kalles linjefart, tør en anta at «Nanking» trafikkerte et nokså fastlagt geografisk område, fra Java i sør til Gulehavet i nord.

Men Kinafart kunne by på uventede og ubehagelige overraskelser. Marcus Bull hadde påpekt risikoen for sjørøvere, men også tyfoner kunne ha ødeleggende virkning, både direkte og indirekte. Og det var nettopp en tyfon som var den indirekte årsak til at «Nanking»s levetid ble meget kortvarig.

Den 19. mai 1893, omtrent på årsdagen for skipets avreise fra Newcastle, forlot «Nanking» Samarang på Java, lastet med råsukker for Hong Kong. Om reisen videre forløp, beretter sjøforklaringen:

«Reisen gikk heldig, indtil Skibet den 26. næst efter paa ca. $13^{\circ} 4' N.$ Br. og $110^{\circ} 11' \text{Ø.L.}$, temmelig voldsomt stødte paa Grund. Der gaves øieblikkelig



«Nanking» (I) under lossing i kinesisk havn.

“Nanking” (I) being unloaded in a Chinese port.

fuld Fart agterover med Maskinen, men uden Virkning. Losning paabegyndtes uopholdelig fra Forrummet, hvorhos der førtes ud et Varpanker agter fra Bagbord med Staaltaug og hivdes ind paa dette saa sterkt som muligt, med fuld Fart agterover, og Losning fortsattes med al mulig Fortgang fra baade For- og Agterrum til Kl. 6 Aften. Bundtankerne befandtes at være fyldte, hvorfor 4 Livbaade gjordes klar for Natten. Kl. 9 Aften fandtes Vandstanden at være noget højere, hvorfor man atter gjorde alle mulige Forsøg paa at faa Skibet af, men uden Nytte, da Skibet var fastboret i den meget ujevne Grund . . . Ved Daggry den 27. sattes Losning atter igang fra baade For- og Agterrum. Vind og frisk Sjøgang fra Øst tvers mod Skibets Side foraarsagede meget voldsomme Grundstød, saa at større Begivelse viste sig og dertil Lækage, som udover Eftermiddagen tiltog saaledes, at Skibets Pumpe, som stadig holdtes gaaende, ikke formaaede at holde Skibet læns . . . Da Skibets Stilling var saadan, at hverken dette eller noget af Lasten kunde reddes, og den mindste tiltagende Sjøgang vilde have umuliggjort at komme fra Skibet, besluttede man sig efter fælles Samraad at forlade Skibet for om muligt at frelse Livet . . . »

Grunnstøtingen skjedde i mørke, med tunge regnbyger som gav ekstra dårlig sikt. Skipet hadde gått på Triton Reef i Parcel-øygruppen i Sør-China-havet, like vest for Vietnam. Skipet var blitt satt ut av kurs av en ukjent strøm, forårsaket av en tyfon som hadde herjet i det samme området noen dager i forveien. Strømmen hadde ført «Nanking» ca. 54 minutter ONO av antatt posisjon.

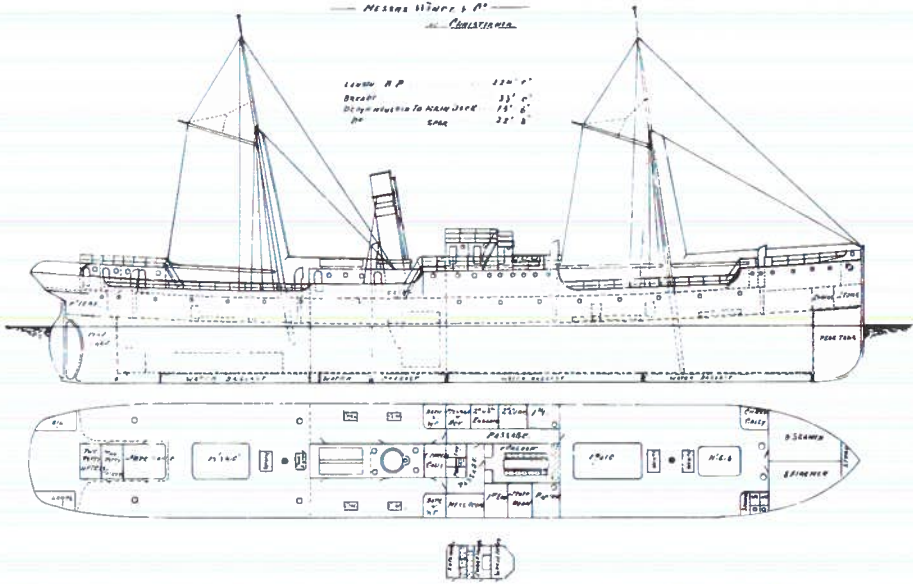
Da skipet ble ansett som tapt, ble det altså besluttet å gå i båtene. De fire livbåtene styrte i vestlig retning, og dagen etter ble de tatt opp av det tyske dampskipet «Bellona».

«Nanking»s forlis var et tungt tap for rederiet Winge & Co., men Schetelig var ikke innstilt på å gi opp, tvert imot. Han gikk aktivt inn for å reise interesse og kapital for et nytt Kina-dampskip, og ved årsskiftet 1893/94 ble kjølen strukket ved Fevig Jernskibsbyggeri. Som for å understreke sin tro på Kinafarten, tross tapet av «Nanking», bestemte Winge & Co. at nybygningen skulle bære samme navn som forgjengeren. Dimensjonene på den nye «Nanking» var omtrent de samme som på den forrige; lengden og bredden var henholdsvis 224,1 og 33,2 fot, og tonnasjen 1.339/844 BRT/NRT. En vesentlig endring var imidlertid at det nye skipet fikk bakk og midtskipoverbygning fra borde til borde. Bull hadde framhevet dette som viktig i sin vurdering av en hensiktsmessig Kinabåt, av hensyn til sjørøverfaren.

«Nanking» (II) ble sjø satt 30. august 1894. Fevig Jernskibsbyggeri, som var grunnlagt og ble ledet av den kjente skipskonstruktør Randulf Hansen, bygget imidlertid ikke skipsmaskiner, og «Nanking» ble derfor slept til Akers Mek.

SPAN DECKED SLOOP STEAMER
 AS BUILT FOR THE TRADE CO.
 MESSRS WILSON & CO.
 OF CHRISTIANIA.

LENGTH 120' 0"
 BEAM 33' 0"
 DEPTH OF HOLD TO MAIN DECK 15' 0"
 DR. 28' 0"



D/S «Nanking» (II), bygget på Fevig i 1894. Generalarrangement i Norsk Sjøfartsmuseum.

S/S «Nanking» (II), built at Fevig near Grimstad in 1894. General arrangement plan in the Norwegian Maritime Museum.

Verksted for å få installert maskineri. Tre måneder etter, den 28. november, gikk skipet prøvetur, og oppnådde en fart av 11 knop. Både skipsmaskineri og innredning fikk rosende omtale, som synlig bevis for at norsk skipsbyggingsindustri var konkurransedyktig vis-a-vis utlandet. Veritastaksten på «Nanking» (II) ble satt noe lavere enn på forgjengeren — kr. 225.000 for skip og inventar, og 85.000 for maskineriet.

En pussig liten detalj er at mens støtteseilene på den første «Nanking» besto av stag- og tryseil, altså uten gaffelrigg, var «Nanking» (II) utstyrt med den mer konservative gaffelrigg både på for- og aktermasten.

Kaptein Niels Sørensen, som også hadde hatt kommandoen på forgjengeren, ble fører av skipet.

«Nanking» (II) forlot Kristiania 1. desember for å laste tremasse og cellulose i Sarpsborg. Men reisen videre fikk ingen god opptakt. Den 12. desember grunnstøtte skipet ved Arisholmen sør for Kråkerøy, som følge av ugreie med styremaskinen. Det oppsto lekkasje i forrommet, men ikke verre enn at «Nanking» (II) fikk fortsette til Le Havre, hvor ny undervannsstevn ble mon-

tert. Dette tok en måneds tid, og først ut i februar 1895 kunne skipet igjen stikke til sjøs for de farvann det var tiltenkt.

I Østen ble «Nanking» satt inn i samme fart og samme fartsområde som sin forgjenger. Men Winge & Co.s annen Kinabåt var heller ikke født under en lykkestjerne. Den 14. november 1895 grunnstøtte «Nanking» (II) ved innløpet til Che Fu, en havneby på nordkysten av Shantung-provinsen i Kina, mens skipet var på vei fra Hong Kong til Newchwang innerst i Gulehavet. Det viste seg meget snart at «Nanking» (II) ikke sto til å redde. Strandingsstedet var meget utsatt og skipet lå i en farlig stilling. Etter få dager ble skipet erklært som totalforlist. Det lyktes imidlertid å berge noe av lasten, idet mellomdekket lå tørt. Underlig nok møtte begge skip sin skjebne omtrent på årsdagen etter overleveringen.

Tapet av «Nanking» (II) var selvsagt et hardt slag for Winge & Co., og særlig for Schetelig, som hadde satset så energisk på å utnytte muligheten han så i norsk Kinafart. Han hadde selv oppholdt seg ved skipsverftene i lange perioder under byggingen av de to skipene. De to «Dumois»-fruktbåtene innfridde heller ikke de økonomiske forventninger, og disponeringen av disse ble overlatt en annen Kristianiareder, Andr. Jacobsen. Både Schetelig og Asker trakk seg ut av Winge & Co. i 1899.

Når vi setter «Nanking» (I) og (II) som bakgrunn for den ekspansjon som andre norske rederier skulle få i Østenfart, er det ingen tvil om at det var et pionertiltak som pekte langt framover. Men for Winge & Co. ble det et kort og avsluttet kapitel. Halvmodellen av den første og generalplanen av den annen «Nanking» er i dag blant de få synlige minner vi har etter dette tiltaket.

Kilder:

Anker Olsen, Kr.: Mitt skip er lastet med —. Winge & Co. 1855—1955. Oslo 1955.

Ytreberg, Nils A.: Fra Klipperen til Motorskipet. Den Norske Sjøfarts Historie, b. II, 3. Oslo 1951.

Norsk Tidsskrift for Sjøvæsen 1891-92, s. 151 ff. (M. Bull: Chinafarten.)

Professor J. S. Worm-Müllers intervjunotater til Den Norske Sjøfarts Historie («De grønne bøker» — WMS IX—13).

Opplysninger til forf. av fru Louise Holmboe, f. Shetelig (1878—1973).

SUMMARY

The steamers Nanking — pioncers in Norwegian Far Eastern steam shipping.

The Norwegian Maritime Museum has a half model and a general arrangement plan of the steamships *Nanking* (I) and (II) respectively, which were the first Norwegian steamers specially built for trading in Chinese waters. Both were ordered by Messrs. Winge & Co. of Kristiania.

Norwegian steamships had been engaged in Chinese waters since the late 1870ies, but suffered from severe competition by British and German firms. Their steamers were better suited for the special trade in this area, while Norwegian ships were generally too large and deep to give satisfactory profit.

Norwegians who had settled in the Far East maintained, however, that China trade would be a sound investment to an enterprising shipowner with special tonnage. Eventually this advice was followed by Winge & Co., who ordered a spar-decked steamship from Wallsend. The *Nanking* (I) of 1,330 grt. was delivered in 1892, but already in May 1893, she went aground on Triton Reef on the Parcel Islands and became a total loss. A sister ship, the *Nanking* (II) of 1,339 grt. was built at Fevig in 1894, as a replacement to her unlucky forerunner. However, she had to share a similar fate in November 1895, when she grounded and was lost at the entrance of Che Fu harbour. By an odd coincidence, both ships were wrecked almost exactly one year after their delivery.

After the loss of the *Nanking* (II), Winge & Co. withdrew from the China trade, which was thus a very brief chapter in the firm's history. Still, it points towards the expansions of other Norwegian firms in these waters in the 20th century.