

De «flytende hoteller»

Norsk cruisefart og utenlandske turistskip i norske farvann i mellomkrigsårene

BÅRD KOLLTVEIT

Innledning

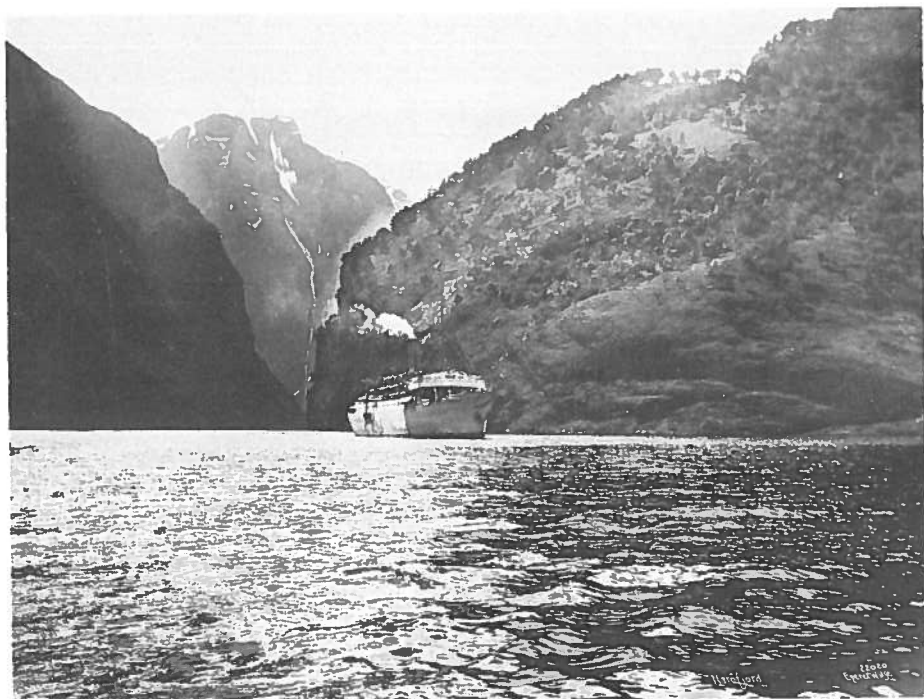
De besøkende fikk faktisk en storartet velkomsthilsen i dobbel betydning, da Emperor of India kastet anker ved Europas nordpynt. Først, nettopp som noen av passasjerene var kommet iland og andre var underveis i livbåter, omkring kl. 1 om natten til 9. juli, kom midnattsolen plutselig fram av skyene og skinte på dem som for å si «Velkommen til Europa!»

En vill amerikansk jubel hilste solmajesteteten. Det ble viftet med hatter i land og i båtene; på damperens dekk sto voksne menn og slo hverandre på skulderen og trykket hverandre i neven og oppførte seg som college-gutter under en fotballkamp.

Midnattsolen! Hvilket storartet hell! Det var ikke bare første gang at disse amerikanere hadde sett solskinn på fem dager, men de visste også at det er et sjeldent syn å se midnattsolen. At tusener av turister som reiser den lange vei til Nordkapp aldri får se et glimt av den, at Wilhelm av Hohenzollern, den ex-tyske keiser, kom der flere ganger før det behaget den å vise seg for hans kongelige øyne. Mens de ropte hurra og hallo, dukket solen skjelmisk bak midnattskyene, men kikket snart ut igjen og kom igjen en tredje gang og en fjerde, og for hver gang ble jubelen sterkere og henrykkelsen større.

Sitatet er hentet fra den amerikanske reisereporteren T. R. Ybarras skildring i New York Times fra det første Nordkapp-besøk av et utenlandsk «flytende hotell» etter den første verdenskrig, 9. juli 1921.

Med begrepet «flytende hotell» forbinder man et stort, flaggsmykket passasjerskip, omgitt av fjell og fossefall, i sakte fart innover en speilblank Vest-



S/Y Meteor i Nærøyfjorden. Skipet innledet mellomkrigsårenes cruisetrafikk, og gjorde flere kryss-tokt i norske farvann i denne perioden enn noe annet turistskip. (Wilse, Norsk Folkemuseum, NF).

landsfjord, eller i mørk kontrast til Nordishav og midnattsol. Det litt pompøse uttrykket passer liksom særlig godt til mellomkrigsårenes turisttrafikk, fordi turistskipene gjennomsnittlig var større og mer imponerende enn de som besøkte Norge før første verdenskrig, og fordi anglisismene «cruiseskip» og «cruisebart» ikke ble skikkelig innarbeidet i norsk språkbruk før etter den annen verdenskrig.

Selv om de norske «flytende hotell» var mer beskjedne både i størrelse og antall enn mange utenlandske, er det slett ikke det samme som at norske rederier med tidligere erfaring fra cruisebart ikke gjorde seg sterkt gjeldende i mellomkrigsårene. Fra norsk side ble det tvert imot satt i verk pionertiltak ved innkjøp og bygging av skip utelukkende med tanke på turistbart, mens de fleste utenlandske rederier i første rekke baserte seg på omdisponering/ombygging av sine vanlige passasjerskip. Deres engasjement i cruisebart var like mye et resultat av svingende konjunkturer og sviktende passasjerbelegg i rederienes tradisjonelle ruter, som av bevisst satsing på nye markeder.

På to år nær var det et halvt århundre siden kong Oscar II's bestigning av

Nordkapp – begivenheten som regnes som opptakten til at Nordkapp og midnattsolen ble internasjonale turistattraksjoner. Men før *Emperor of Indias* anløp hadde Nordkapp i syv år vært omtrent like øde og forlatt som før kongebesøket i 1873.

Trondhjems-kjøpmannen Stoppenbrincks paviljong (som kun serverte champagne, annet lønte det seg ikke å frakte den bratte og tunge veien fra Hornvika) var borte. En vinterstorm hadde blåst den på havet – i seg selv et bilde på hvordan den første verdenskrigs omveltninger hadde feid bort både turister og andre symboler på den bekymringsløse førkrigstid. I de første årene etter krigen hadde både enkeltmennesker og de store dampskipsselskap andre og mer preserende oppgaver å løse enn turisttrafikken.

Et stort antall passasjerskip, særlig britiske, var gått tapt ved krigsforlis, og de som fortsatt var intakte, måtte benyttes til å gjenoppbygge gamle linjer, foruten til repatriering av militært personell. Mange skip var blitt ombygd til troppe-transport, og egnet seg derfor lite til vanlig passasjerfart og enda mindre til cruisebart før etter omfattende ombygging.

Tyske rederier, som hadde satt sterkt preg på turisttrafikken før krigen, var foreløpig avskåret fra å drive passasjerfart i det hele tatt. Nesten alle tyske passasjerskip ble fordelt mellom de allierte som krigsbytte.

Konjunktursammenbruddet sommeren 1920 skapte heller ikke grunnlag for umiddelbar optimisme når det gjaldt å gjenopplive den internasjonale turisttrafikk.

Likevel skulle det vise seg at allerede i 1921 lå situasjonen på nytt til rette for å ta opp igjen krysstoktene til Norge, om enn foreløpig ikke i samme målestokk som før krigen. En kan peke på flere årsaker til dette omslaget.

Depresjonen hadde allerede nådd bunnen, og selv om det ikke kunne tales om ny økonomisk vekst før to år senere, hadde situasjonen i det minste stabilisert seg. Dessuten var det klart at selv om krisen hadde herjet stygt innen nærings- og arbeidsliv, var det fortsatt en stor gruppe velstående og reiseglade briter og amerikanere som gjerne ville besøke eller vende tilbake til Norge, etter at de økonomiske og politiske forhold i verden var blitt mer oversiktlige. Mange amerikanere ville dessuten gjerne «valfarte» til frontavsnittene i Europa. Den amerikanske forbudspolitikken hadde forøvrig skapt sterk utferdstrang blant den tørreste delen av befolkningen. «Booze-cruises» til Bermuda og Cuba florerte.

Enda en grunn for rederiene til å kaste blikket mot cruisebart i 1921 var at USA samme år vedtok den første lov til begrensning av immigrasjonen. Heretter kunne ikke emigrantrafikken lenger regnes som stor og sikker inntektspost. På denne tid var mange passasjerskip under bygging for europeiske linjerederier, som erstatning for krigstap. Utspillet fra USA ga grunn til å regne med tonna-sjeoverskudd og behov for alternativ beskjeftigelse av nybygningene.

Det amerikanske verdens-reisebyrået Raymond & Whitcomb vurderte disse forholdene, og bestemte seg for å chartre passasjerskipet *Kaisar-I-Hind* fra det britiske kjemperederiet P. & O., for den første rundreise fra USA direkte til Nordkapp via Island. For anledningen ble skipets navn anglifisert til *Emperor of India*.

Vi er altså tilbake ved innledningen til denne artikkelen – det amerikanske strandhugg på Nordkapp 9. juli 1921.

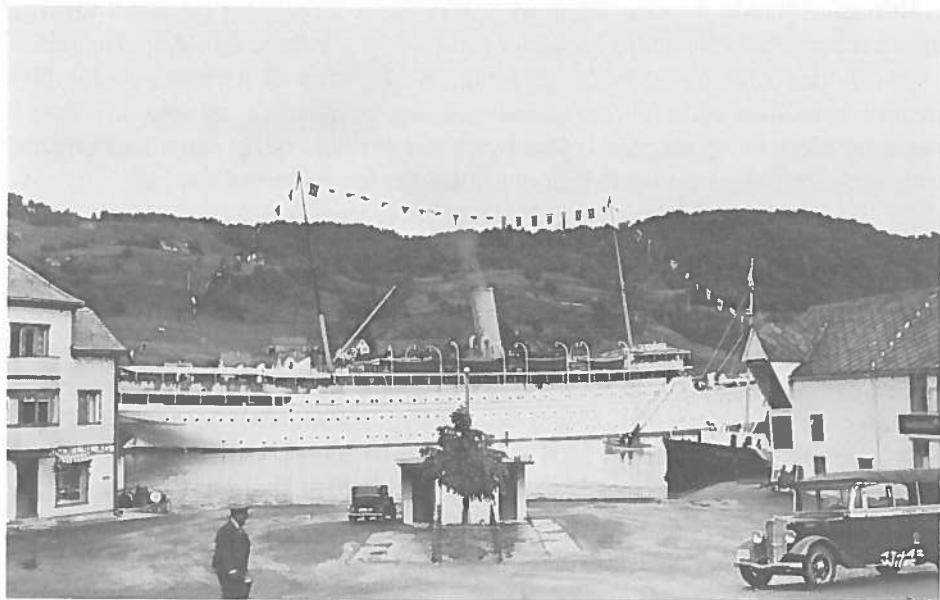
Raymond & Whitcomb hadde selv reklamert for turen som den mest interessante byrået noen gang hadde arrangert i de 42 år det hadde vært i virksomhet, og kalte «The Great North Cape Cruise» årets reisebegivenhet. Den siterte Times-korrespondentens begeistring kan nok delvis skyldes den gratisbillett han utvilsomt var utstyrt med, men det er sikkert ikke hele forklaringen. Ybarra forteller videre:

For første gang i den transatlantiske reisetrafikkens historie er en skipslast amerikanske turister ført direkte fra New York til Nordkapp, Europas nordligste spiss. Fire hundre og femti i tallet kom de på et skip som særlig var leiet for dem, og i de siste ti dager har man i de fjerne havner i det nordlige Norge kunne høre engelsk slik som det tales i New York og New England, Alabama, Michigan og California, Texas og Illinois og Florida. I ti dager er Nord-Norge blitt oversvømmet av amerikanere. Aldri før har de kommet i en så solid og kompakt mengde, uten innblanding av andre nasjonaliteter, og kastet seg over små norske byer. På en tid da pass og tollstasjoner er mer plagsomme enn noen gang før i manns minne, har denne flokk amerikanere satt fot på europeisk jord uten så mye som å gi tollerklæring for en eneste gjenstand til en europeisk tollbetjent. Dette traff seg slik, fordi den første landing i Europa foregikk på Nordkapp, hvor ingen bor.

Korrespondenten beskrev reisen sørover langs norskekysten, hvor rene svermer av prospektkort-, souvenirselgere og andre på forskjellig vis prøvde å slå mynt på amerikanerne, som på sin side ikke gjorde skam på tilbudene. Det ble påstått at forretninger og postkontorer nærmest slapp opp for turistvarer og frimerker.

Trondheim ble notert som et høydepunkt, dels fordi restaurant-kapellet på Hotell Britannia spilte «The Star Spangled Banner» for passasjerene under lunjen på hotellet, dels fordi en ustyrlig rojalistisk passasjer lot seg fotografere i tronstolen fra kongekroningen; den sto utstilt i Stiftsgården.

Anløpsstedene sør for Trondheim tok mindre notis av passasjerene med *Emperor of India*. Her hadde de første flytende hotellene med britiske turister allerede avlagt sine første besøk etter krigen. Det aller første av disse tilhørte et norsk rederi, selv om det foreløpig førte britisk flagg. Det var Det Bergenske Dampskibsselskabs dampyacht *Meteor*.



Meteor i Norheimsund, en gang i 30-årene. (Witse, NF).

Denne artikkelen søker å gi en oversikt over cruisebart i tilknytning til norske rederier og norske farvann i tidsrommet 1921-39. Den fører videre det temaet samme forfatter behandlet i artikkelen «Med turister ombord. Spredte trekk fra cruisebartens pionertid i Norge» i Museets årbok for 1978.

Norske turistskip

Meteor til Vestlandsfjordene og Middelhavet.

De to kystrederselskapene Det Bergenske Dampskipsselskab (Bergenske) og Det Nordenfjeldske Dampskipsselskab (Nordenfjeldske) gjorde en pionerinnsetning i oppbyggingen av den utenlandske turisttrafikk til Nordkapp og Vestlandsfjordene. Under fellesnavnet B.&N. Line hadde selskapene samarbeidet om flere turistruter langs norskekysten og til Svalbard, med skip som *Irma*, *Vega*, *Neptun* og *Mira* fra Bergenske, og *Haakon VII*, *Kong Harald* og *Sigurd Jarl* fra Nordenfjeldske.

Knappt var krigen over og den mest akutte minerefare i Nordsjøen fjernet, før selskapenes passasjeravdelinger mottok forespørsler fra utenlandske reisebyråer og enkeltpersoner om mulighet og eventuelt tidspunkt for å gjenoppta turistfarten.

Riktignok hadde de aller fleste av selskapenes turistbåter overlevd krigen, men her som ellers ble andre oppgaver sett på som viktigere foreløpig. De helårs kyst- og utenlandsrutene måtte gå foran. Hurtigruten til Kirkenes hadde fått økende betydning både for vanlig gods- og passasjertrafikk, og som turistrute i seg selv. Flere av selskapenes eldre kystbåter var blitt sterkt nedslitte i krigens løp, og turistskipene fra før krigen overtok etter hvert deres plass i ulike hovedruter. Selskapene hadde ganske enkelt ikke tonnasje nok til å drive turisttrafikk, som man antok ville få et annet preg enn før krigen uansett.

Men Bergenske skulle altså likevel få æren av å være det første rederi som arrangerte et europeisk krysstokt etter krigen.

Hamburg-Amerikalinjen (Hapag) hadde før krigen vært det ledende blant tyske rederier som drev turisttrafikk. Hapag hadde bl.a. bygd to passasjerskip utelukkende for turistreiser, *Prinzessin Viktoria Luise* i 1901 og *Meteor* i 1904. Det første forliste allerede i 1906, mens *Meteor* hadde vært en årviss gjest i norske farvann like til krigsutbruddet sommeren 1914.

I krigsårene hadde *Meteor* ligget opplagt i Hamburg. Under uroen i Tyskland høsten 1918 hadde revolusjonssoldater fra marinen brukt skipet som hovedkvarter, før det ble overtatt av britene som krigsbytte. Deretter gikk *Meteor* mellom Storbritannia og Bombay med hjemvendende offiserer og deres familier. Royal Mail Lines sto for driften av skipet. Rederiet drev egentlig linjefart mellom Storbritannia og Sør-Amerika, men hadde også arrangert turistreiser til Norge før krigen. Royal Mail fant imidlertid ikke *Meteor* anvendelig hverken for turistfart eller vanlig linjefart, og da transportreisene til India var fullført, ble skipet lagt opp og avvertert til salg.

Meteor målte 3.162 BRT og hadde lugarplass for 250 passasjerer. Farten var beskjeden, omkring 11 knop. Allerede sommeren 1920 hadde Bergenske vurdert å kjøpe *Meteor* med tanke på turisttrafikken, men den gang ble planen forkastet. Da skipet imidlertid fortsatt var til salg, og prisen etter hvert krøp nedover til 30.000 pund sterling, vedtok selskapet likevel å kjøpe *Meteor*, mot besiktigelse, vinteren 1921.

Meteor hadde fått sitt navn etter keiser Wilhelm II's seilyacht. For Bergenske var det ingen grunn til å forandre navnet. Det harmonerte med selskapets navneskikk med himmellegemer, og var dessuten et kjent og innarbeidet navn innen turisttrafikken før krigen.

Skipet lå opplagt i Southampton, og så ribbet og medtatt ut da rederiets folk kom om bord, men var likevel ikke verre enn at kjøpet kom i stand. *Meteor* ble deretter ført til Bergen for fullstendig overhaling og istandsetting. Disse omkostningene ble omtrent like høye som kjøpesummen, men totalutgiftene ble likevel ansett som rimelige. Ja, det er siden blitt hevdet at anskaffelsen av *Meteor* er blant de heldigste transaksjoner selskapet noensinne har gjort.

Av «praktiske grunner» ble det bestemt at skipet foreløpig skulle seile under



Meteor i Geirangerfjorden. (Wilse, NF)

britisk flagg og med britisk mannskap. En viktig «praktisk årsak» var å finne i tidens norske alkoholpolitikk, som harmonerte dårlig med reiselivsnæringens syn. En avis skrev bl.a.: «Passasjerene liker å få et godt glass, og dette er umulig hvis skipet settes under norsk flagg». De strenge norske alkoholbestemmelsene ble lempet på etter hvert, og sommeren 1922 var *Meteor* å finne under norsk flagg.

Inntegningen til vestlandsturene sommeren 1921 foregikk i samarbeid med det britiske Polytechnic Touring Association, som hadde arrangert tallrike krysstokt til Norge før krigen, både med egne og med leiede skip. *Meteor*-turene ble også avertert i Norge. En 8-dagers rundtur i Vestlandsfjordene med ombord- og ilandstigning i Bergen kostet fra kr. 550 og oppover.

11. juni 1921 gikk *Meteor* fra Newcastle på mellomkrigsårenes første turist-cruise, med 170 passasjerer. Skipet gikk først inn i Hardangerfjorden, «hvor

man... hadde en sjelden vakker sommerdag». Dagen etter ankom *Meteor* til Bergen. «De passasjerer som gikk iland for å ta over Voss til Gudvangen, kunne allerede på Skoltegrunnskaaien stige inn i jernbanevognene, idet havnesporet for første gang ble tatt i bruk i morges.»

I alt ble det gjennomført seks 14-dagers rundturer fra Newcastle, med siste avgang 20. august. Da sommersesongen 1921 var over, var spørsmålet hva *Meteor* skulle brukes til i vinterhalvåret. Skipet var utelukkende bygd for turistreiser, og var følgelig ikke brukbar til Bergenskes vanlige rutefart.

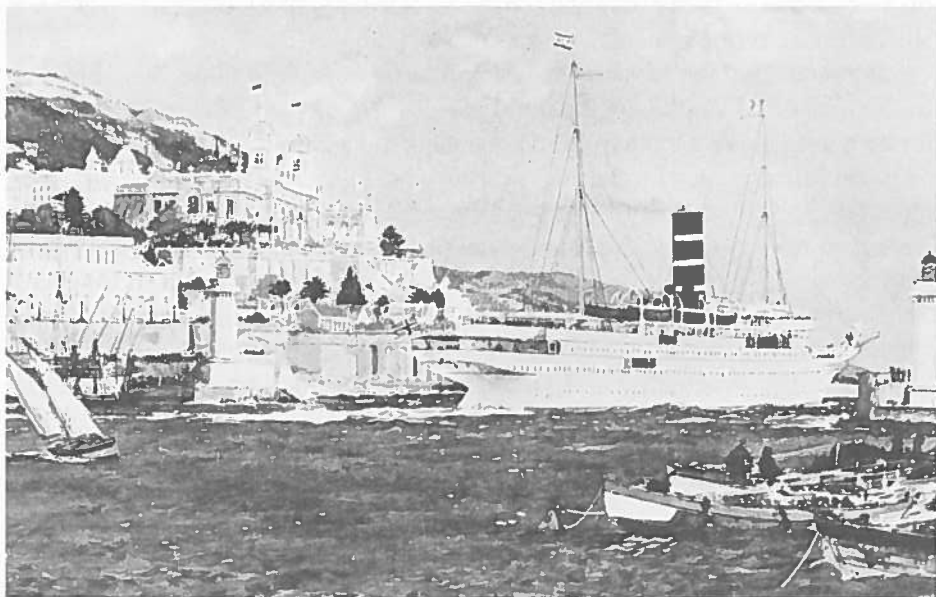
Før krigen hadde *Meteor* gått med turister i Middelhavet om vinteren, i Hapags regi. Bergenske hadde selv ingen erfaring med Middelhavscruise, men gjennom selskapets forbindelser i London ble det gjort avtale med Cooks reisebyrå om å la *Meteor* gjøre krysstokt i Middelhavet, med utgangspunkt i Marseille. De viktigste mål var Egypt og det Hellige land. Dessuten var Konstantinopel utpekt, bl.a. av hensyn til briter som ønsket å se Gallipoli, åstedet for det mislykte, men heroiske felttoget i Dardanellene under krigen.

Middelhavsturene skulle først ta til i begynnelsen av februar 1922. Etter å ha ligget uvirksom i Bergen siden sommeren, ble *Meteor* senhøstes 1921 chartret av det franske rederiet Messageries Maritimes for å gjøre ekstraturer i rederiets ekspressrute mellom Marseille og Alexandria. Men tross sine mange gode egenskaper, var den langsomme *Meteor* knapt den ideelle ekspressbåt. Etter første tur lot befrakteren skipet gå i opplag for egen regning.

Imens ble det arbeidet iherdig for å markedsføre de planlagte krysstoktene. Marseille var blitt valgt som avgangs- og ankomsthavn for at britene skulle kunne dra nytte av de gode togforbindelsene gjennom Frankrike. Selv om turene særlig var lagt opp med tanke på det britiske marked, lot Bergenske også trykke en norsk versjon av reklamebrosjyren for turene. Formuleringene er kanskje ikke helt de samme som en finner i våre dagers reklame-trykksaker, men hensikten – å overtale – har ikke forandret seg:

En reise i et sådant skip har mange fordeler fremfor reiser overland. Først og fremst fra et sunnhetsgavnlig standpunkt. Intet landklima kan nemlig som havet by en atmosfære fri for støv og sykdomsspirer. I havluften finnes dessuten bromsalt, et stoff som virker beroligende på nervesystemet i en grad som ikke kan påvises ved noe klima på land. Stoffvekslingen, denne prosess som vi kan takke for varme, liv og sunnhet, foregår bedre og hurtigere under havluftens påvirkning, derfor også den glupende appetitt som man ialminnelighet iakttar hos reisende på sjøen.

Med den tiltagende næringsmengde følger livligere stoffveksling, spenstighet i legemet og farve i kinnene. Dette er hva thalassoterapien, den vitenskap som beskjeftiger seg med havluftens innflytelse på den menneskelige organisme, lærer oss.



Meteor på vei ut fra Monte Carlo. Skipet førte Bergenskes vanlige rederimerke i midten av 20-årene, men hadde enkel, gul skorstein storparten av mellomkrigstiden. (Fra BDS' 75-års jubileumsbok).

Meteor la ut på sitt første Middelhavscruise fra Marseille, 4. februar 1922, med 150 passasjerer. Tross en lite lovende thalassoterapeutisk opptakt hva været angikk – en iskald mistral sørget for folketomme promenadedekk hele den første etappen til Alexandria, sjøsyken herjet, og den obligatoriske kamelturen til pyramidene foregikk i tykke vinterklær – ble de klimatiske forholdene bedre og passasjerens tilfredshet større etter hvert. *Meteor* hadde godt belegg på turene, og Bergenske bestemte å fortsette med Middelhavsturer de påfølgende vinter-songene. De lite gunstige værforholdene i Marseille gjorde det imidlertid ønskelig med en annen basishavn. Valget falt på Monte Carlo, hvor *Meteor* fikk anvist fast kaiplass i indre havn, like nedenfor casinoet. Her kunne skipet dra fordel av sin relativt beskjedne størrelse. Mens de store turistskipene var forhindret fra å komme inn i det trange havnebassenget i Monte Carlo, og derfor måtte frakte passasjerene til og fra land i barkasser, kunne passasjerene med *Meteor* komme seg til og fra skip, jernbanestasjon og spillekasino til fots eller pr. bil. At Bergenske valgte denne mondene, men størrelsesmessig beskjedne havnen i Monaco som utgangspunkt, var ganske populært hos den lokale befolkning, som gjerne betraktet *Meteor* som «deres» skip.

Som nevnt var Middelhavsturene innarbeidet i samarbeid med Cooks reiseby-

rå, men allerede i 1920 hadde Bergenske og Nordenfjeldske i fellesskap etablert sitt eget reisebyrå i London.

Sommeren 1922 var *Meteor* tilbake i norske farvann, med 14-daglige rundturer fra Newcastle til Vestlandet, nå under norsk flagg og med Vilhelm Dreyer som første norske fører. Opplegget med sommerturer i Norge og vinterturer i Middelhavet fortsatte uten forandringer i årene som fulgte. Det ble ikke aktuelt med flere «ekspressturer» mellom Marseille og Alexandria for Messageries Maritimes, men reisene til og fra Middelhavet og Storbritannia ved vintersesongens begynnelse og slutt, ble avvertert som cruise, gjerne med anløp av havner i Spania, Portugal og på Kanariøyene underveis. Takket være samarbeid med skandinaviske aviser og reisebyråer som Aftenposten/Bennett og Svenska Dagbladet/Nordisk Resebyrå, var det alltid nordiske innslag å finne i det overveiende britiske klientellet.

Etter at den nye *Stella Polaris* tok over Middelhavsturene i 1927, lå *Meteor* stort sett opplagt hele vinterhalvåret, avbrutt av enkelte charterreiser, som forøvrig kunne være spesielle nok. Våren 1930 dro skipet med 250 katolikker fra Rotterdam til et kirkemøte i Tunis, for deretter å føre atskillig mer feststemte nordmenn til 1000-årsfeiringen på Island.

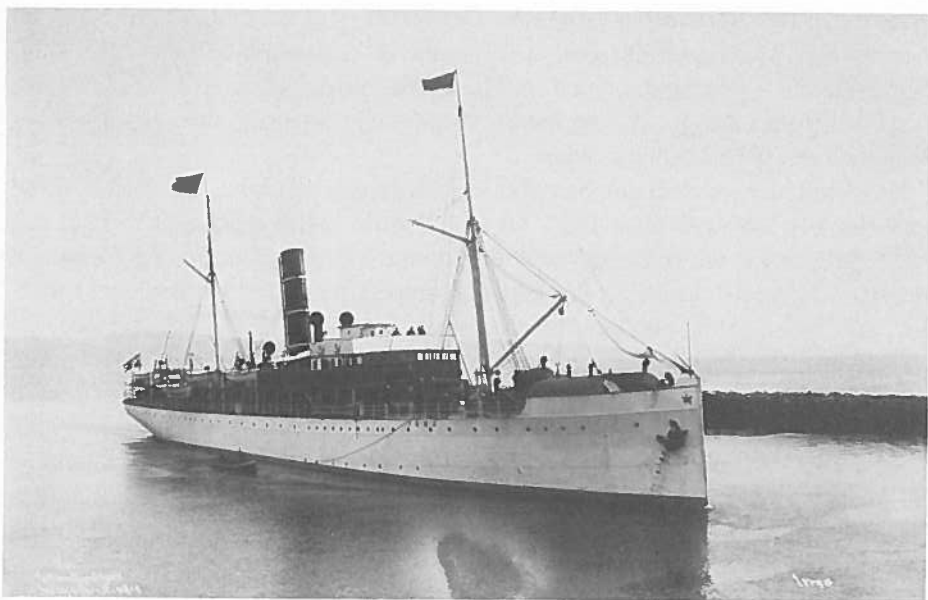
De lange opplagsperiodene ga god tid til reparasjons- og vedlikeholdsarbeid, og tross stigende alder, ble passasjerbequemmelighetene på *Meteor* stadig forbedret for å holde skipet så tidsmessig som mulig. Bl.a. ble alle overkøyer i lugarene fjernet, slik at skipets passasjerkapasitet etter hvert ble redusert til ca. 150.

Meteor var å finne i Vestlandsfjordene hver sommer til og med 1939. Ved tyskernes overfall 9. april 1940 lå skipet i Bergen. Det ble snart beslaglagt av okkupantene og omgjort til hospitalskip. Mot slutten av krigen ble *Meteor* sendt til Østersjøen. 9. mars 1945 ble det senket i Pillau utenfor Königsberg.

Irma og Prins Olav til Nordkapp og Svalbard.

Med anskaffelsen av *Meteor* hadde Bergenske befestet sin sikre posisjon i turisttrafikken på Vestlandsfjordene. Men før krigen hadde selskapet sammen med Nordenfjeldske også vært sterkt engasjert i turistturer til de nordlige farvann. Det var nettopp Nordkappcruisene som hadde gitt selskapene den første erfaring i turisttrafikk, så langt tilbake som i 1870-årene. Fra 1906 til utbruddet av den første verdenskrig hadde Bergenske og Nordenfjeldske hvert år arrangert et krysstokt til Svalbard på ettersommeren.

Bortsett fra *Emperor of India* hadde ingen turistskip vært nord for polarsirkelen i 1921. Bennetts reisebyrå i København hadde planlagt en Nordkaptur med DFDS' *Kong Haakon* i slutten av juli, men turen måtte avlyses p.g.a. for dårlig tilslutning. Men dette forhindret likevel ikke at både rederier og reisebyråer stadig mottok henvendelser om mulighetene for slike turer. Etter hvert hadde



Irma i Trondheim, 1907. Skipet hadde samme utseende bortsett fra sort skrog da det ble satt i fart på Nordkapp og Svalbard i 1922. (Wilse, Norsk Sjøfartsmuseum = NSM).

Hurtigruten fått stadig sterkere preg av å være turistrute, men det var også mange som savnet den spesielle kosmopolitiske atmosfære som hersket på de rene cruiseskip.

Haakon VII og *Irma*, Nordenfjeldskes og Bergenskes største og flotteste passasjerskip før krigen, gjenopptok Englandsruten mellom Vestlandet og Newcastle i 1918. Men etter at de nye, større og hurtigere *Jupiter* og *Leda* kom i fart, ble begge de to eldre båtene trukket ut av Englandsruten etter sommeren 1921. Selskapene fant at tiden nå var inne til å gjenoppta de spesielle Nordkapturene fra førkrigstiden, og sommeren 1922 ble begge skip satt i 14-daglige turistruter Bergen-Nordkapp, i perioden mai-august. I tillegg gjorde *Irma* en 3-ukers rundtur til Svalbard i august – det første Spitsbergen-cruise etter krigen.

På disse turene ble passasjertallet begrenset til 60, med tilsvarende høy billettpris for hver deltaker. En del forvente passasjerer stusset nok over skipenes beskjedne størrelse. En amerikaner ble meget forundret da han endelig forsto at *Irma* ikke var tenderen som skulle føre passasjerene ut til det egentlige turistskipet. Men det som manglet av plass og luksus slik man kjente det fra de store flytende hoteller, ble søkt oppveiet ved godt kjøkken og personlig service, f.eks. små daglige oppmerksomheter som luebånd, emaljeflagg, frankerte prospektkort osv. Ved anløpet av Nordkapp ble det brakt opp champagne og delikate

smørbrød til de spreke platåstigerne. Det fortelles at en midnattstime ankom *Irma* til Nordkapp samtidig med et Raymond & Whitcomb-chartret turistskip. Slitne og sultne etter oppmarsjen fra Hornvika, ble de 500 amerikanerne ekstra lange i ansiktet da de fikk se *Irmas* 60 passasjerer innta sine «medbrakte» delikatesser i midnattsolens skjær.

Nordenfjeldske kunne nok ha tenkt seg å fortsette samarbeidet i B.&N. Line med *Haakon VII* også etter 1922. Men på den tid hadde selskapet trukket seg fullstendig ut av samseilingen med Bergenske i Englandsruten, og fremfor å benytte selskapets største og flotteste passasjerskip til noen få måneders turistfart, fant ledelsen det riktigere å sette skipet inn i helårsfart i Hurtigruten.

Irma fortsatte derimot sine turistruter til Nordkapp og Svalbard i de følgende sesongene, og turene var stadig populære og etterspurte. Mer enn en gang hendte det at Bergenskens passasjeravdeling måtte ty til både kløkt, takt og mannskapslugarer for å få med alle som ønsket det. Og passasjerene kom fra mange verdenshjørner, særlig til Svalbardturene. På turen i 1924 var det med 21 amerikanere, 12 franskmenn, 9 spanjoler, 8 italienere, 5 briter, 3 tyskere, 2 japanere og 2 nordmenn.

S/Y Prins Olav i Gudvangen på sitt første turistcruise i 1925. (Wilse, NF).



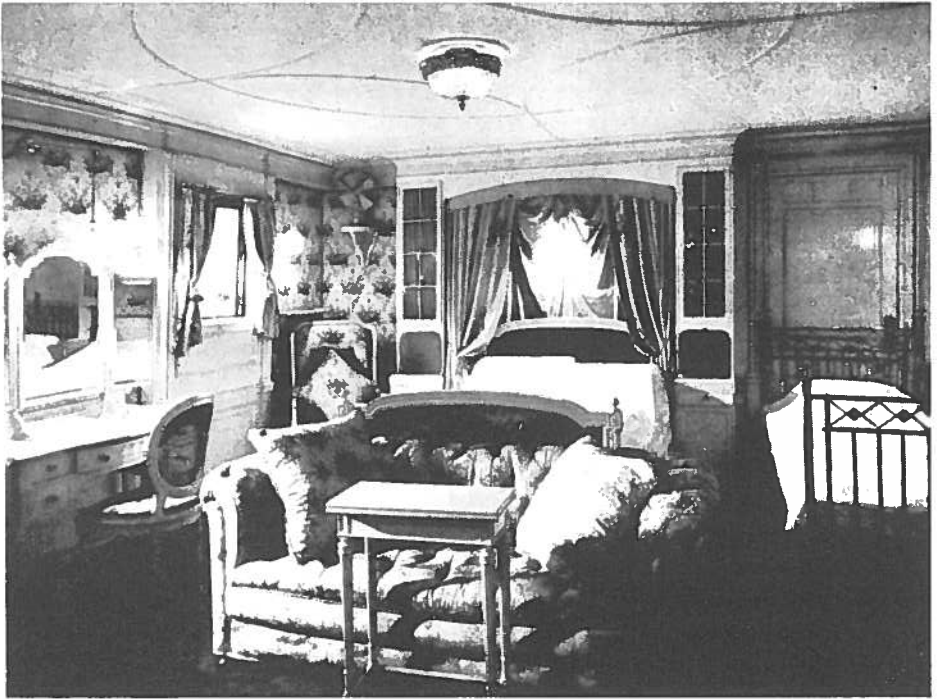


Prins Olav og Royal Mail Lines Araguaya i Geiranger i 1925. (Wilse, NF).

At Nordenfjeldske tok *Haakon VII* ut av turistfart var slett ikke ensbetydende med at selskapet ville oppgi denne gren av virksomheten. Bergenskens gode erfaring med kjøpet av *Meteor* hadde tvert imot stimulert Nordenfjeldske til å anskaffe et tilsvarende 100% turistskip. Begge selskaper arbeidet med planer om bedre materiell for krysstoktene til Nord-Norge. Det hadde liten hensikt for Bergenske å ta *Meteor* ut av de populære og innbringende Vestlandsturene; til turistfarten nordover trengtes et skip med større fart og bedre bekvemmeligheter for et mer fåtallig og eksklusivt publikum.

Nordenfjeldske omsatte sine planer i handling i 1925, i form av et skipskjøp ganske utenom det vanlige.

S/Y Alexandra var bygd i 1907, nærmest som en privat yacht for kong Edward VII og dronning Alexandra av Storbritannia. Den var på ca. 2.100 BRT, hadde luksuriøs innredning for et begrenset antall passasjerer, og ble drevet av tre damppturbiner som ga en maksimalfart på 19-20 knop. Yachten hadde ikke vært i bruk mer enn et par måneder i året siden leveringen, og var med andre ord i førsteklasses stand. Særlig anvendelig til andre formål enn sitt opprinnelige, var *Alexandra* imidlertid ikke.



De kongelige gemakker var *Prins Olavs* store attraksjon. Dette er dronningens soveværelse, for anledningen noe smakløst omgjort til dobbel-lugar. (Fra NFDS' 100-års jubileumsbok).

Det britiske kongehus hadde også et atskillig større representasjonsskip, *Victoria and Albert*, og i lengden var det knapt behov for begge. Regjeringen bestemte derfor at *Alexandra* skulle selges. Bergenske var kjent med at skipet var til salgs, men fant det upraktisk som turistskip.

Nordenfjeldske bestemte seg derimot for kjøp. Handelen ble avsluttet på Buckingham Palace 27. mai 1925, og samtidig ble det gjort kjent at skipet skulle døpes om til *Prins Olav*. Det var et godt og passende navnevalg. Dronning Alexandra var vår daværende kronprins Olavs mormor, og hans opprinnelige navn var som kjent Alexander.

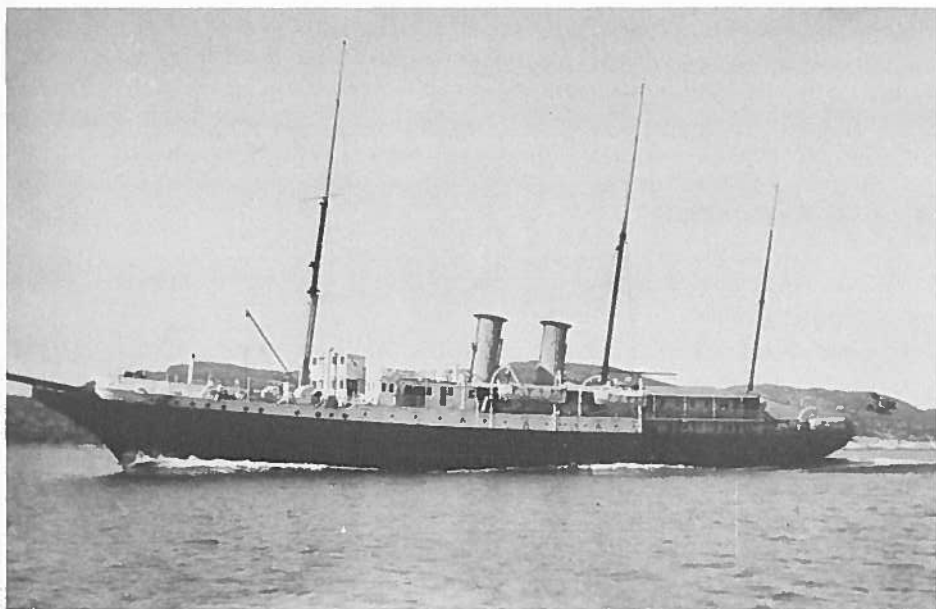
Ikke minst for det amerikanske reisepublikum var innkjøpet av *Prins Olav* av stor reklamemessig betydning. Nordenfjeldske hadde til hensikt å bygge om skipet en del, for å gjøre det mer tjenlig for turistfart, men utsatte disse arbeidene til etter sommeren. Det gjaldt å trekke størst mulige vekslere på reklameverdien ved skipet og kjøpet så raskt som råd. Etter en kort, men hektisk presentasjon og foreløpig utrustning i Trondheim, la *Prins Olav* ut fra Bergen på sitt første Nordkappcruise 5. juli.

Blant passasjerene på denne turen kan nevnes fotograf A. B. Wilse, som skulle skaffe bilder til kommende reklameframstøt, foruten den populære revykunstneren Victor Bernau og ikke å forglemme Miss Mary Vogt. Hun var organist i det kjempestore varemagasinet Wanamaker's i New York, og drev for tiden «musikkjakt» i Skandinavia. «Oppdagede» melodier skulle inngå i hennes forlystelsesrepertoar for stormagasinet sine kunder, i forbindelse med en kampanje for skandinaviske varer. – En annen amerikansk passasjer gjorde seg bemerket ved å by skipets kaptein 100 dollars for nøkkelen til kongens sovegemakk.

Etter to Nordkapturer i 1925 ble *Prins Olav* sendt til Fredriksstad Mek. Verksted for en mer gjennomgripende ombygging i løpet av høsten og vinteren. Passasjerkapasiteten ble utvidet fra 50 til 100, samtidig som skipet fikk en ny, større spisesal og flere oppholdsrom. Kongens og dronningens lugarer ble imidlertid beholdt uforandret, all den stund disse fortsatt var *Prins Olavs* store trekkplastre.

Såvel i det ytre som i det indre var *Prins Olavs* eleganse nærmest enestående. Langs det sorte skroget løp forgylte lister, og både gallionen og hekken var overdådig dekorert. Over dekket raget to gule, traktformede skorsteiner og tre himmelhøye master. Da skipet ble presentert for aviser og reiselivsfolk i Oslo før sommersesongen 1926, skrev Aftenpostens medarbeider bl.a.:

Prins Olav, fotografert i leia etter ombyggingen i 1926. (Wallevik, Hardanger Folkemuseum = HF).





Prins Olav var ikke større enn at skipet kunne gjøre en avstikker inn Trollfjorden i Raftsundet, utilgjengelig for de store flytende hotellene. (Wilsø, NF).

Befinder man sig i lugarene skulle man ikke tro at man var ombord i en båt, men at man opholdt sig i en villa på Drammensveien i et av de flotteste kabinetter som venne «vei» kan opvise. Væggene og takene er holdt i hvitt – enkelt og smakfuldt. Feltene i væggene er betrykket med blomstret tøytepet. Tykke tæpper på gulvene. En sværm av elektriske lamper og lampetter. For hver ende av værelsene – for de kan godt kaldes så – er der bad som ikke vilde gjøre skam på en aldri så dyr aktieleilighet i Oslo.

Det var ikke måte på luksus: «Mahognyløkkene på stentøibadene er trukket med semsket skind».

Med sine bortimot 20 knops fart, var *Prins Olav* uten sammenlikning Norges raskeste handelsskip, men av samme årsak var skipet svært uøkonomisk i drift. Med den foran nevnte utvidelsen av lugarkapasiteten, mente Nordenfjeldske likevel å få regnskapet til å balansere. I 1926 og somrene som fulgte, gjorde *Prins Olav* hvert år fire turer til Nordkapp og en til Svalbard. Storparten av klientellet var nok amerikanere, men det ble inngått samarbeid med skandinaviske aviser for å øke det nordiske innslaget, særlig i første del av sesongen. Avisen Politiken bød således «danske Rejsende en Lejlighed til at faa al denne Herlighed at se paa

Historien påstås å være sann:

Prins Olav kunne glede seg over en årvisst amerikansk passasjer med et øyensynlig forgjeves håp om å få oppleve Nordkapp i midnattsol. Tredje tur tegnet til suksess. *Prins Olav* lå ved Nordkapp, midnattsolen lyste, og amerikaneren satt, vanen tro, i salongen med sin pjoletter. Salongtjenerens glade budskap om tid og sted ble avfeid av soltilbederen: – Oh, never mind, I'll be back next year!

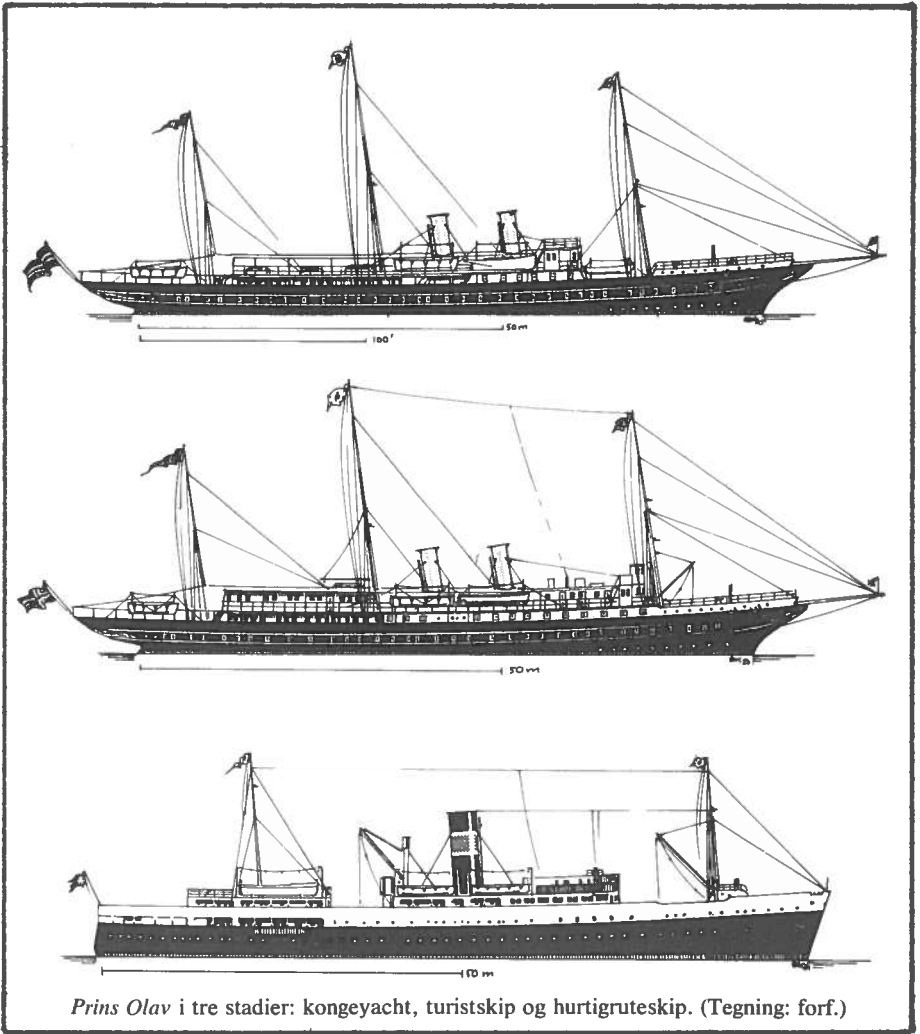
(Tegning: Jarle G. Bjørklund).



den mest komfortable Maade, for ikke at sige paa kongeligt Vis». For å stimulere passasjertilgangen med *Prins Olav* fra kontinentet, ble avgangen for sesongens første tur lagt til Ostende, med anløp av København og Oslo før kursen gikk nordover mot midnattsolen. Resten av sesongen var Bergen utgangs- og endepunkt.

I årene fra *Meteor* begynte sine Middelhavscruise til *Prins Olav* kom i fart, var antallet flytende hoteller i Middelhavet i vinterhalvåret øket betydelig, med tilsvarende skjerpet konkurranse. Nordenfjeldske ville imidlertid la *Prins Olav* også forsøke seg i Middelhavet, og i mars-april 1928 gjennomførte skipet et månedlangt cruise rundt hele havet. Forsøket falt øyensynlig ikke videre heldig ut, for *Prins Olav* kom ikke tilbake til Middelhavet før i forbindelse med en bortchartring sommeren 1935. Forøvrig lå skipet opplagt i vinterhalvåret. Sesongene 1930, 1932 og 1933 ble Leith i Skottland benyttet som avgangshavn på hver tur.

Tross sin eleganse og reklameverdi, ble *Prins Olav* som turistskip ingen stor økonomisk suksess, slik tilfellet hadde vært for Bergenske med *Meteor*. De trange økonomiske tidene som satte inn omkring 1930, økende konkurranse fra stadig flere utenlandske turistskip og skipets egne høye driftskostnader, gjorde det vanskeligere å oppnå brukbart driftsresultat. I tillegg til det før nevnte Middelhavstoktet i 1935, var det gjort avtale om bortchartring til en turoperatør i Det Karibiske hav, men befraktningen ble annullert før turen kom i stand. Det



var ikke lett å finne anvendelse for den vakre, men upraktiske yachten. Men overraskelsenes tid var ennå ikke over for *Prins Olav*.

Da Hurtigruten Bergen-Kirkenes ble utvidet til daglig rute i 1936, fikk Nordenfjeldske tilsagn fra staten om større andel i ruten, dersom selskapet kunne skaffe et moderne, passende skip. Selskapets direksjon vedtok derfor å bygge om *Prins Olav* fra turistskip til hurtigruteskip.

Arbeidet var meget omfattende, og skipet var knapt å kjenne igjen etter ombyggingen. Men konge- og dronninglugaren var fortsatt beholdt uforandret, som et ekstra trekkplaster for de stadig flere turistene som søkte til Hurtigruten.

Å klare dette, samtidig som innredningen forøvrig skulle tilpasses to klasser, skapte problemer for ingeniører og arkitekter. Den nye 1. plass ble innredet midtskips og forholdsvis høyt oppe i skipet, mens de kongelige gemakker lå ganske langt akterut nede på hoveddekket, sammen med 3. plass forøvrig. Det måtte et sindrig system av trapper og korridorer til for å få kabalen til å gå opp, og den nyombygde *Prins Olav* var ikke det enkleste skip å ta seg fram i. Historien vil da også ha det til at etter middagen på overleveringsturen gikk selskapets direksjonsmedlemmer inn i røkesalongen på 3. plass (hvor selskapssalongen lå i skipets turisttid) i den tro at de var på 1. plass.

Prins Olavs innsats i Hurtigruten ble kortvarig. Skipet ble bombet i senk av tyske fly 14. april 1940, da det forsøkte å unnsnippe over Nordsjøen til Storbritannia.

Etter ombyggingen av *Prins Olav* trakk Nordenfjeldske seg tilbake fra «ren» cruisetrafikk for resten av mellomkrigstiden.

Stella Polaris.

Norsk cruisefart blir verdensomspennende.

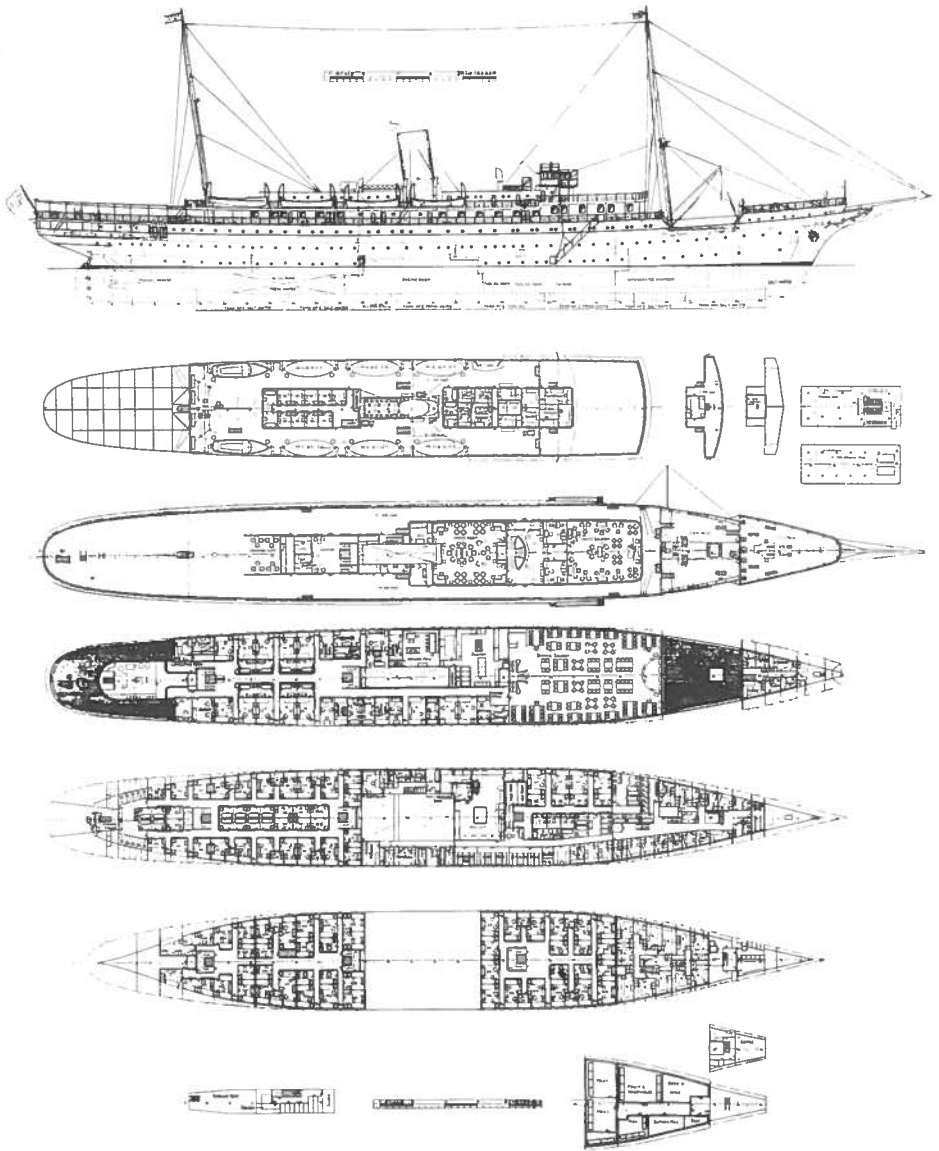
Bergenske hadde som nevnt arbeidet parallelt med Nordenfjeldske for å anskaffe et skip til avløsning for *Irma* i Nordkapp/Svalbard-farten, og til å styrke selskapets konkurransevne i vinterhalvårets cruisefart i Middelhavet. Å kjøpe *Alexandra* (*Prins Olav*) kom altså ikke på tale, og selskapet fant heller ikke det tyske *Peer Gynt*, som da var til salgs, og med ulike navn og eiere skulle bli en meget hyppig gjest i våre farvann i mellomkrigstiden, særlig velegnet. I stedet fikk Bergenskens tekniske avdeling, med ingeniør K. Zimmer i spissen, i oppdrag å utarbeide planer for et spesialbygd turistskip, basert helt ut på selskapets egne erfaringer og ønsker.

Da selskapet kontraherte sitt nye turistskip ved Götaverken i august 1925, var det en bestilling som vakte internasjonal oppsikt.

Det var første gang siden *Meteor* ble levert til sine tyske eiere tyve år i forveien at det ble bestilt et passasjerskip utelukkende planlagt for cruisefart. Det skulle være motordrevet, noe som også var forholdsvis lite brukt på passasjerskip til da. Skipets størrelse ble begrenset av navigeringsmuligheter i norske farvann, og av havneforholdene i Monaco og andre Middelhavsbyer. Med en bruttotonasje på ca. 5.200 ville det likevel bli det største passasjerskip bygd ved et skandinavisk verksted til da.

Selv om nybygningen ville bli 2000 BRT større enn *Meteor*, var det 50 færre lugarplasser. Her var det i høy grad tale om å utnytte det klientell av reisende som soknet til Nordkapp/Svalbardturene med *Irma* og den nyss ankomne konkurrenten *Prins Olav*.

Slik ble altså *Stella Polaris* til. Skipet gikk offisiell prøvetur 20. februar 1927,



M/Y Stella Polaris. Generalarrangement. (Fra tidsskr. The Motor Ship).



Stella Polaris ved Balholm, 1927. (Wilse, NF).

og oppnådde sin kontraktmessige servicefart på $15\frac{1}{2}$ knop. Fire dager etter ble skipet formet overlevert fra Götaverken til Bergenske.

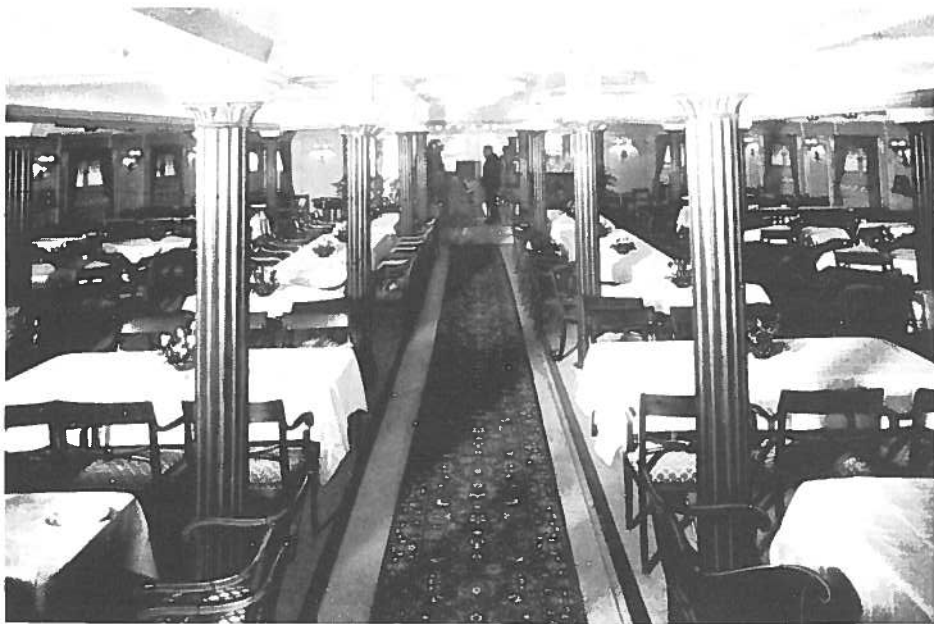
Kan det snakkes om klassisk skjønnhet i en slik sammenheng, må *Stella Polaris* kunne karakteriseres som skipsbyggekunstens svar på Parthenon og Venus fra Milo; et av de vakreste skip som noensinne er skapt. Detaljer som de elegante kurvene i stevn og spring gjorde sitt, men likevel var det samspillet mellom skrog, overbygning, master og skorstein til et usedvanlig harmonisk hele, som ga *Stella Polaris* en helt særegen karakter. Under planleggingen var mange ideer hentet fra *Meteor*, og det var ikke vanskelig å peke på felles trekk, men det hersket ingen tvil om hvilket skip som vant ved sammenlikningen.

Interiøret svarte til utseendet. De viktigste oppholds- og selskapsrommene om bord var musikksalongen og røkesalongen på promenadedekket (B-dekk) og spisesalen på hoveddekket (C-dekk). Norges Handels- og Sjøfartstidendes medarbeider festet seg ved musikksalongen som skipets vakreste rom. Det lå i forkant av dekkshuset, med store vinduer forover og til siden, og med veggpaneler i flammebjerk. Møblene var trukket i mønstret silke, spesialbestilt fra Paris. Røkesalongen var holdt i eik, med grønne skinnmøbler og Holmboe-signerte Nordlandsmalerier. Spisesalen, som ga plass til alle passasjerer i en bord-



Musikksalongen, *Stella Polaris'* fornemste oppholdsrom. (The Motor Ship).

Spisesalen på *Stella Polaris*. (The Motor Ship).



setning, var i gulhvitt, med møbler i mahogny og røde tekstiler. Salen gikk i hele skipets bredde, og reporteren mente at de mange nødvendige støttepilarene forstyrret inntrykket noe, selv om søylekapitélene var dekorert med norske byvåpen.

Lugarene varierte fra fire luksus-suiter med egen salong, via store dobbel-lugarer med bad på C-dekk, til mindre enkel- og dobbellugarer på A-dekk (båt-dekk), D- og E-dekk.

Det var sørget for god dekksplass for frisk luft og mosjon. Særlig la en merke til det store utsikts- og promenadedekket forrest på båtdekket. Svømmebasseng, som i dag regnes som uunnværlig på et turistskip, og som heller ikke var uvanlig på datidens større passasjerskip (særlig innendørs), var imidlertid ikke installert på *Stella Polaris* da skipet var nytt.

Den 150 manns besetningen var forlagt forut på D- og E-dekk, i to- og firemannslugarer. Hver bransje om bord hadde sin egen messe. Kontrasten mellom passasjer- og mannskapsinnredningen var selvsagt stor, men *Stella Polaris* fikk i hvert fall av samtiden attest for gode bekvemmeligheter for mannskapet.

Stella Polaris ble også et dyrt skip. Sluttsommen lød på 4,5 millioner svenske kroner, og Bergenskes direktør Kristofer Lehmkühl likte ikke å bli spurt om byggeprisen. Da han en dag ble spurt på Børsen: «Hva betaler dere egentlig for *Stella Polaris*?» svar svaret: «Svenske kroner». Skipet ble likevel ikke så kostbart som mange fryktet ved kontraheringen, fordi den norske kronen ble oppskrevet i forhold til den svenske i byggeperioden.

Hvis bergenserne hadde regnet med å få besøk av byens nye flaggskip i forbindelse med overleveringen, ble de skuffet. Straks etter flaggskiftet satte *Stella Polaris* kurs for Middelhavet via Storbritannia med 140 passasjerer, hvorav 20 norske. Etter besøk i havner i Portugal, Spania, Nord-Afrika og Frankrike, ankom skipet til Monaco. Passasjersjef Solemdal i Bergenske forteller:

Til å begynne med var monegassene slett ikke begeistret for noe fremmed besøk i den fine havnen sin, selv om båten (Meteor) var aldri så flott. De påsto at sjøfolk drakk seg fulle og laget slagsmål. Slikt noe ville de ikke vite av. Her måtte alt gå pent og dannet for seg. I den anledning ble vi nødt til å framstille våre matroser og fyrbøtere som englebarn. De gjorde ikke skam på oss.

Nå kom Stella Polaris under full musikk glidende inn løpet. Høyreist, hvitlakert, flaggsmykket fra dekk til mastetopp – og med et stort norsk flagg vaiende over hekken. Utsiktsdekket i forkant av broen og rekkene om styrbord tett besatt av passasjerer. En internasjonal, lyskledd vrimmel. Og monegassene pekte og fortalte om Bergenske og Stella Polaris som om begge deler hørte hjemme der.



Stella Polaris var i mange år det største skip som besøkte Trollfjorden.
(Wilse, NF).

Etter en vellykket vintersesong i Middelhavet, satte *Stella Polaris* kursen nordover i slutten av mai. 8. juni ankom skipet til hjembyen. Nå fikk *Irma* sin avløser i turist-rutene på Nordkapp og Svalbard, og skipet ble heretter benyttet i Hurtigruten. *Stella Polaris'* turprogram var stort sett som forgjenerens, bortsett fra at Bergen ikke lenger var utgangs- og endepunkt. Inntil 1933 utgikk turene fra Newcastle, hvoretter Harwich og Calais overtok. Disse byene lå gunstigst til i forhold til London og Paris.

Stella Polaris skulle bli det første norske passasjerskip i virkelig verdensomspennende cruisefart.

For å få størst mulig utnyttelse av det vakre og kostbare skipet, ønsket Bergenske å finne flere turopplegg for *Stella Polaris*, slik at det var beskjeftiget hele året. Etter hvert som de store linjerederienes tonnasjeoverskudd økte i takt

med nedgangen i emigrantrafikken og den generelle konjunktursvikten etter 1929, fikk Middelhavet besøk av stadig flere flytende hoteller i vinterhalvåret, med tilsvarende skjerpet konkurranse og priskrig. Med sin lave passasjerkapasitet var *Stella Polaris* lite egnet for «billigturer». Dette bidro også til at Bergenske iherdig undersøkte mulighetene for annen lønnsom beskjeftigelse i vinterhalvåret.

For å utnytte de høstmånedene da *Meteor* hadde ligget opplagt mellom Norges- og Middelhavssesongene, ble det besluttet å sende *Stella Polaris* på et krysstokt til Østersjøen tidlig på høsten. Turen i 1928 omfattet de nordiske hovedstedene, og skilte seg ikke fra Østersjøcruise flest. Men året etter ble reiseruten utvidet til å omfatte Leningrad. Bortsett fra et tysk passasjerskip (*Cap Polonio*) var *Stella Polaris* det første turistskip som besøkte Sovjetsamveldet etter revolusjonen. Både cruiset og Leningrad-anløpet ble gjentatt hver sesong resten av mellomkrigstiden, og oppholdet i Neva-staden ble utvidet slik at passasjerene fikk anledning til å besøke Moskva også.

Senere på høsten 1928 gjorde *Stella Polaris* en 106 dagers rundtur til Østen, med anløp av bl.a. Calcutta, Singapore og Manila, og med Hong Kong som vendepunkt. Deltakerne på reisen var saktens fornøyd, men arrangementet ble likevel ikke gjentatt. Stagnasjonen i verdensøkonomien gjorde det vanskelig å få slike lange, kostbare reiser fulltegnet, i hvert fall av europeere. Men kanskje var mulighetene større på det amerikanske marked?

Allerede i 1926, mens *Stella Polaris* var under bygging, hadde representanter fra Bergenske vært i kontakt med amerikanske reiselivsinteresser, for å sondere sjansene. Den gang kom ingen avtale i stand, men ved en henvendelse til det før omtalte reisebyrået Raymond & Whitcomb høsten 1931, gikk byrået med på å chartre *Stella Polaris* for 3½ måned. Skipet skulle foreta en jordomseiling, med de mindre øyene i Stillehavet og Indonesia som trekkplaster. Nettopp dette ville gjøre turen ulik de «vanlige» jordomseilinger med store passasjerskip. *Stella Polaris* ville kunne gi de reisende anledning til å besøke farvann som ellers var vanskelig tilgjengelig. Byråets tanke var å gjøre reisen meget eksklusiv – den skulle ikke avverteres på vanlig måte, men ved personlige «invitasjoner» til byråets mest velbeslätte og trofaste kundekrets.

Prisene var også eksklusive. En dobbellugar med bad kostet rundt regnet 20 000 norske førkrigskroner.

Det var da også en reiserute utenom det vanlige. Etter avgang fra New York ved nyttårstider fortsatte skipet gjennom Panamakanalen inn i Stillehavet. Her anløp *Stella Polaris* bl.a. Marquesasøyene, Tahiti, Fidji, Samoa, Ny-Guinea og flere havner i Indonesia og India, før ferden fortsatte gjennom Suezkanalen og Middelhavet til Southampton, hvor skipet var i gunstig posisjon til å ta fatt på sommerens krysstokt til Norge.

Disse jordomseilingene ble gjentatt årlig fra vinteren 1932 til og med vinteren



Deltakere på *Stella Polaris'* Svalbardturer måtte være forberedt på surt og kaldt vær, noe som øyensynlig er tilfellet på dette bildet fra Magdalena Bay. (Wilse, NF).

1938. Opptakten til første reise var ganske dramatisk, idet *Stella Polaris* underveis til New York i desember 1931 kom midt opp i en orkan i Atlanterhavet, med det resultat at baugsprydet knakk i uværet. Forøvrig var reisene ingen garantert kassasuksess for selskapet hvert år, noe som bl.a. skyldtes ulike svingninger i dollar- og kronekursen første del av 30-årene. Da Italia gikk til angrep på Etiopia høsten 1935, ønsket mange amerikanere å annullere sine bestillinger, fordi de ikke ville risikere ferden gjennom Rødehavet. Dermed måtte reiseruten legges rundt Kapp det Gode Håp, som riktignok lot *Stella Polaris* vise flagg i Cape Town, men som innebar en 12 dagers forlengelse av turen, uten at dette kunne tas igjen i forhøyet billettpris.

Klientellet på disse lange luksusreisene var nettopp det man i alminnelighet forbinder med slike reiser: eldre mennesker med god tid og god råd. 80-åringer var slett ikke uvanlige, og Raymond & Whitcomb krevde at det skulle være med tre bly-likkister, slik at eventuelle døde kunne føres hjem til amerikansk jord. Tross den høye gjennomsnittsalderen blant passasjerene, ble det heldigvis aldri bruk for kistene på jordomseilingene.

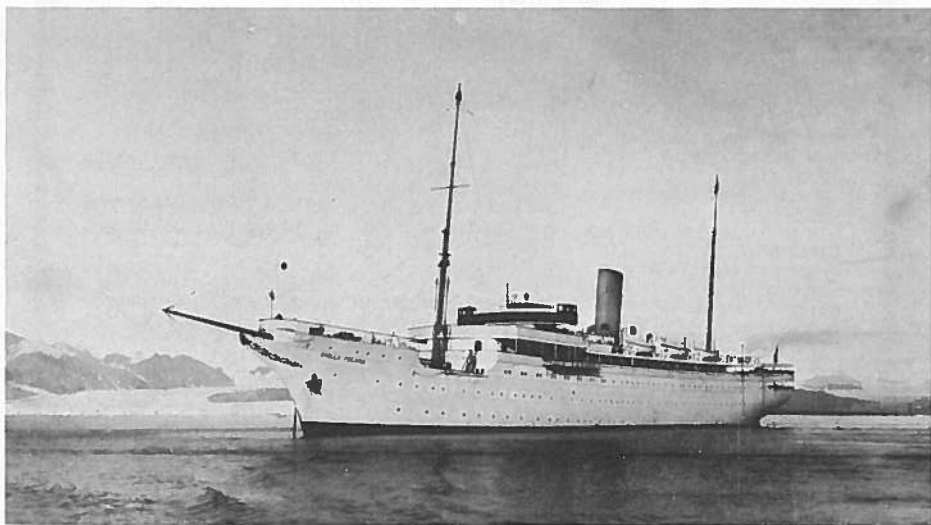
Med slike passasjerer lå ikke forholdene så altfor godt til rette for de romanser som gjerne påstås å høre sjøreiser til. En del mer og mindre tilsiktede «ko-

blinger» kunne nok oppstå. Det svenske adelskap satte visstnok måtelig pris på at to gifteferdige baronesse-døtre hadde klart å omgå vaksomme mors-øyne tilstrekkelig til å bringe med hjem fra *Stella Polaris* to «kattar bland hermeline-erna» i form av to vordende svigersønner, den ene journalist i Svenska Dagbladet og den andre trommeslageren fra kapellmester Pechts forøvrig aldeles utmerkede skipsorkester.

På den årlige overfarten til New York tok *Stella Polaris* med betalende passasjerer. Dette var midtvinters, med tilsvarende usikre værforhold; og med sine 15 knop brukte *Stella Polaris* lenger tid enn de fleste vanlige Amerikabåter på overfarten. Det krevdes både smidighet og fantasi fra besetningen side for å dempe eventuell misnøye blant passasjerene. Således fortelles det at den nærmest legendariske cruisedirektøren om bord, Mr. Allan, bestandig fikk disponere en god, tom, ekstra lugar. Hvis noen klaget på bekvemmelighetene, kunne Mr. Allan gjøre vedkommende – ganske konfidensielt – en personlig tjeneste ved å tilby en annen lugar. Kom det klage fra enda en passasjer, ble denne, på samme fortrolige måte, tilbudt den forriges fraflyttede lugar, osv. Det påstås at bløffen sjelden eller aldri ble gjennomskuet.

Den tiltakende politiske spenningen i Europa i slutten av 30-årene gjorde at flere amerikanere søkte mot Vest-India i stedet for til Middelhavet i vinterseksongen. Høsten 1936 gjorde *Stella Polaris* to rundturer fra New York til Bermuda, Haiti, Jamaica, Cuba og Bahamaøyene. Men også her var konkurransen hard og prisene presset, og det ble ikke flere liknende tokt for *Stella Polaris* før krigen.

Stella Polaris på Svalbard. (Wilsø, NF).



Høsten 1939 var *Stella Polaris* på sitt årlige «Hovedstads-cruise» i Østersjøen. Den 28. august lå skipet i Stockholm. Stemningen blant passasjerene var da blitt så nervøs at det ble besluttet å gå direkte tilbake til Bergen. Dit kom *Stella Polaris* 1. september, samme dag som Tyskland gikk inn i Polen.

Amerikalinjens dollarcruise, og populærturer.

Selv om det kunne være enkelte norske å finne blant passasjerene på Bergenskes og Nordenfjeldskes turistturer, var de i avgjort mindretall sammenliknet med utlendingene. På *Meteor* var britene i sterk majoritet, mens amerikanerne utgjorde det største klientell på *Stella Polaris*.

Men også for større grupper av nordmenn ble det arrangert spesielle turistreiser i mellomkrigsårene. Det var et rederi med liten eller ingen erfaring fra vanlig kystfart, men likevel mer velkjent enn andre rederier for nordmenn flest, som sto bak dette tiltaket, nemlig Den Norske Amerikalinje.

Amerikalinjen ble stiftet i 1910, båret på en nasjonal bølge blant nordmenn og norsk-amerikanere. Den kom i virksomhet i 1913, og bl.a. som følge av krigen og Norges nøytralitet, ble Amerikalinjen blant de viktigste forbindelser over Atlanterhavet i tiden 1914-18. Linjens første skip, *Kristianiafjord*, forliste i 1917, men ble erstattet av *Stavangerfjord* året etter. Sammen med *Bergensfjord* besørget den passasjertrafikken mellom Norge og Amerika.

Annonsen for *Stavangerfjords* første Nordkapp-cruise, 1925. (Norges Handels- og Sjøfartstidende).

*Med "Stavangerfjord"
til Nordkapp.*

<p>Denne enestaaende turistreise som tar 14 dage indbefatter Norges naturscenerier:</p> <ul style="list-style-type: none">- Midnatsolen,- Lofoten, Raftsund og Troldfjord.- Lyngenfjord,- Lappene og deres rensdyr.- vestlandets fjorde,- fjelde, fosser og isbræer,- overlandturer og landutflugter,- og alle landets største byer.	<p>Færden gaar fra Bergen den 21de juli over Aandalsnes, Trondhjem, Tromsø og Hammerfest til Nordkapp. Tilbake til Bergen den 3. august og til Oslo den 4. august.</p> <p style="text-align: center;">•</p>	<p>Prisen er 1200 kroner for turen Bergen—Bergen eller Oslo eksklusiv utgifterne ved de forskjellige landturer.</p> <p>Alle opplysninger og illustrert reisebeskrivelse faaes gratis fra nærmeste N. A. L. agent.</p>
---	---	---

 **Den norske Amerikalinje**



Stavangerfjord i Loen. (Wilse, NF).

De skjerpede amerikanske innvandringsbestemmelsene utover i tyveårene, skapte en ny situasjon for Amerikalinjen som for mange andre transatlantiske rederier. De måtte vende oppmerksomheten mot andre samfunnsgrupper og stimulere deres reiselyst. Derfor fikk tredje klasse, som var innredet med tanke på emigrantrafikken, etter hvert bedre standard, og ble lansert som «tourist class», 1. og 2. klasse ble slått sammen til «cabin class». Amerikalinjen drev kampanjer i Amerika, både blant norskættede og andre, for «gamlelandet» og «turistlandet» Norge, og merket gledelig stigning i passasjerantallet i sommerseongen.

Amerikalinjens inntreden i cruisebart skjedde i juli 1925. Da *Stavangerfjord* hadde anløpt Bergen fra New York, fortsatte skipet nordover til Nordkapp. Turen var særlig beregnet på norskamerikanere på Norges-besøk, og skipet tok bare med første (cabin) klasse passasjerer. Men reisen ble også avtert i norske aviser, og av de 287 passasjerene som deltok, var 118 norske. De øvrige var amerikanere.



Sixpencen var åpenbart «Stavangerfjord-løpenes» svar på Ascot-racenes obligatoriske flosshatt. (Wilse, NF).

Turen ble vellykket. Været var det aller beste, og stemningen var deretter. Da passasjerene kom om bord igjen etter å ha besteget Nordkapp, ble de servert «midnattslunch», «hvorefter der blev danset til den lyse morgen av dem som ikke foretrak at fiske fra rækken. Disse siste fik en rik høst,» skrev Sjøfartstidendes medarbeider. Han kunne også fortelle at mange av amerikanerne var «meget bereiste, men deres interesse for Norge har glædeligvis været meget iøinefaldende. De har med opmærksomhet paahørt de hyppige foredrag som Ben Blessum har holdt ombord, om Norges geografi, historie, kultur, økonomiske forhold etc.»

Turen ble også tilfredsstillende økonomisk. Brutto seilingsinntekt ble ca. en halv million kroner, het det i årsberetningen for 1925, «og ihvorvel omkostningen ved en saadan tur selvfølgelig ikke er smaa, var resultatet imidlertid saavidt opmuntrende, at der for 1926 er opsat i passagerskibenes seilingsprogram en Nordkaptur med saavel *Bergensfjord* med utgangspunkt i New York via Bergen, hvorfra skibet er beregnet at gaa nordover den 15. juli, som med *Stavangerfjord* med utgangspunkt fra Oslo den 1. juli».

Bergensfjords Nordkaptur i 1926 var altså en gjentakelse av *Stavangerfjord*-turen året før, med passasjerantallet begrenset til cabin-klassen. *Sta-*

vangerfjords reise, derimot, kan virkelig kalles et «populær-cruise». Alle lugarer ble tatt i bruk, og over 1000 nordmenn benyttet seg av tilbudet. Om bord var det bare én klasse, slik at samtlige passasjerer hadde adgang over alt. Prisen varierte med lugartypen. Det gav mange nordmenn med begrensede midler anledning til å komme til Nord-Norge, og samtidig få oppleve en reise med selveste Amerika-båten. Da gjorde det ikke så mye om en måtte dele lugar med 2-3 andre. Folk som var med på denne eller senere populære turer med Amerikalinjen, minnes dem fortsatt blant ungdomstidens store opplevelser.

Selv om også tilslutningen til cruiset fra New York var relativt god, fant Amerikalinjen det i lengden uhensiktsmessig å ta begge skip ut av Atlanterhavsfart om sommeren. Denne turen ble derfor ikke gjentatt, men *Stavangerfjord* utførte sitt norske «populær-cruise» også i 1927. Turene ble avvertert under slagordet «Kost og kjøie for kr. 23,50 pr. dag», og i annonsene unnlot man heller ikke å sitere Dagbladets før-Plut'ske restaurant-spaltist, som hadde følgende å si om *Stavangerfjords* lunsjbord:

Hummer naturel rundet sig i kløvet prakt paa sin røde ryg, gaaselever i krystalglitrende is, laksebiter blekrøde som kamelia laa under blanke myke dyner av kremgul majones, i dypet av dirrende klare geleer skjulte sig kolde høns og

Opptil et tusentall passasjerer tok del i *Stavangerfjords* populære turer til Nordkapp. Her har en del av dem sikret seg dagens plass på soldekket. (Witse, NF).





«Slagmarken» har fotograf Wilse kalt dette bildet av det søte liv rundt *Stavangerfjords* svømmebase på fordekket. (Wilse, NF).

svømmende trøfler, dunkle som skygger i et akvarium ... dette panegyriske mettede bord, fargemettede som et stillebensoffer av Folkestad. Og vi forsyner os av den kolde and og «Havets kardinal» uten frykt hverken for onde anelser eller kardialgi...

Etter turen i 1927 skulle det likevel gå fem år før Amerikalinjen gjenopptok sine krysstokt. Bedre belegg på de ordinære turene i 1928, sviktende interesse for Norgesturer blant amerikanerne etter krakket i 1929 og økonomiske problemer i Norge da krisen nådde hit fra 1930 og utover, tør være hovedårsakene. «Krysstokt» i noe spesiell regi ble imidlertid arrangert i 1931. For å utnytte skipenes liggetid i Oslo, gjorde *Bergensfjord* og *Stavangerfjord* små dagsturer på Oslofjorden. Tiltaket var populært, og det kunne være med over tusen deltakere på enkelte turer.

I 1932 ble Nordkappturene tatt opp igjen, nå i samarbeid med Bennetts reisebyrå. Det ble også arrangert turer vestover til Skottland, Færøyene og Island – de såkalte «Norrøna-ferdene».

For reiselystne nordmenn og for norsk-amerikanere som kjente skipene, var *Bergensfjord* og *Stavangerfjord* både populære og etterspurte. Men det økende antall store passasjerskip som ble satt inn i cruiseferd etterhvert som den trans-

Middag

Blomkålsuppe

*Auk. Torsk m. smeltet Smør
Kokte Poteter*

*Rensdyrstek med Fløtesaus
Tom. Sauser*

Kompott *Salat*

Omelett Surprise

Ost *Kjeks*

Kaffe serveres i Festsalen

Smørbrød serveres i Festsalene Kl. 23.

Rikelig kosthold og ditto taffelmusikk. (NSM).

«Møte mellom kulturer» i sameleiren ved Tromsø, under Stavangerfjords Nordkaptur i 1925.
(Wilse, NF).



MUSIKK-PROGRAM

- | | |
|----------------|---|
| Grieg. | Norrønafolk det vil fare |
| Fetras. | Strand-idyllen
Walzer |
| Ioh. Svendsen. | Norsk Rhapsodie nr. 3 |
| Openshaw. | Løve sends a little gift of Roses
Song |
| Curtis. | Sol på havet |
| Blankenburg. | Mit Schneid
Marsch |





Stavangerfjords passasjerer i Trollfjorden

7795
WILSE. ENST

Stavangerfjord var for stor til å våge seg inn Trollfjorden, men passasjerene ble ikke snytt for opplevelsen likevel. Legg merke til filmfotografen i den nærmeste livbåten. Filmen ble senere vist offentlig i Oslo. (Wilse, NF).

atlantiske passasjertrafikken skrumpet inn i 30-årene, gjorde dem ikke videre attraktive på det konkurransepregede internasjonale cruise-marked.

Allerede ved slutten av verdenskrigen hadde Amerikalinjen planer om enda ett passasjerskip. Opprinnelig var det tanken å anskaffe et skip litt større, men ellers av samme type som *Stavangerfjord*, med forholdsvis stor emigrant-kapasitet. Endringene i passasjerfarten over Atlanterhavet i 20- og 30-årene førte imidlertid til at planene etter hvert ble forandret. Med *Gripsholm* som ble levert i 1925, og – særlig – *Kungsholm*, bygd i 1928, hadde Svenska Amerika Linien lagt vekt på en standard som gjorde skipene konkurransedyktige på det amerikanske cruise-marked.

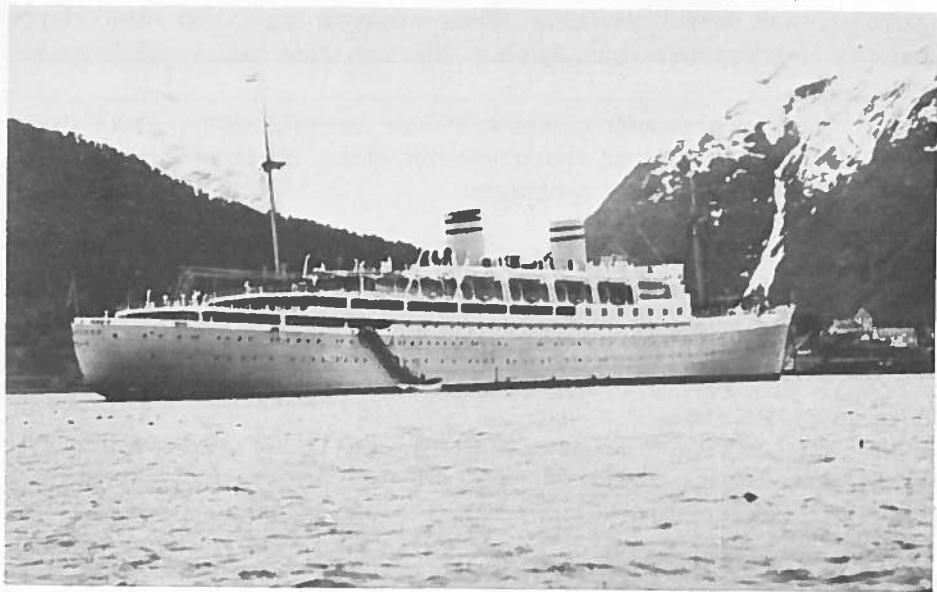
Da Amerikalinjen i 1936 sendte ut anbudsinvitasjoner for et nytt passasjerskip, var spesifikasjonene i høy grad lagt opp etter tilsvarende mønster som svenskenes, i den forstand at man satset på amerikanske cruisepassasjerer. Skipet skulle riktignok ha tre klasser, men forskjellen på cabin og turistklasse var så liten at det ikke var vanskelig å drive skipet som et enklases cruiseskip. Også på 3. klasse var standarden forholdsvis meget høy.

Oslofjord ble levert fra Deutsche Schiffs- und Maschinenbau AG, Bremen, våren 1938, og kom til Oslo 16. mai, hvor skipet selvsagt ble mottatt med store festligheter. Med sine 18.600 BRT var *Oslofjord* Norges desidert største passasjerskip – 5000 BRT større enn *Stavangerfjord*. I Atlanterhavsfart tok skipet 860 passasjerer; som ny hadde *Stavangerfjord* plass for i alt 1300.

I likhet med andre norske passasjerskip fra slutten av 30-årene, som *Black Prince*, *Black Watch* og *Vega*, ble det lagt stor vekt på å gi oppholdsrommene et «norsk» preg, ved utstrakt bruk av norske trematerialer og tekstiler, samtidig som norske billedkunstnere fikk store dekorasjonsoppdrag. Hittil hadde de fleste skipsinternører vært preget av en tradisjonell stil, med utstrakt bruk av mørke tresorter, inspirert av engelsk og kontinental herregård- og slottsarkitektur.

Før *Oslofjord* satte kurs for New York, arrangerte Amerikalinjen et ukelangt «populærcruise» med skipet fra Oslo til Bergen via København, Ålesund, Trondheim og Åndalsnes, til priser fra 290 kroner og oppover. Resten av sommeren gikk *Oslofjord* i vanlig rutefart mellom Norge og USA. Lille julaften forlot skipet New York på sitt første cruise til Vest-India og Mellom-Amerika. Dette var første gang Amerikalinjen forsøkte seg med krysstokt i dette farvannet, og *Oslofjord* vant stor popularitet. I tidsrommet januar-mars gjorde skipet seks turer, med mellom 300 og 400 passasjerer på hver tur. Etter noen transatlantiske

M/S Oslofjord i Åndalsnes, på sitt «jomfrucruise» i mai 1938. (NAL).



turer og et Bermuda-cruise våren og forsommeren 1939, gikk *Oslofjord* 5. juli fra New York via Island til Nordkapp, Vestlandsfjordene og Østersjøen.

De gode erfaringene med vintercruise i karibisk farvann ansporet Amerika-linjen til å utvide neste vintersesong, men krigsutbruddet i september 1939 slo alle forventninger omkull. «Det amerikanske publikums reiselyst var som blåst bort», het det i linjens årsberetning for 1939. Turene ble avlyst, og *Oslofjord* lagt opp i New York. I desember 1940 ble skipet beordret til Storbritannia for å bygges om til trolleytransportskip. Utenfor Tyne-munningen støtte skipet på en mine. Skadene var så store at *Oslofjord* måtte landsettes, og ikke lenge etter brakk skipet i to og ble totalt vrak.

Turistskipet Mjøsen.

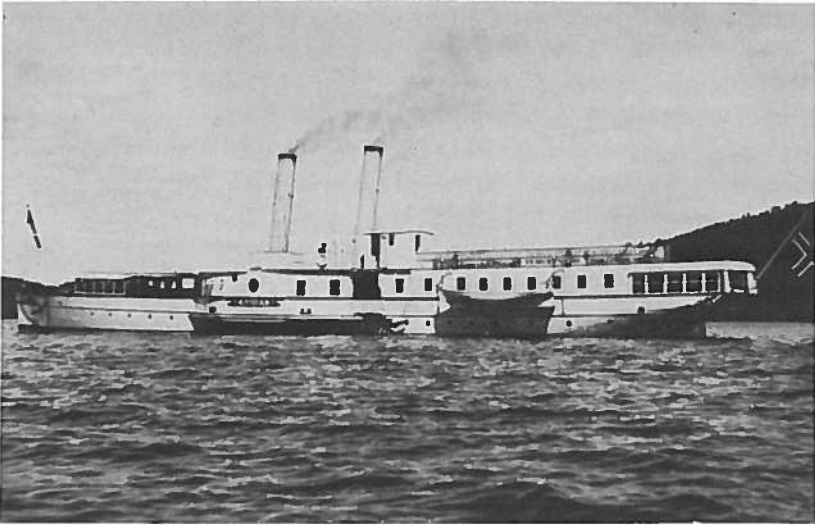
Vår tids mennesker vil vel oppfatte det som en spøk når det hevdes at også på Mjøsa har det forekommet «cruisebart». Men i årene 1916-1930 kunne såmenn Norges største innsjø også varte opp med sitt «flytende hotell». Det var hjulbåten *Mjøsen*, bygd i 1867 som *Kong Oscar* for Hovedbanens dampskipsrute mellom Eidsvoll og Lillehammer. I 1905 var skipet overtatt av konkurrenten, Oplandske Dampskibsselskab, som også eide *Skibladner*. Etter hvert som jernbane- og veinettet ble utbygd langs innsjøen, gikk båttrafikken på Mjøsa tilbake. I 1916 ble *Kong Oscar* solgt til A/S Mjøsen som en gruppe forretningsfolk i Oslo sto bak. Skipet ble sterkt ombygd og fikk flere salonger, foruten et tyvetall lugarer med i alt 50-60 køyeplasser. Eierne avverterte skipet som «den vakre, komfortable og flot utstyrte turistdamper – eller som skibet kaldes – Det flytende hotel *Mjøsen*».

Båten ble leiet ut til sluttede selskaper for dags- og weekendturer, men lå også uvirksom i lange tider. Noen økonomisk storsuksess ble turistskipet *Mjøsen* neppe. I 1930 ble det solgt til opphugging.

Utenlandske flytende hoteller i Norge.

Storbritannia.

Av det foregående kan leseren ha fått det feilaktige inntrykk at norske turistskip nærmest var enerådende i cruisearten til Norge. Det er derfor naturlig og nødvendig å se nærmere på de utenlandske rederier som drev turistfart på Norge, og deres flytende hoteller, som jo i realiteten både i antall og størrelse langt oversteg det norske innslaget, uten at dette på noen måte reduserer det norske innslaget.



Hjulbåten *Mjøsen*, det «flytende hotell» på Norges største innsjø.
(Einar Grastvedt, NSM).

Annonsen i Norges Handels- og Sjøfartstidende.

Mjøsen.

Fra omkring 15. juni vil ogsaa iaar den vakre, komfortable og flot utstyrte turistdamper — eller som skibet kaldes — Det flytende hotel „Mjøsen“, ligge klar ved Eidsvoll eller Hamar for selskaper, foreninger og institutioner som ønsker at leie den for en eller flere dage, samt til weekend trips fra lørdag aften til søndag aften. Skibet har 20 hyggelige sovelugarer, ialt soveplass for 50—60 passagerer. Stor vakker salon, hvor 50 makelig kan sitte tilbords, vakker damesalon og hyggelig røkesalon. Restaurationen blir 1ste classes.

Nærmere opplysninger faaes i: Bennetts Reisebureau, Karl Johans gate 35, Berg-Hansens Reisebureau (Klaveness Bank), Statsbanernes Reisebureau, kaptein Jak. J. Alveberg, Toldbodgaten 7, II, og skibets fører kaptein Bernh. O. Norsted, Toldbodgt. 7, II.



Royal Mail Lines' *Avon* i Geiranger. Et av førkrigstidens få flytende hoteller som kom tilbake til Norge i mellomkrigsårene. (Wilse, NF).

Selv om *Meteor* vitterlig var først ute, kan det trygt snakkes om «close race» fra enkelte britiske rederiers side.

17. juni 1921, seks dager etter at *Meteor* stakk ut fra Newcastle på sin første tur, kastet S/S *Ormuz* fortøyningene i Tilbury, og åpnet dermed Orientlinjens cruisebart i mellomkrigstiden. Royal Mail Lines' *Avon* dro fra Immingham 25. juni, og dagen etter forlot P.&O.'s før omtalte *Emperor of India* alias *Kaisar-I-Hind* New York med kurs for Nordkapp.

Det var rederier med stor erfaring fra cruisebart som sto bak alle de tre britiske skipene. Orientlinjen hadde drevet regulær cruisebart siden 1889, som det første av de store linjerederiene. Royal Mail arrangerte sitt første krysstokt til Norge i

1908, og sammen med *Meteor* var *Avon* et av de meget få førkrigspassasjerskip som kom i turistfart i mellomkrigsårene. P. & O. sto ikke selv som arrangør av turen med *Emperor of India*, men rederiet, som ble ansett som kremen av britisk linjefart, hadde hatt flere av sine største passasjerskip i norske farvann siden den første Norgesreisen ble arrangert i 1904.

Ormuz, som innledet Orientlinjens mellomkrigs-cruiseart, var et av de mange tyske passasjerskip som ble tatt som krigsbytte av de allierte. Skipet ble sjøsatt i 1914 som *Zeppelin* for Norddeutscher Lloyds linje på Australia, men lå opplagt under krigen. Skipet ble overtatt av Orientlinjen i 1920, og etter ombygging og utrustning ble skipet satt i fart på Norge, før det tiltrådte rederiets ordinære rutefart mellom Storbritannia og Australia. Her var *Ormuz* beskjeftiget til det ble solgt tilbake til de opprinnelige tyske eierne i 1927, og omdøpt til *Dresden*. Som tysk turistskip skulle det vende tilbake til Norge én gang, under ganske dramatiske omstendigheter.

At *Ormuz* ikke kom tilbake til Norge etter 1921, var ikke ensbetydende med at Orientlinjen ikke ville holde fast ved sine tradisjoner i cruisearten. Tvert imot var de fleste av linjens passasjerskip på Norgesbesøk hvert år resten av mellomkrigstiden, mange med flere besøk hver sommer. I 1922 ble *Osterley* chartret for Raymond & Withcombs årlige Nordkapp-cruise, men fra 1923 sto rederiet selv for alle sine cruise-arrangement. *Ormonde*, *Orford*, *Otranto*, *Orion* og

Orientlinjen hadde rike tradisjoner i cruisearten til Norge. Rederiet fikk levert mange ypperlige passasjerskip i mellomkrigsårene, blant dem *Otranto*. De fleste av dem gjorde tallrike turer til Norge. (Wallevik, HF).

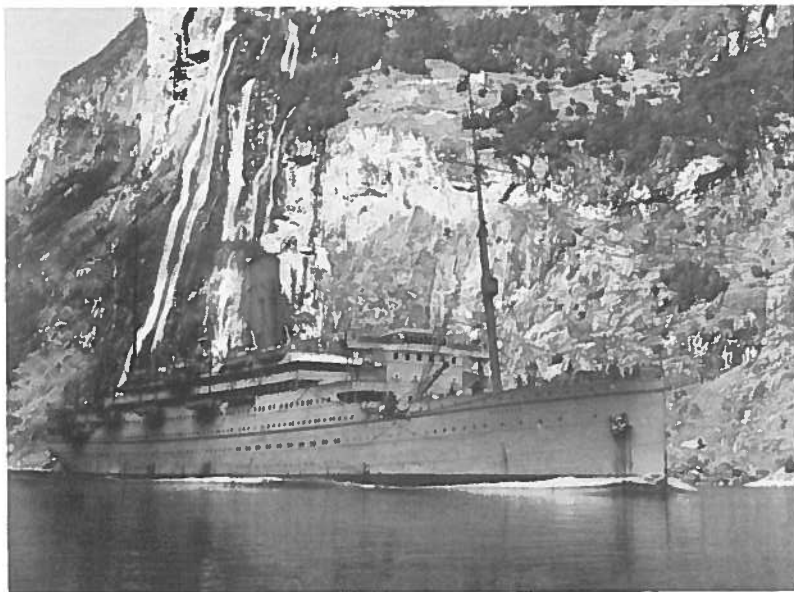


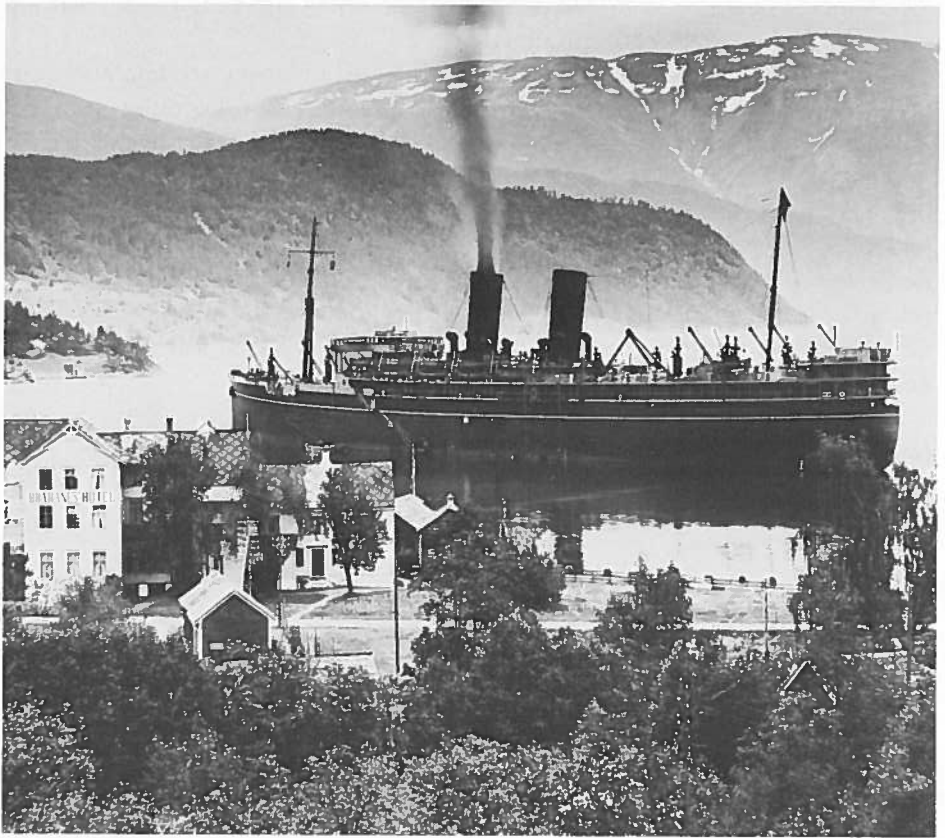
Orcades var alle vekjente navn og silhouetter i det norske turistmiljø. Skipene hadde meget karakteristisk utseende, med sine to høye og forholdsvis slanke skorsteiner. Rederiets to nyeste båter, *Orion* og *Orcades* hadde en noe annerledes profil og bare en skorstein, men skilte seg likevel fra alle andre passasjerbåter ved en spesiell gyllenbrun skrogfarge, i en tid da det ble ansett som nærmest utenkelig å male skip i andre farger enn sort, grått eller hvitt.

Av britiske flytende hoteller var nok Royal Mail-båtene de hyppigste gjestene den første tiden. I 1922 fikk *Avon* følge av *Araguaya* og *Arcadian*. Den siste het før krigen *Asturias*, men ble omdøpt og ombygd for å overta rollen som, og føre videre navnetradisjonen fra rederiets første spesielle turistskip. Dette var gått tapt under krigen. Både *Araguaya* og *Arcadian* ble vanlige å se i norske farvann i tyveårene. *Arcadian* var årviss gjest flere ganger hver sommer til og med 1929. Året etter fikk Royal Mail Lines bygd om det litt større *Andes* til turistskipet *Atlantis*, som i motsetning til Royal Mails øvrige skip var hvitmalt. Fra 1930 til 1939 var *Atlantis* rederiets turistskip, og andre Royal Mail-båter ble sjeldnere gjester i Norge. Ved en anledning, i 1931, gjorde likevel linjens største skip, *Asturias*, en rundtur til Norge.

Tross bortchartringen av *Emperor of India*, skulle det likevel gå en del mellomkrigsår før P. & O. kom til å arrangere Norgesturer i egen regi. Det skjedde i 1925 med *Ranchi* på 16.000 BRT, som var nybygd samme år. Skipet gjentok sitt

Flere Royal Mail-båter besøkte Norge, men i 30-årene ble de fleste cruisene utført av linjens spesielle turistskip, *Atlantis*. (NSM).





P.&O. gjenopptok sine egne turistreiser til Norge i 1925 med *S/S Ranchi*. Her er skipet fotografert utenfor Brakanes Hotel i Ulvik. (Wallevik, HF).

sommercruise til Norge årvisst til 1930, da P. & O. satte sitt da nyeste passasjerskip *Viceroy of India* i cruiseferd i stedet. *Viceroy of India* skapte internasjonal sjøfartshistorie som verdens første skip med turbo-elektrisk maskineri. Det gjorde årlige Norgesturer til 1938. I 1930-årene var også andre P. & O.-skip, som *Mongolia*, *Moldavia*, *Strathnaver* og *Strathallan* på mer sporadiske besøk.

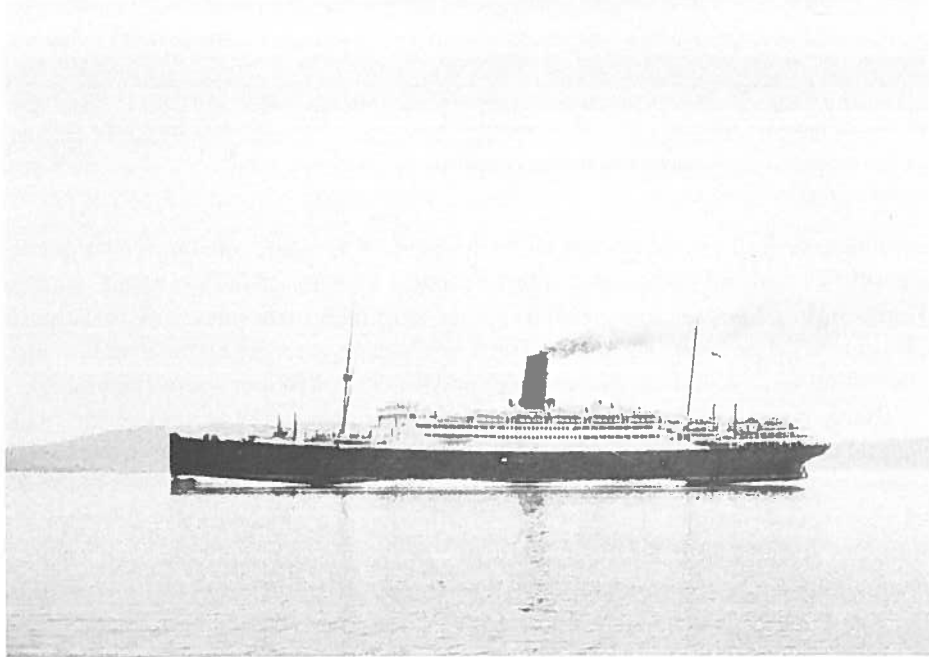
Etter å ha chartret *Emperor of India* i 1921, *Osterley* i 1922 og *Araguaya* i 1923, gjorde Raymond & Whitcomb i 1924 avtale med Cunardlinjen om å chartre rederiets nyeste passasjerskip for årets Nordkappcruise. På samme måte som vår egen Amerikalinje, hadde Cunard tidligere ikke engasjert seg i cruiseferd. Rederiet hadde konsentrert seg om post-, passasjer- og emigrantfarten mellom Storbritannia og USA/Canada. Betydelige krigstap hadde ført til at Cunardlinjen lanserte et stort nybyggingsprogram fra 1920 og utover. Svikten i den forventede trafikken gjorde imidlertid at de to siste av en serie på fire 20.000 tonnns passa-

sjerskip ble gitt større og mer komfortabel innredning enn de to første, nettopp med tanke på anvendelse i cruise fart.

Franconia, det første, ble levert i 1923, mens søsterskipet *Carinthia* kom i fart to år etter. Fra nå av ble alle Raymond & Whitcombs Nordkapturer fra New York arrangert med et av disse to skipene, som fikk ord på seg for å være typiske «millionærbåter». For ytterligere å understreke deres funksjon som cruiseskip, ble begge hvitmalt i begynnelsen av 30-årene. «The Great North Cape Cruise» hadde 25. juli som fast avgangsdato fra New York hvert år, og *Carinthia* utførte de fleste reisene. Det var utvilsomt erfaringene med disse to skipene som lå til grunn for planleggingen og byggingen av Cunards aller mest berømte cruiseskip, *Caronia* (II) – «the green goddess» – som gjenopptok både Nordkappcruiset og andre innarbeidede Cunard-cruise i 1950-årene.

Cunardlinjen hadde også et tredje passasjerskip anvendt i cruise fart i storparten av mellomkrigsårene. Det var den litt mindre *Lancastria*, som i første rekke var basert på det britiske cruisemarked. *Lancastria* ble opprinnelig levert til Anchor-linjen, som Cunard kontrollerte, men som ble drevet som selvstendig

Flere Cunard-skip, særlig *Carinthia*, *Franconia* og *Lancastria*, var årvisse gjester i Norge fra 1924 til den annen verdenskrig. Her er det førstnevnte på vei inn Oslofjorden i juli 1930. (Gjersøe, NSM).





Sommerstemning i Loen. Cruisepassasjerer transporteres til og fra *Lancastria*. *Stavangerfjord* skimtes lengst t.h. (Wilse, NF).

rederi. Skipet kom til Norge første gang i 1925, og var her omtrent hver sommer til 1938. Til *Lancastria* knytter seg dessverre en av de største allierte skipskatastrofer under den annen verdenskrig. Ved evakueringen av britiske tropper fra Frankrike 17. juni 1940, ble skipet angrepet av tyske bombefly tuenfor St. Nazaire. *Lancastria* gikk rundt og sank, og av de vel 5.300 menneskene om bord, mistet 2.833 livet.

Leilighetsvis var også enkelte andre Cunard-båter i Norge – *Caronia* (I) i 1931, *Ausonia* i 1932 og *Samaria* i 1934. *Mauretania*, rekordholderen på Atlanterhavet fra 1907 til 1929, gjorde enkelte krysstokt i begynnelsen av 30-årene, før skipet ble hugget opp, men ingen av turene gikk til Norge.

Anchor-linjen hadde også et par av sine egne passasjerskip i cruisefart, nemlig *Caledonia* og *Tuscania*. *Tuscania* var nærmest et søsterskip av Cunards *Lancastria*, og samseilte med denne i Cunards regi mellom London og New York i 20-årene. Siden ble den mye anvendt i cruisefart, og besøkte Norge fra 1934 til 1938. *Caledonia* var nærmest også å regne som et søsterskip av de to øvrige, men skilte seg likevel sterkt ut ved å ha hele tre skorsteiner. Årsaken lå i at Anchor-linjen var engasjert i det som var igjen av emigrant-trafikken fra Øst- og Sør-Europa til Amerika, hvor antallet skorsteiner var et salgstrick for å gi inntrykk av



White Star-båten *Laurentic* i Geirangerfjorden. (NSM).

størrelse og sikkerhet. To av de tre skorsteinene var bare til pynt. *Caledonia* var i Norge i 1933 og 1939.

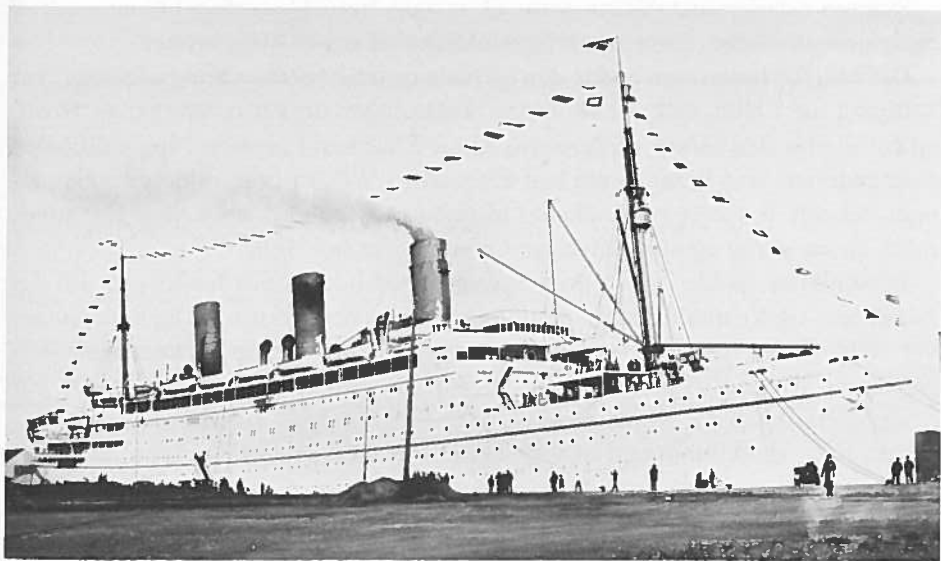
Cunards fremste rival i trafikken mellom Storbritannia og USA var White Star-linjen. Også dette rederiet engasjerte seg i cruisebart, men i atskillig beskjednere grad enn Cunard, i hvert fall hva Norgesturer angikk. Første White Star-båt i norsk farvann var 16.000-tonneren *Calgaric*, som var nesten årvisst gjest mellom 1928 og 1933. Siden var også *Doric* og *Laurentic* på Norgescruise. I 1934 ble White Star-linjen og Cunard slått sammen til ett rederi, Cunard White Star. De respektive båtene fikk likevel beholde sine ytre kjennetegn (rederimerker) uforandret.

Selv om rederiet holdt seg unna linjefarten til og fra New York, var Canadian Pacific blant de største i Atlanterhavsfarten. Ja, moderselskapet, Canadian Pacific Railways var i mellomkrigsårene ansett for å være verdens største trafikkelskap, med gjennomgående skips- og jernbaneruter fra Storbritannia til Hong Kong over Atlanterhavet, Canada og Stillehavet. Ved egen ekspansjon og ved ervervelse av konkurrerende linjer hadde Canadian Pacific sikret seg den største delen av passasjertrafikken mellom Storbritannia og Canada, og etter første verdenskrig ble det bestilt flere nye skip, både luksuslinere (*Empress*-skipene) og mindre pretensjøs skip for emigrantfart og billigere turistreiser (*Mont*-skipene).

Canadian Pacific arrangerte sitt første cruise, fra New York til Middelhavet, i 1922. Året etter var den aldrende *Marloch* (ex-*Victorian*, verdens første turbin-drevne Atlanterhavsdamper) innom Norge underveis til Stockholm på en charterreise med britiske baptister til en kongress i Stockholm. Likevel var det først etter 1930 rederiet gjorde seg særlig gjeldende i turisttrafikken på Norge.

I 1921 hadde Canadian Pacific kjøpt passasjerskipet *Tirpitz*, kontrahert av Hapag, men overtatt som krigsbytte før det var ferdig. Det ble omdøpt til *Empress of Australia* og gikk de første årene i Stillehavsfart, før det ble flyttet

Canadian Pacifics *Empress of Australia* på Oslobesøk i 1932. (NSM).





Wilsonlinjen arrangerte mange «mini-cruise» fra Hull til Oslo i mellomkrigsårene. Her ligger *City of Nagpur* oppankret på Oslo havn. (Wilse, NF).

over til Nord-Atlanteren i 1927. Heretter ble *Empress of Australia* i stadig større grad også anvendt som turistskip, både med britiske og amerikanske turister. Skipet besøkte Norge første gang i 1931, og var nesten årvisst gjest utover i 30-årene, med både to og tre besøk i sesongen.

Svikten i emigrantrafikken førte til at også flere *Mont*-skip ble anvendt til billigturer til Norge, Østersjøen og Middelhavet fra 1930 og utover.

Det britiske rederi som hadde den næreste og langste tilknytning til Norge, var Wilson Line i Hull. Siden 1840-årene hadde linjen drevet rutefart over Nordsjøen. Under den første verdenskrig sikret Ellerman-konsernet seg kontrollen over rederiet, som heretter ble kalt Ellerman's Wilson Line. Sine ytre kjennetegn beholdt Wilson-båtene likevel uforandret: Rød skorstein med sort topp, mørkegrønt skrog og skipsnavn med *o* som siste bokstav.

Wilsonlinjen hadde i noen grad engasjert seg i cruiseferd før krigen. En del Nordkapp- og Vestlandsturer var blitt arrangert av rederiet selv, og flere ganger var Wilsonbåter blitt chartret av ulike turarrangører. Sammenliknet med Bergenske og Nordenfjeldske var Wilsons turisttrafikk likevel beskjeden. Da var emigrantrafikken fra Norge til USA over Storbritannia viktigere.

Den nære kontakten med et verdensomspennende shipping-konsern muliggjorde et langt sterkere engasjement i turisttrafikken etter krigen. Wilson konsentrerte sine reisetilbud til Øst- og Sørlandet, hvor det tradisjonelt hadde sine største interesser. I 1923 ble Ellerman's City Lines årsgamle, 10.000 tonn

passasjerskip *City of Paris*, som normalt gikk i linjefart på India, satt inn i Osloruten om sommeren. Det ble ommalt i Wilson-farger, men beholdt sitt opprinnelig navn. *City of Paris* og søsterskipet *City of Nagpur* gjorde flere «minicruise» til Oslo og Kristiansand hver sommer i årene 1923-25 og 1935-39. Den «vanlige» Oslobåten, *Calypso* på 3.700 BRT, tilbød liknende turopplegg i årene 1933-36.

På disse rundturene var det gjerne med et par hundre passasjerer. I Oslo lå skipet natten over, og passasjerene ble derfor tilbudt en besnærende «Oslo by Night»-utflukt. Denne startet kl. 21, og deltakerne fikk anledning til å nyte utsikten over Oslo fra Ekeberg-restauranten, hvoretter turen fortsatte til Grefsenkollen og til sist ble avsluttet på «Røde Mølle».

Mellomkrigstidens mest «rendyrkede» britiske cruiseskip tilhørte pussig nok et rederi med liten erfaring fra passasjerfart. Blue Star Line spesialiserte seg på linjefart fra Sør-Amerika, Australia og New Zealand til Europa med frossent

Blue Star Line's cruiseskip *Arandora Star* gjorde flere turistreiser til Norge i mellomkrigsårene enn noe annet britisk flytende hotell. Bildet er tatt i Ulvik. (Wilse, NF).

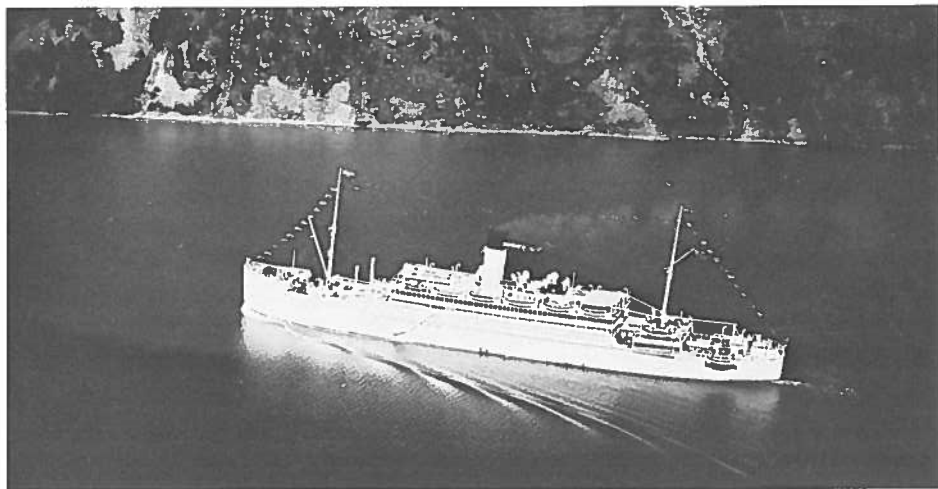


kjøtt. Fra slutten av 20-årene fikk rederiet levert fem kombinerte passasjer/kjøleskip for linjen på Sør-Amerika. Det ene av disse, *Arandora Star*, ble i 1928, bare to år gammelt, tatt ut av sin opprinnelige fart. I løpet av den etterfølgende vinter gjennomgikk skipet en total ombygging fra lasteskip til luksuriøst cruiseskip, som tross sine 15.000 BRT bare hadde lugarplass for 375. Men om *Arandora Star* saktens kunne konkurrere med *Stella Polaris* hva innvendig komfort angikk, kunne det samme knapt sies om eksteriøret. Skipet hadde et særdeles uformelig og klumpete utseende, som ikke ble bedre ved stadig nye om- og påbygginger.

Arandora Star var i Norge første gang i 1929, og kom hver sommer i de neste ti år. Av utenlandske turistskip var *Arandora Star* det som besøkte Norge flittigst i mellomkrigsårene, med til sammen ca. 40 rundturer.

Blue Star Line var kjernen i et rederi-konsern kjent som Vestey-gruppen. Blant konsernets andre rederier var Lamport & Holt i Liverpool. Foruten linjefart mellom Storbritannia og Sør-Amerika, hadde rederiet opparbeidet en blomstrende passasjerrute mellom østkysten av USA og Brasil/La Plata. Men dette endret seg i takt med den økonomiske utviklingen i slutten av 20-årene, og passasjertrafikken fikk et dødsstøt i 1929 da rederiets passasjerskip *Vestris* forliste under en orkan utenfor østkysten av USA og 110 mennesker omkom. De to nyeste skipene, 13.000-tonnerne *Vandyck* og *Voltaire*, bygd i 1921 og 1923, måtte gå i opplag. Igjen ble cruisefarten redningen. Sommeren 1932 kom *Voltaire* i fart som flytende hotell, og året etter fulgte *Vandyck* etter. I 1934 besøkte begge skip Norge for første gang, og de ble begge blant de hyppigste sommergjestene på

Lamport & Holt's søsterskip *Vandyck* og *Voltaire* var så like at de knapt kunne skilles fra hverandre. Her er det ene av dem på vei inn til Merok i Geiranger. (Wilse, NF).



Vestlandsfjordene. Tre år senere gjennomgikk de omfattende ominnredninger for å bli enda mer tjenlige som cruiseskip. De hvite, litt kasseaktig utseende skipene, med den karakteristiske sort/hvit/blå skorsteinen, lot seg vanskelig forveksle med noe annet skip.

Et resultat av den reduserte beskjeftigelse for emigrantskipene, var et stadig økende tilbud av krysstokt til rimelige priser utover i mellomkrigstiden. *Stavangerfjords* «populærturer» er allerede nevnt, og denne tendensen var naturlig nok enda sterkere i land med større flåter av passasjerskip enn Norge.

Det er i første rekke Nazi-Tyskland som forbindes med billig masseturisme til sjøs, noe vi snart kommer tilbake til. Et britisk rederi forsøkte seg på en annen måte, nemlig ved å bruke troppetransportskip til kombinerte ferie- og utdanningsreiser for skoleelever. British India Steam Navigation Company sendte sitt første «skolecruise» til Norge i 1932 med troppeskipet *Neuralia*, som ble etterfulgt av søsterskipet *Nevasa* i 1935. Begge var temmelig tilårskomne skip, bygd i 1912. I 1936 og 1938 fikk British India levert de to nye, spesialbygde troppeskipene *Dilwara* og *Dunera*. Foruten store, spartanske sovesaler, messer og undervisningsrom til soldater/elever, hadde skipene også komfortable bekvemmeligheter for et betydelig antall offiserer/lærere eller betalende passasjerer.

British India's «skolecruise» var av forholdsvis beskjedent omfang før den annen verdenskrig. Fra 1960 og utover er de imidlertid blitt gjenopptatt og utbygd, og de arrangeres fortsatt.

Tyskland.

Det var forbausende hvor raskt tyske rederier kom på fote etter den første verdenskrig, tatt i betraktning at vestmaktene fordelte mellom seg omtrent alt som var av tyske skip ved fredsforhandlingene i 1919. Året etter kom de første tyske oversjøiske linjene i gang på nytt, opprinnelig med leiede skip, men fra 1921 så smått med egen tonnasje.

I de første årene etter krigen var det tyske tonnasjeunderskuddet så stort, at det ga atskillig spillerom for nye foretak. Blant disse var Hugo Stinnes-konsernet i Hamburg, grunnlagt som tramprederi i 1917. Stinnes så store muligheter i linje- og passasjerfart dersom rederiet var raskt ute. I 1922 ble Stinnes-skip satt i linjefart fra Tyskland til Nord- og Sør-Amerika, i konkurranse med de store tyske førkrigsrederiene.

Stinnes arrangerte også det første cruise fra Tyskland til Norge etter krigen. Det skjedde med dampskipet *General San Martin*, en tidligere tysk Afrikabåt, som var blitt kjøpt tilbake fra vestmaktene for å settes i linjefart på Sør-Amerika. I juni 1922 ble *General San Martin* sendt på to 3-ukers «Erholungsreisen» til Nordkapp via Vestlandsfjordene. Det sto ikke verre til med økonomien blant en del tyskere enn at begge turene ble fulltegnede.

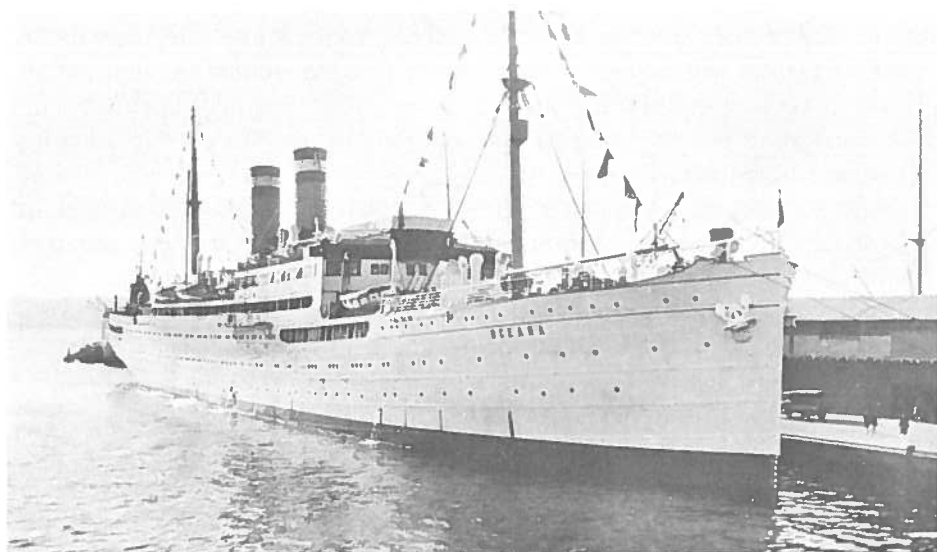
General San Martin var i Norge flere ganger hver sommer til og med 1925. Egentlig skulle turene ha fortsatt i 1926, men stadig hardere konkurranse fra de gamle tyske linjerederiene gjorde imidlertid at hele Stinnes-flåten ble overtatt av Hapag dette året, og *General San Martin* ble solgt.

Enda kortere liv fikk det neste tyske cruise-rederi, Victor Schuppe i Berlin/Stettin. Men rederiets eneste turistskip fikk en lang, om enn omtumlet tilværelse i mellomkrigstidens turisttrafikk.

I juni 1922 kantret det brasilianske passasjerskipet *Avaré* under forhaling fra en reparasjonsdokk i Hamburg. Ombord var 550 verftsarbeidere, og flere av disse rakk ikke å komme seg unna da skipet la seg over. I alt omkom 38 personer.

Skipet het opprinnelig *Sierra Salvada*, og var bygd i 1912 for Norddeutscher Lloyds linje på La Plata. Etter krigen ble det solgt av vestmaktene til Lloyd Brasileiro. Brasilianerne var imidlertid ikke interessert i å beholde det kantrode vraket av *Avaré*, som ble kjøpt av den nyetablerte reder Victor Schuppe. Han ga skipet navnet *Peer Gynt*, og lot det innrede som turistskip. I likhet med hin ibsenske navnefrende var *Peer Gynt* tiltenkt en lysende karriere både i nordlige og sydlige farvann, men forventningene ble ikke innfridd. Skipet kom til Norge første gang sommeren 1924, og var tilbake året etter. Vinteren imellom hadde Schuppe innledet samarbeid med Stinnes-konsernet, men etter sesongen 1925 ga Stinnes som nevnt opp, og *Peer Gynt* ble solgt til italienske interesser.

Få turistskip hadde en mer omtumlet tilværelse enn *Oceana*, her avbildet som Hapag-skip i Bergen. Det seilte under seks navn for sju redier fra fire land fra 1912 til det ble opphugget i 1963. (NSM).



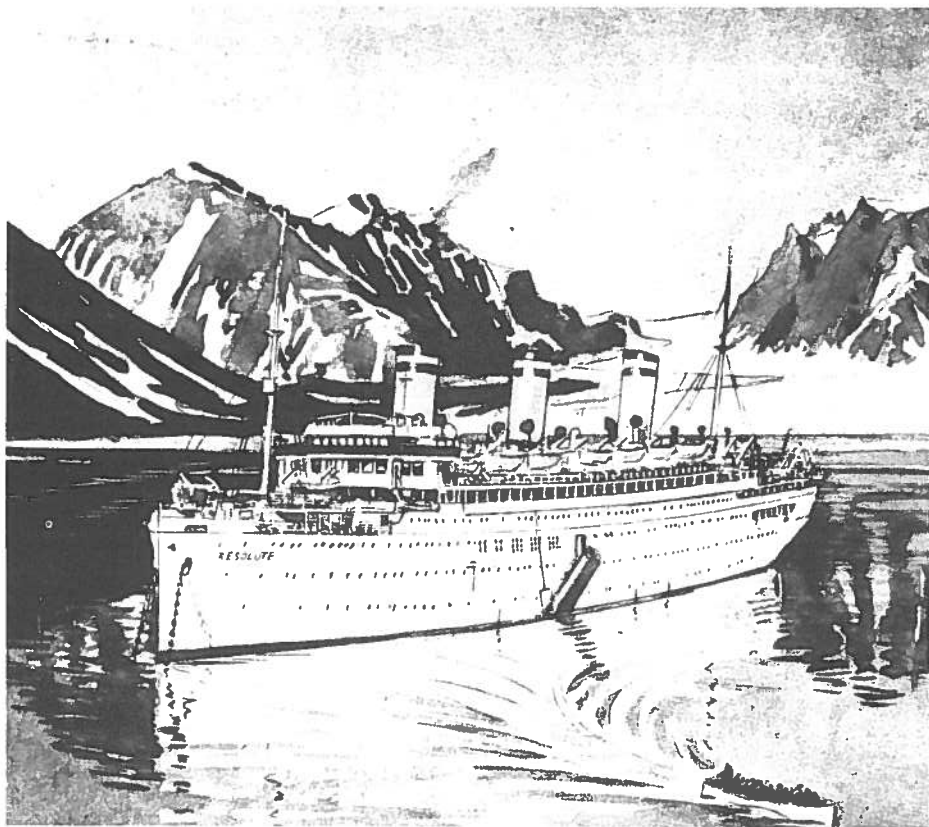
Med navnet *Neptunia* og med Genova som hjemsted, var skipet atter i norske farvann sommeren 1926. Skipet gjorde to turer med påfallende godt belegg av italienske passasjerer, hvorav flere imidlertid viste seg å være innbudte pamper fra fascist-partiet. Det økonomiske resultat var ikke oppløftende, og etter bare ett år under italiensk flagg, kom skipet på nytt tilbake til Tyskland, nå med Hapag som eier.

Gjenoppbyggingen av Hapag, som før krigen var verdens største rederi, var godt i gang. Hapag ønsket også å få ny del i cruisefarten, hvor rederiet hadde så stolte tradisjoner. *Neptunia* fikk navnet *Oceana* etter en av Hapags turistbåter før krigen. Fra 1928 til 1934 seilte *Oceana* under Hapags karakteristiske skors-teinsmerke, og skipet ble en av de mest velkjente sommergjestene på norskeky-sten.

Mens *Oceana* i første rekke var beregnet på det tyske publikum, satte Hapag to andre og større passasjerskip inn på det amerikanske cruisemarked. Søster-skipene med de lite tysk-klingende navnene *Resolute* og *Reliance* hadde begge hatt en skiftende tilværelse siden kjølstrekkingen like før krigen. De var på rundt 20.000 BRT og het opprinnelig *William O' Swald* og *Johann Heinrich Burchard*. Hapag hadde kontrahert dem for linjefart på La Plata, sammen med den før nevnte *Tirpitz* (Canadian Pacifics *Empress of Australia*). I 1916 ble begge solgt til Koninklijke Nederlandsche Lloyd, med levering når krigen var slutt. De fikk navnene *Limburgia* og *Brabantia*, men hadde bare vært i fart mellom Nederland og Sør-Amerika et års tid, da de etter krav fra de allierte ble overført til det amerikanske United American Line som krigsbytte. De ble nå omdøpt *Resolute* og *Reliance*, og satt i fart mellom Hamburg og New York i samarbeid med Hapag. Problemene med det amerikanske alkoholforbudet ble omgått ved at skipene i 1923 ble overført til Panama-flagg. Ikke bare tørrleggingen, men også det generelt høye kostnadsnivået gjorde det allerede den gang vanskelig å drive konkurransedyktig passasjerfart i amerikansk regi, og tross utflaggingen ble ikke de to skipene noen økonomisk suksess for sine amerikanske eiere. I 1926 kjøpte Hapag begge skip tilbake, men de fikk beholde sine amerikanske navn, ikke minst fordi de tross de økonomiske problemene hadde sikret seg stor popularitet hos det amerikanske cruisepublikum.

Fra 1928 ble *Resolute* og *Reliance* bare brukt i cruisefart, fortrinnsvis for amerikanere. Krysstoktene hadde svært ofte New York som utgangshavn, og det kunne ikke unngå å vekke oppsikt blant de promenerende langs Battery når de to skipene gjerne samtidig gled nedover Hudson-munningen forbi Frihetsstatuen. I 1934 ble begge skip hvitmalt, og det var ikke uten grunn at de ble betraktet som to av mellomkrigsårenes vakreste flytende hoteller.

Selv om *Resolute* og *Reliance* var så like at de lett kunne vikariere for hverandre, fulgte de gjerne sine respektive cruiseprogram år for år. *Reliance* gikk gjerne på jordomseilinger, mens *Resolute* som oftest utførte et årlig Nord-



Hapags *Resolute* i Magdalena Bay, Svalbard. (Tegning: Walter Zeeden).

kapp-cruise, etter noenlunde samme mønster som Raymond & Whitcombs turer. Seilingsprogrammet omfattet også anløp av Svalbard.

Begge skip kom årvisst til Norge fra og med 1927 og utover. *Resolute* ble solgt til Italia i 1935 og ombygd til troppetransportskip. *Reliance* fortsatte som turistskip, og lå avgangsklar i Hamburg for et Norgescruise, da det 7. august 1938 ble totalskadd av brann.

I slutten av 20-årene gikk Hapag til en omfattende kontrahering av motorskip. Omkring 1930 disponerte rederiet verdens største dieseldrevne flåte. De største nybygningene var 16.000-tonnerne *St. Louis* og *Milwaukee*, som begge var bygd med tanke på Atlanterhavsfart. Svikten i passasjertrafikken førte her som så ofte ellers til at de lange perioder var engasjert i cruise fart. *Milwaukee* ble i 1936 bygd om til såkalt «flytende kursted», med spesialutstyr for fysikalsk og medisinsk behandling. *St. Louis* erindres kanskje best fra den uheldige reisen fra Tyskland til Cuba med 900 jødiske emigranter våren 1939. Etter at hverken kubanske

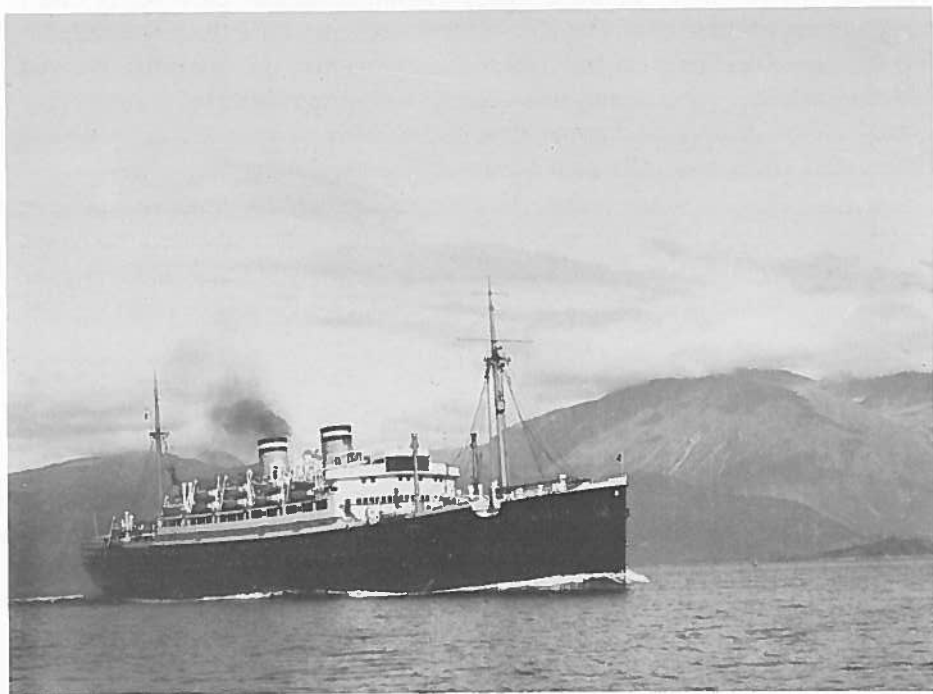
eller amerikanske myndigheter ville ta imot dem, vendte skipet tilbake til Antwerpen, hvorefter jødene ble fordelt mellom Belgia, Frankrike, Nederland og Storbritannia.

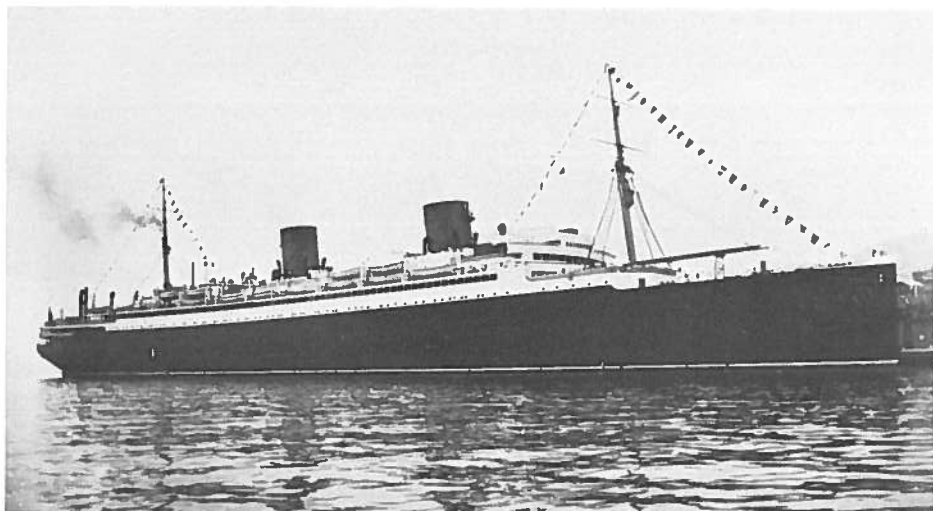
Foruten de ovennevnte Hapag-skip, var Vest-India-båten *Orinoco*, emigrant-damperen *Bayern* og Fjerne Østen-båten *Patria* på sporadiske reiser til Norge.

Hapags fremste rival om hegemoniet blant tyske rederier, var Norddeutscher Lloyd i Bremen, som også hadde drevet omfattende turisttrafikk i førkrigsårene. Rederiet gikk raskt i gang med en planmessig gjenoppbygging av flåten og linjenettet etter krigen.

Tre nybygde skip, *München*, *Stuttgart* og *Berlin* på 13-15.000 BRT ble satt i fart mellom Bremerhaven og New York i perioden 1922-25. I 1925 kjøpte rederiet dessuten tilbake dampskipet *Lützow* fra Storbritannia. Like før krigen hadde rederiet kontrahert to 32.000-tonnere. Det første, som var tiltenkt navnet *Co-*

Hapags *St. Louis* og søsterskipet *Milwaukee* gjorde turistreiser til Norge, både for Hapag og for nazistenes Kraft durch Freude. (Wallevik, HF).





Norddeutscher Lloyd's *Columbus* var det største tyske turistskip som besøkte Norge i mellomkrigsårene. (NSM).

lumbus, var såpass ferdig at det måtte avleveres til britene. White Star-linjen ga skipet navnet *Homeric*. Foruten vanlig transatlantisk fart gikk skipet ofte i cruiseferd, særlig etter 1930. Det kom aldri til Norge på disse turene. Søsterskipet, som egentlig skulle ha hett *Hindenburg*, var bare så vidt påbegynt ved slutten av krigen. Vestmaktene avsto fra å krevet skroget utlevert, og skipet ble nå fullført etter de opprinnelige planer som *Columbus*, navnet som det utleverte søsterskipet skulle hatt. Det kom i fart som Tysklands flaggskip i 1924.

Alle disse skipene skulle besøke Norge som flytende hoteller: *München* og *Lützow* første gang i 1925, *Stuttgart* i 1926 og *Berlin* i 1928. *Columbus* var på sitt første Norgesbesøk i 1935. *Berlin* har også interesse i den forstand at Den Norske Amerikalinje vurderte å kjøpe skipet i 1935, før det ble endelig bestemt å bygge *Oslofjord*.

München ble sterkt brannherjet i New York vinteren 1930, men gjenoppsto etter en omfattende ombygging som *General von Steuben* (fra 1938 bare *Steuben*). Under sitt nye navn var skipet i Norge første gang i 1933, og det kom årvisst, gjerne flere ganger i sesongen, til og med 1939. Fra 1935 var det utelukkende anvendt som turistskip.

Foruten *General von Steuben* var de såkalte *Sierra*-båtene de vanligste turistskipene i Norddeutscher Lloyds flåte fra 1927 til 1935. *Sierra Cordoba*, *Sierra Ventana* og *Sierra Morena*, hver på ca. 11.000 BRT, var tiltenkt passasjer- og emigranttrafikken mellom Tyskland og østkysten av Sør-Amerika. Et stort antall europeere, ikke minst tyskere, emigrerte til Sør-Amerika, særlig Sør-Brasil, i

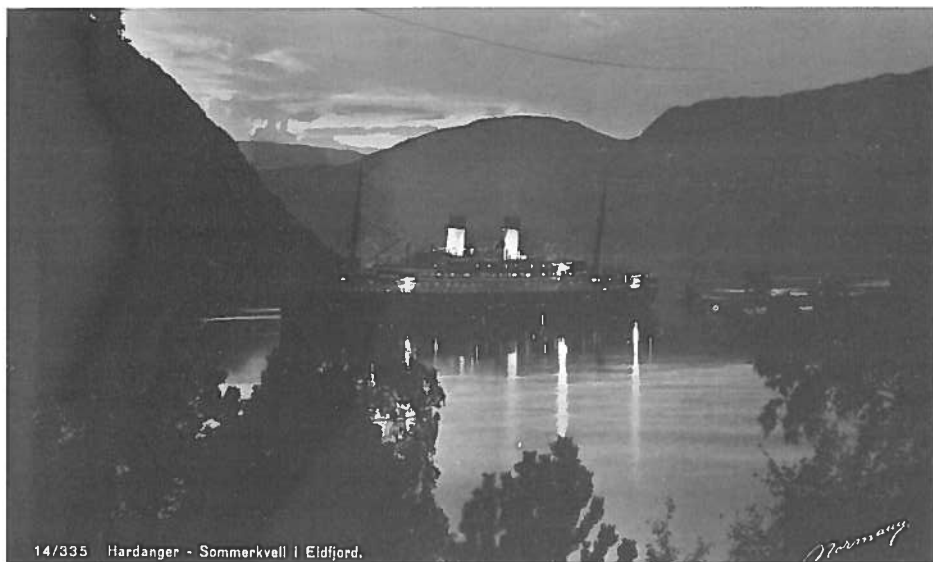


Poenget er hentet fra et vittighetsblad i mellomkrigstiden: Tyske turister på Nordkappreise orienteres av «der Reiseführer»: – Nordkapp, rechts! Mitternachtssonne, links! (Tegning: Jarle G. Bjørklund).

begynnelsen av 20-årene. Denne emigrantrafikken kulminerte i 1924, og for Norddeutscher Lloyd som for andre rederier gjaldt det heretter å finne et bredere anvendelsesfelt for skipene. Rimelige feriereiser var et nærliggende alternativ, og de tre *Sierra*-båtene var ofte å se i norske farvann i årene som fulgte.

Det var imidlertid Tysklands tredje største rederi, Hamburg-Südamerikanske D/S-Gesellschaft (Hamburg-Süd) som for alvor introduserte masseturismen på det tyske cruisemarked. Også her var den store vekst og deretter svikt i emigrantrafikken til Sør-Amerika en sterkt medvirkende årsak.

Helt siden starten i 1871 hadde Hamburg-Süd utelukkende konsentrert sin virksomhet om linjefarten mellom Hamburg, Brasil og La Plata-statene. Rederiets to «prestisjebåter» i 1920-årene var *Cap Polonio*, fullført i 1916 og tilbakekjøpt fra britene i 1921, og – særlig – *Cap Arcona*, som ved leveringen i 1927 ble ansett som det mest luksuriøse av alle skip i Sør-Amerikafart. Allerede i 1923 ble *Cap Polonio* satt i cruisefart med sør-amerikanske pengefyrster fra Buenos Aires til Magellanstredet og til Rio de Janeiro. Tre år senere kunne Hamburg-Süd tilby de samme sør-amerikanere en rundreise til Europa, som omfattet Norge og Østersjøstatene, og med anløp av Leningrad som ekstra trekkplaster. Som før nevnt var dette første gang siden revolusjonen at et turistskip fikk besøke en russisk havn. *Cap Polonio* gjentok reisen årlig fra 1928 til 1930.



Sommerkveld i Eidfjord, med *Monte Rosa* for anker. (NSM).

Disse turene var lagt til rette for det kapitalistiske toppsjiktet i Sør-Amerika. Men sterkere enn noe annet tysk rederi hadde Hamburg-Süd satset på emigranttrafikken til det samme området. I årene 1924-31 fikk rederiet levert fem søsterkip, de såkalte *Monte*-skipene: *Monte Sarmiento*, *Monte Olivia*, *Monte Cervantes*, *Monte Pascoal* og *Monte Rosa*. De var alle på ca. 13.900 BRT, men tross størrelsen hadde de plass for nærmere 2.400 passasjerer, hvorav 1.300 i lugarer og resten som mellomdekkreisende.

Allerede da *Monte Sarmiento* ble overtatt i 1925, bestemte Hamburg-Süd seg for å avvertere billige turistreiser til Nordkapp. For rederiet ble tiltaket en suksess fra første stund. På de to rundturene i 1925 var det med ialt ca. 3.100 passasjerer, og tilbudet ble utvidet etter hvert som de nye skipene kom i fart de påfølgende år. Sommer etter sommer kom *Monte*-båtene nærmest søkklastet med reiselystne som tidligere ikke hadde sett seg råd til å dra på ferieturer til sjøs. Å påstå at disse turene var særlig velsette i norske reiselivskretser, ville være usant. De ga sterk grobunn for den almene oppfatning av de flytende hotellene som dårlige bidragsytere av turistvaluta, i forhold til reiser med norske transportmidler og overnattinger på «landfaste» hoteller.

Selv om de aller fleste passasjerene på Hamburg-Süds billigreiser var tyskere, var dette bildet langt fra entydig. På turene var det med østerrikere, italienere og nederlendere. Ved en anledning var det med et betydelig antall danske passasje-

rer. Disse reisene ble arrangert av rederiet selv, og hadde ingen direkte befatning med den nazi-dirigerte masseturisme i siste halvdel av 30-tallet.

Det knytter seg heldigvis få alvorlige ulykker til de flytende hotellenes anløp i Norge. Så store som mange av dem var, var enkelte grunnstøtinger knapt til å unngå i de trange norske farvann, men stor skade oppsto sjelden. Et par ganger skjedde det likevel alvorligere ulykker.

Monte Cervantes – den tredje i rekken av de fem *Monte*-båtene – var en ulykkesfugl. På et av sine første krysstokt, i juli 1928, kom skipet i litt for hard kontakt med drivisen utenfor Svalbard. Lekkasjen som oppsto, var såpass alvorlig at *Monte Cervantes* måtte søke nødhavn på Svalbard for ikke å synke. Den russiske isbryteren *Krassin* kom til assistanse, og med russernes hjelp lyktes det å tette lekkasjen. Bare halvannet år senere støtte *Monte Cervantes* på et umerket undervannsskjær i Beagle-kanalen ved Ildlandet i Sør-Amerika med over 1100 turister om bord. Både passasjerer og bagasje var brakt i land, da *Monte Cervantes* plutselig kantret og sank.

Det alvorligste og mest oppsiktsvekkende havari med et turistskip i Norge, var *Dresden*-ulykken i Karmsundet sommeren 1934.

Dresden tilhørte Norddeutscher Lloyd og var, som nevnt, identisk med *Ormuz* som innledet Orientlinjens cruiseferd i mellomkrigstiden. Etter salget tilbake til tyskerne i 1927 hadde *Dresden* gått i transatlantisk fart. Sommeren 1934 ble skipet leiet bort for å gjøre en Norgesreise med 1400 passasjerer. Underveis nordover Boknafjorden mot Karmsundet 20. juni 1934, grunnstøtte *Dresden* og fikk en stor flenge i bunnen. Det kom av ved egen hjelp, men tok inn så mye vann at det måtte landsettes i Tømmervik på Karmøy. Knapt var de 1400 passasjerene og storparten av mannskapet kommet på land, før *Dresden* veltet helt over på babord side og sank i fjæresteinene. Det lot seg ikke reparere og ble solgt på stedet til opphugging. 4 mennesker omkom ved forliset. De reddede ble tatt hånd om av lokalbefolkningen i Kopervik og Skudeneshavn, før de dro tilbake til Tyskland fra Stavanger med *Stuttgart*.

Tyskerne var oppriktig takknemlige for all hjelpsomhet og gjestfrihet, selv om takknemligheten fikk et noe egenartet uttrykk: Ved avgangen fra Stavanger viftet alle med små norske flagg, mens de sang «Deutschland, Deutschland» og Horst Wessel-sangen. Ironisk nok var *Dresden*-forliset opptakten til nazistenes kanskje mest storslåtte propagandatiltak for «brød og sirkus», den såkalte Kraft durch Freude-bevegelsen.

Ved Hitlers maktovertakelse i Tyskland, ble alle eksisterende fagforeninger oppløst, og erstattet med nazistenes ny-etablerte Deutsche Arbeitsfront. For å dra arbeidernes oppmerksomhet bort fra sine fortsatt slette økonomiske kår, lanserte organisasjonens leder, Robert Ley, klangfulle kampanjer som Schönheit der Arbeit (ryddigere og dermed triveligere arbeidsplasser) og Kraft durch Freude. Den siste sto for forskjellige fritids- og «kultur»aktiviteter, fra fotball-

kamper til konserter, som alle hadde et sterkt propaganda-preg. Med utgangspunkt i de gode erfaringene tyske rederier hadde med billige ferieturer, mente Ley at slike også måtte kunne anvendes for Kraft durch Freudes formål.

Gjennom Amt Reisen und Wandern ble det inngått samarbeidsavtaler med rederier og jernbanen om opplegg av organiserte turer, med stor tilslutning. Filosofien er langt på vei den samme som med våre dagers charterreiser, dog uten de politiske overtoner som hørte Kraft durch Freude til.

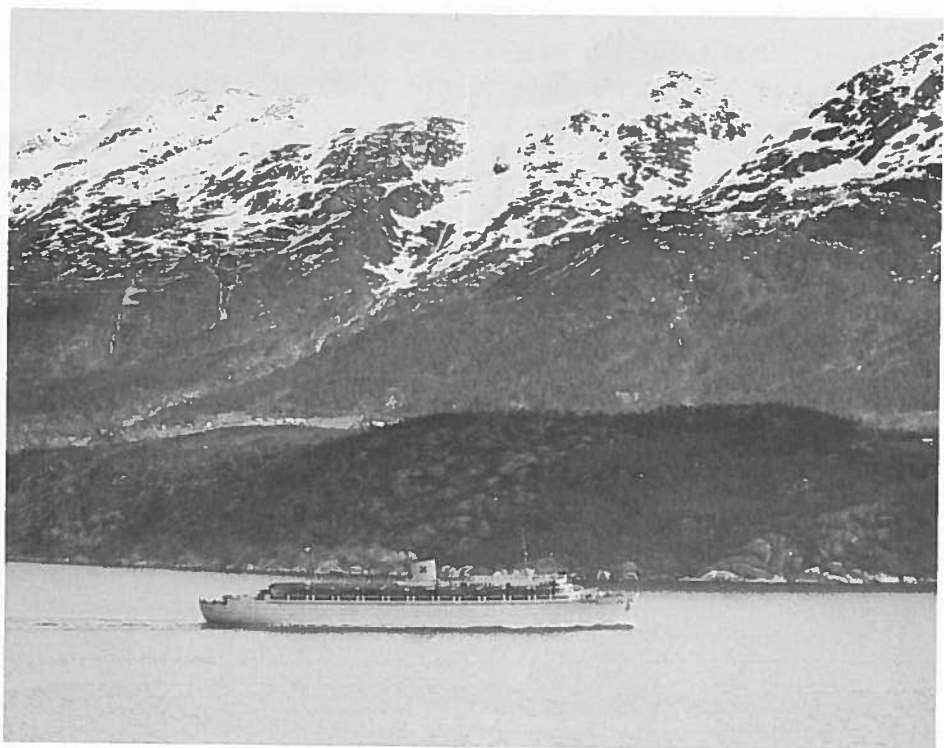
Foruten den uheldige *Dresden* ble Hamburg-Süds *Monte Olivia* leiet av Deutsche Arbeitsfront for sommeren 1934. Turene med disse skipene kunne tilbys enda rimeligere enn det rederiene selv hadde vært i stand til. Prisene ble subsidiert av organisasjonen, og for å kunne bli med, måtte man være medlem. Siden medlemskap var påbudt for arbeiderne, var det greit nok. Organisasjonen hadde 17,5 millioner medlemmer å ta av. En ukes rundtur kunne faktisk komme ned i snau 100 kroner etter datidens pengeverdi. De varte bestandig i én uke, fordi dette var den tillatte ferielengde for arbeiderne i det Tredje Rike.

I begynnelsen ble Kraft durch Freude-turene, som nevnt, utført med leiet tonnasje. Etter tapet av *Dresden* chartret organisasjonen *Sierra Morena* og ga skipet navnet *Der Deutsche*. Året etter kjøpte Deutsche Arbeitsfront både *Der Deutsche* og søsterskipet *Sierra Cordoba* fra Norddeutscher Lloyd, sammen med Hapags før og oftere omtalte *Oceana*. I 1938 ble også *Stuttgart* innkjøpt. De fikk Kraft durch-Freude-båtenes spesielle kremgule farge på skrog, overbygning og skorstein. Selve rederimerket var en rød svastika omgitt av et svart tannhjul, som igjen var innskrevet i et stilisert, stråleformet rødt hakekors.

Det var ikke tvil om at de tyske «Volksgenossen» visste å dra nytte av Kraft durch Freudes reisetilbud. Båtene gikk smekkkfulle med passasjerer fra Hamburg og Bremen til Norge, Madeira og Kanariøyene. Turene i Middelhavet hadde utgangspunkt i italienske havner, med spesielle togforbindelser til og fra Tyskland. Det tyske propagandaapparat gjorde sitt beste for å gi teutonsk valuta for billetten. Vaiende faner og klingende militærmusikk akkompagnerte avreise og ankomst, og underholdningstilbudet om bord var i samme stil som hjemme i Tyskland – massegymnastikk, propaganda-foredrag og gemyttlig allsang. På Norgesturene ble det arrangert historiske tablåer, inspirert av tysk middelalderdiktning og Wagner-dyrkelse.

Naturlig nok var utlendinger stort sett forhindret fra å delta på disse reisene, men enkelte journalister fikk av og til anledning til å være med. De fleste følte seg fullstendig mørbanket av den konstante nazi-propagandaen lenge før turen var slutt, men den kjente amerikanske reporter William L. Shirer måtte vedgå at «de tyske arbeiderne så ut til å hygge seg, og det til innkjøpspriser!»

Et særpreg for Kraft durch Freude-turene i forhold til andre turistreiser, var at skipene så godt som aldri anløp havner underveis. Turene fikk dermed større geografisk rekkevidde innen den fastsatte tidsfristen, samtidig som skipene



Kraft durch Freude-båten *Wilhelm Gustloff* på vei ut Eidfjorden. (Wallevik, HF).

sparte havneavgifter og passasjerene lommepenger. Ordningen forenklet samtidig kontrollen med og disiplinen blant turdeltakerne. De kremgule skipene gikk inn alle fjorder, vendte inne i fjordbunnen og forsvant ut igjen. Selv samtiden syntes det lå noe uhellssvangert, nesten spøkelsesaktig over disse gjestene, som bare så, uten å stanse. Et øyenvitne husker godt da han fra en seilbåt betraktet et Kraft durch Freude-skip som kom inn på Byfjorden i Bergen. Gjallende høytalere fortalte de ombordværende om «die alte Hansestadt», og idet skipet vendte utover fra byen, hilste alle passasjerene på kommando Bergen med Hitler-hilsen.

Også etter at Deutsche Arbeitsfront hadde anskaffet sine tre første skip, fortsatte organisasjonen å leie andre tyske passasjerskip for å dekke etterspørselen. Foruten *Monte Olivia* ble søsterskipet *Monte Sarmiento* leiet fra Hamburg-Süd. Det samme gjaldt de før nevnte Hapag-båtene *Milwaukee* og *St. Louis*. *Columbus* gjorde en tur til Vestlandsfjordene for Kraft durch Freude høsten 1936, og *Berlin* gjennomførte to Norgesreiser for organisasjonen våren 1939.

På lengre sikt ønsket Deutsche Arbeitsfront å anskaffe spesialbygde skip for turene sine. I 1936 kunngjorde Robert Ley at det i de kommende 20 år skulle bygges 20 skip; de fire første skulle være på 25.000 BRT, de følgende en del mindre. I virkeligheten be bare to skip bygd.

Samme høst ble kjølen til det første skipet strukket i Hamburg, og 5. mai 1937 foregikk sjøsetting og dåp i behørig nazi-stil, med Hitler blant gjestene på tribunen. Skipets navn (i gotiske bokstaver på forskipet) var *Wilhelm Gustloff*, til minne om en «nazi-martyr» som samme år var blitt drept av en jugoslavisk jøde. Overleveringen fant sted i april 1938. *Wilhelm Gustloff* målte vel 25.000 BRT og hadde plass for 1.465 passasjerer i 2- og 4-mannslugarer. Farten var forholdsvis beskjeden, vel 15 knop, og skipet var derfor ikke videre egnet til f.eks. troppe-transport.

Wilhelm Gustloffs første «offisielle» oppgave var å gå til London for å ta om bord tyskere og østerrikere bosatt i England, og gi dem anledning til å stemme over Østerrikes «Anschluss» til Tyskland i april 1938. Selve avstemningen ble foretatt i internasjonalt farvann, utenfor den britiske sjøgrensen. Sommeren 1938 sluttet *Wilhelm Gustloff* seg til Kraft durch Freude-flåten, med ukentlige turer fra Hamburg, hvorav de fleste gikk til Norge.

I mars 1939 ble det andre (og siste) av de spesialbygde Kraft durch Freude-båtene levert, *Robert Ley*. Den var litt større, men forøvrig temmelig lik det årsgamle søsterskipet, og ble på samme måte satt i fart på Norge sommeren 1939. Siste tur til Norge gikk fra Hamburg 23. august.

På samme måte som Cunards *Lancastria*, er navnet *Wilhelm Gustloff* forbundet med en av krigens store forlis-tragedier. Etter å ha vært brukt som hospital-skip, ble skipet satt inn i evakueringen av Øst-Preussen mot slutten av krigen. 30. januar 1945 ble *Wilhelm Gustloff* senket av en torpedo fra en russisk ubåt. Av de 6.100 menneskene om bord, ble bare 904 reddet.

Nederland og Belgia.

I mellomkrigsårene fikk Norge også besøk av et stort antall nederlandske flytende hoteller.

Nederlands omfattende oversjøiske interesser, med kolonier både i Asia og Amerika, hadde gitt grunnlag for framveksten av flere store linjerederier. Rotterdamsche Lloyd (RL) og Stoomvaart Mij. Nederland (SMN) besørget de regulære forbindelsene til det nåværende Indonesia, mens Koninklijke Nederlandse Stoomvaart Mij. (KNSM) underholdt linjefart med koloniene i Vest-India. Forbindelsene til USA og Sør-Amerika ble besørget av henholdsvis Holland-Amerika Lijn (HAL) og Koninklijke Hollandsche Lloyd (KHL).

Det var det sistnevnte av disse rederiene som innledet den nederlandske cruiseferd til Norge. Sommeren 1924 kom rederiets nyeste skip, 10.000-tonneren *Flandria* på to Norgesturer, mens den litt større *Gelria* tok over cruiseferden i de



Hollandsche Lloyd's *Gelria* på vei ut fra Oslo. Bildet er tatt fra *Stavangerfjord*. (Wilsø, NF).

følgende år, til og med 1927. Da *Gelria* første gang besøkte Oslo sommeren 1925, ble pressen invitert om bord. Medarbeideren fra *Sjøfartstidende* falt i staver over «et medikomekanisk institut med alleslags apparater for massage, fyrige elektromekaniske ridehester, punchingball m. v., som, sikkert med hell, søker å tilfredsstillende passasjerenes «mosjonskrav»».

Etter *Gelrias* besøk i 1927, trakk KHL seg ut av cruisearten. På denne tid hadde imidlertid de to linjene på Fjerne Østen, RL og SMN, entret arenaen. Rotterdam-rederiet kom første gang i 1925 med *Tjerimai* på 7.700 BRT, bygd i Tyskland under krigen, mens det konkurrerende SMN i Amsterdam året etter satte den eldre, noe mindre *Rembrandt* inn i cruisearten.

Det store engasjementet i turisttrafikken kom likevel først etter 1930, da rederienes største og nyeste passasjerskip gjorde flere Norgesturer – RHL med motorskipene *Baloeran* og *Dempo* i henholdsvis 1931 og 1932-33, og SMN med *Johan van Oldenbarnevelt* og *Marnix van Sint Aldegonde* i 1932-33 og 1937. Det var ikke bare de lange og eksotiske skips- og rederinavnene som imponerte ved disse nederlandske Ostindiafarere fra det 20. århundre. Med sine store og temmelige uryddige overbygninger, glassverandaer, høye, overriggede master og roterende kraner i stedet for vanlige lossebommer, ga de et rotet, men samtidig overmåte pompøst inntrykk, som liksom sto i stil til de reisemål skipene egentlig var bygd for.

Innimellom ble også noe mindre Ostindiabåter som *Sibajak* og *Slamat* fra RL, og *Christian Huyghens*, *Jan Pieterszoon Coen* og *Johan de Witt* fra SMN, sendt på turistreiser til Norge.

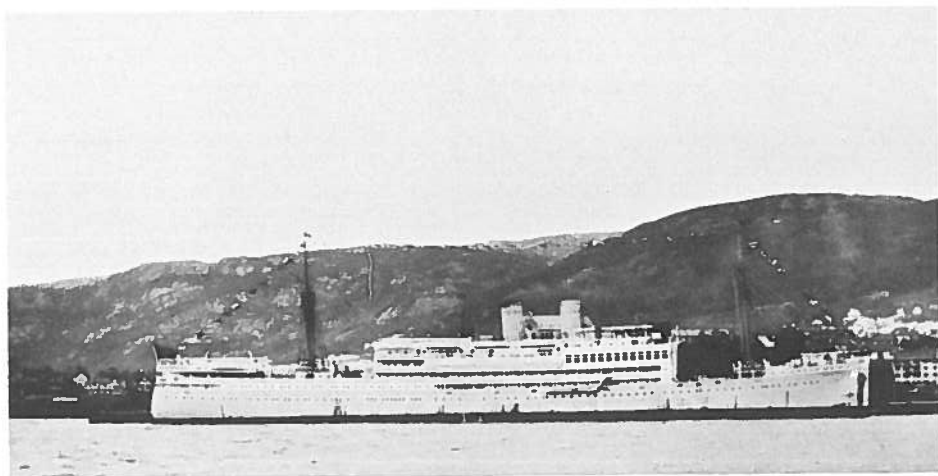
Reiser øyensynlig av mer spesiell art ble arrangert av SMNs *Tarakan* i 1935, 1936 og 1939. *Tarakan* var egentlig en lastebåt med mellomdekk for kulier, evt. tropper. Det har ikke lyktes å få rede på dette i detalj, men formodentlig dreiet disse turene seg om spesielle skole- eller ungdomsreiser.

HAL begynte sin turisttrafikk til Norge sommeren 1928 med den tilårskomne *Rijndam*, men det ble særlig de to søsterskipene *Volendam* og *Veendam* på 15.000 tonn, bygd i 1922 og 1923, og 24.000-tonneren *Rotterdam* fra 1908, som dannet grunnstammen i rederiets cruise-flåte i mellomkrigstiden. Alle tre hadde årlige turer til Norge mellom 1933 og 1938. Holland-Amerikalinjens flaggskip, *Statendam* på 29.000 BRT, bygd i 1929, besøkte Norge en gang, sommeren 1935.

KNSM arrangerte sin første Norgesreise i 1932 med det to år gamle motorskipet *Colombia*, som også var rederiets flaggskip. To år senere fulgte de litt mindre og eldre *Costa Rica* og *Simon Bolivar*. Samtlige tre var i Norge så sent som sommeren 1939.

Belgias flåte av passasjerskip var sterkt knyttet til landets forbindelser med kolonien Belgisk Kongo (Zaire). Trafikken ble besørget av Compagnie Maritime Belge. I 1928 og 1929 fikk rederiet bygd to søsterskip, *Albertville* og *Leopoldville*, hver på ca. 11.000 BRT. CMB arrangerte flere krysstokt til Norge hver sommer i årene 1933-1938, for det meste med *Leopoldville*. I 1936/37 gjennomgikk begge skip en ganske omfattende ombygging. De fikk én skorstein i stedet for de opprinnelige to, samtidig som forskipet ble forlenget og gitt en mer moderne profil.

Den belgiske *Leopoldville* ved Dokkeskjærskaien i Bergen. (NSM).





Det franske motorskip *Lafayette* i Merok. (Wilse, NF).

Frankrike.

De første franske turistskipene hadde besøkt Norge allerede før første verdenskrig, men antallet besøk var likevel minimalt sammenliknet med britene og tyskerne. Det gikk et tiår etter fredsslutningen før et fransk rederi bestemte seg for å ta opp turisttrafikk på Norge.

Compagnie Maritime des Chargeurs Réunis drev linjefart mellom Frankrike, Sør-Amerika og Vest-Afrika. I 1923 overtok rederiet lastebåten *Camranh*, Frankrikes første havgående motorskip. Tre år senere ble *Camranh* ombygd til passasjerskipet *Brazza*. Utenom den vanlige rutefart mellom franske og vestafrikanske havner, ble skipet benyttet i cruisetrafikk. Det var i Norge første gang i 1929, og kom tilbake i 1930 og 1938. Et annet av linjens passasjerskip, *Foucauld*, var årvisst gjest mellom 1931 og 1939, med unntak av 1935.

Det mest vidgjetne av alle franske rederier, er utvilsomt Compagnie Générale Transatlantique (CGT), som besørget forbindelsene til USA og Vest-India. CGT innledet sin cruiseferd på Norge i 1930 med Vestindia-båten *Mexique*. De forholdsvis små båtene på denne sydligere ruten egnede seg godt til cruiseferd, og 13.000-tonnerne *Colombie* og *Cuba* var hyppige gjester like til slutten av 30-åre-

ne. Men også skip fra hovedruten på New York ble anlagt for turistreiser til Norge. *Lafayette*, Frakrikes største motorskip, på 25.000 BRT, var her fem somre på rad fra 1931 og utover. Den ble fra 1936 avløst av 34.500-tonneren *Paris* – det største av samtlige flytende hoteller i norske farvann i mellomkrigstiden. Året før var kjempeskipet *Normandie* satt i transatlantisk fart, og *Paris* var dermed blitt ledig for cruisemarkedet. *Paris* besøkte Norge somrene 1936-38, og ville nok også ha vært her året etter, hvis det ikke var blitt totalskadd av brann ved kaien i Le Havre i april 1939.

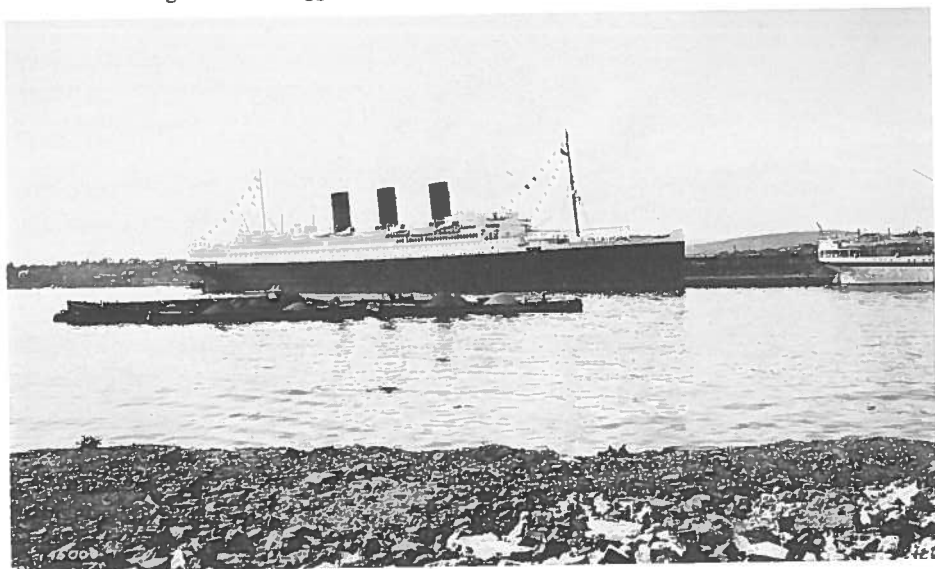
CGTs og Frankrikes stolthet før første verdenskrig, *France* på 23.000 BRT, bygd i 1912, var på ett Norgescruise (som også omfattet Svalbard) i 1932. Samme høst ble skipet lagt opp i Le Havre i påvente av å hugges opp.

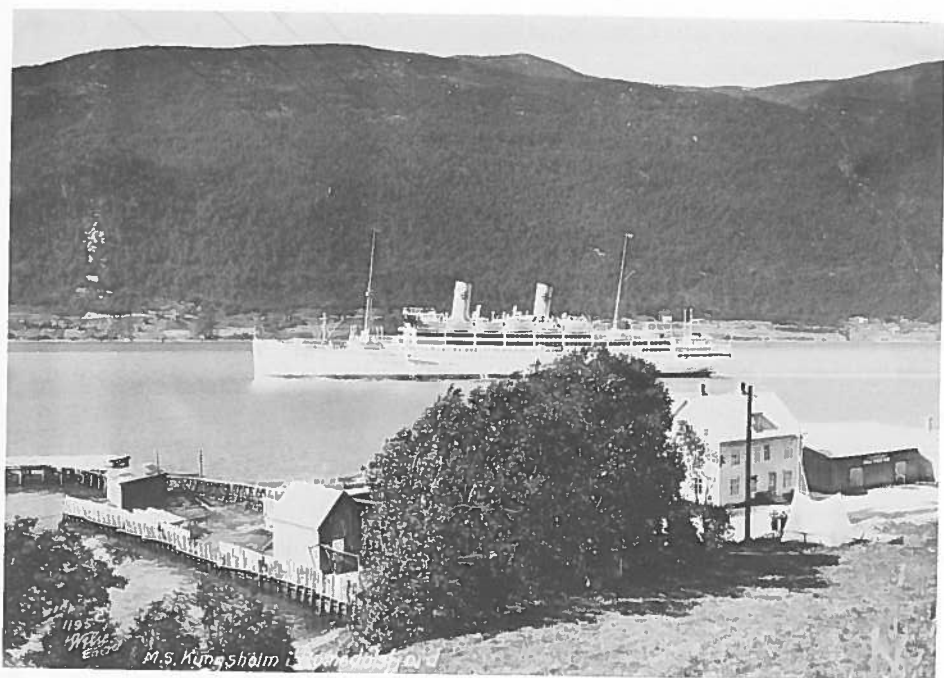
Skandinavia og Polen.

Tallmessig blir de skandinaviske land og Østersjølandene forholdsvis beskjedne i cruise-fart-sammenheng, sammenliknet med de nasjoner som er gjennomgått hittil. Men foruten de før omtalte norske tiltakene, arrangerte både svenske, polske, finske og danske rederier turistreiser til Norge i mellomkrigstiden.

Svensk cruisetrafikk i mellomkrigstiden er i sin helhet knyttet til Svenska Amerika Linien, som ble etablert av skipsreder Dan Broström i 1918. Linjens

Med sine 34.500 BRT var den franske *Paris* det største av alle turistskip i norske farvann i mellomkrigstiden. Her ligger *Paris* ved Filipstad-kaien i Oslo. (Wilse, NF).





Svenska Amerika Liniens hvitmalte *Kungsholm* ved Åndalsnes i 1934. (Wilse, NSM).

første skip ble innkjøpt second hand fra utlandet, men i 1924 skrev rederiet sjøfartshistorie ved kontraheringen av det første motordrevne passasjerskip for transatlantisk fart, *Gripsholm*. Selv om skipet først og fremst var tiltenkt trafikk mellom Sverige og USA, ble innredningen gitt så høy standard at *Gripsholm* kunne gjøre seg gjeldende på det amerikanske cruisemarked i slutten av 20-årene. Svenska Amerika Liniens neste skip, 20.000-tonneren *Kungsholm*, som ble levert i 1928, var i enda høyere grad innredet med tanke på cruisetrafikk, og sikret rederiet en meget solid posisjon blant reisende og tur-operatører.

Svenska Amerika Linien arrangerte ikke cruise til Norge før i 1932, da *Kungsholm* var her for første gang, men fra da av var skipet årviss gjest til og med 1939. *Gripsholm* var her bare somrene 1935 og 1936, mens linjens eldste skip, *Drottningholm*, var her nesten årvisst fra 1933 til 1939. Det sistnevnte skipet ble forøvrig også anvendt til billigcruise fra Sverige til bl.a. øyene i den Engelske Kanal. Svenska Amerika Liniens båter var opprinnelig sortmalte, men tidlig i 30-årene ble sortmalingen erstattet med hvitt. Dette, sammen med den lysegule

skorsteinene med linjens berømte trekrone-emblem, gjorde at de nærmest fikk et yachtaktig utseende.

Den finske og danske deltakelsen kan imidlertid karakteriseres som nærmest ubetydelig. Den vesle finske kystrutebåten *Aranda* gjorde en reise til Norge i henholdsvis 1932 og 1933, med rundt et femtital passasjerer på hver tur.

Et dansk passasjerskip kunne ha fått æren av å innlede Svalbardcruisene etter krigen, dersom Bennetts tillyste tur med DFDS' *Kong Haakon* sommeren 1921 ikke var blitt kansellert som følge av dårlig inntegning. I 1927 ble den gamle danske Amerikabåten *Oscar II* sendt på et krysstokt til Nordkapp, arrangert av de skandinaviske studentersamfunn, men turen ble ikke gjentatt senere.

Med atskillig rett kan det nok sies at den manglende danske cruisefart under eget flagg ble kompensert gjennom de sterke danske interesser i Polens skipsfart i mellomkrigstiden.

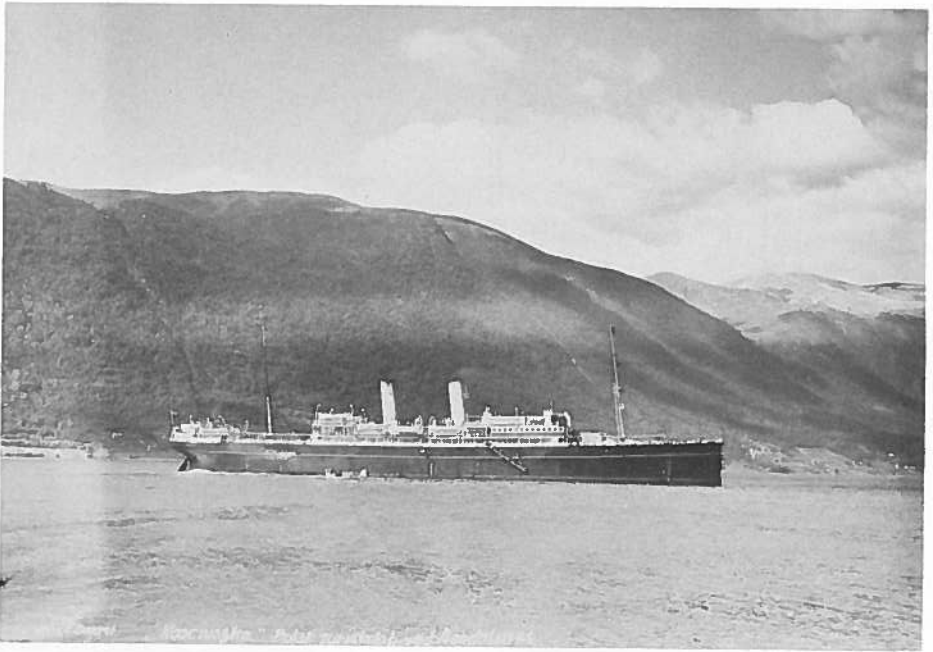
Det Østasiatiske Kompagni (ØK) hadde før krigen drevet en passasjerrute mellom Russland og USA. Ruten opphørte som følge av krigen og revolusjonen, og i 1921 etablerte ØK en ny linje, Baltic American Line, mellom Libau/Danzig/København og havner i USA. De amerikanske innvandringsbegrensningene førte til stagnasjon i en opprinnelig lovende emigranttrafikk med linjen, og for å hjelpe på økonomien vendte man seg her som i mange andre rederier, til cruisefarten.

I 1928 var linjens største skip, *Polonia* på sitt første krysstokt til Norge. I 1930 kom skipet på sitt neste besøk, samme år som Baltic America Line ble slått sammen med et polsk rederi til Gdynia America Line. Selv om linjen nå formelt var et rent polsk foretak, hadde ØK fortsatt betydelige økonomiske interesser. *Polonia* kom til Norge årvisst til og med 1933. Året etter fikk det avløsning av et litt mindre og yngre skip, *Kosciuszko*.

Gdynia America Line hadde imidlertid arbeidet med planer om nybygninger, og i 1934 ble det inngått avtale med et italiensk verft om bygging av to 14.000 tonn passasjerskip. Avtalen var bemerkelsesverdig i den forstand at den var basert på varebytte, ikke valuta. Betalingen for skipene skulle skje via den italienske stat i form av polske kulleleveranser.

De to nybygningene, *Pilsudski* og *Batory*, ble levert i henholdsvis 1935 og 1936. Innredningen var i høy grad planlagt med turisttrafikk for øye, og det var temmelig selvsagt at de tok over cruisefarten fra linjens øvrige tilårskomne skip. *Pilsudski* og *Batory* besøkte Norge somrene 1936-38, og de var også å se i Middelhavet og Vest-India.

Det knyttet seg en noe blandet begeistring til de polske turistbesøkene. Mens det var vanlig at deltakerne på landtur-arrangementene inntok sine måltider på de lokale hoteller og kafeer, pleide polakkene å ha med «niste» fra skipet. I stedet for turistvaluta la de etter seg eggeskallene og emballasjen fra de medbrakte lunsjpakkene langs landeveien, ble det hevdet.



Det polske turistskipet *Kosciuszko* anløper Åndalsnes. (Wilse, NSM).

Turistskip og turistvaluta.

Som all annen form for skipsfart, er cruisearten konjunkturømfintlig, og selv om turisttrafikken med flytende hoteller til Norge viste stor økning utover i mellomkrigstiden, var utviklingen langt fra jevn. Den hadde sine oppgangsperioder og sine tilbakeslag. Disse reflekterer selvsagt til en viss grad den alminnelige økonomiske situasjon til enhver tid, men likevel ikke alltid i samme utstrekning som annen skipsfart. Det forhold at passasjerskip kunne anvendes både i vanlig rutefart og til cruisearten, førte til at i perioder hvor de vanlige lasteskip gikk i opplag, ble et stort antall passasjerskip beskjeftiget som flytende hoteller, fordi dette var et gunstigere alternativ.

Det hardere konkurranseklima som fulgte av det økende antall cruiseskip, førte imidlertid også til sanering. Det hadde liten hensikt i lengden å benytte altfor tilårskomne og uhensiktsmessige passasjerskip til turisttrafikk. På den annen side var det bare i enkelte tilfeller å tale å sette inn rederienes største og nyeste skip. Når det hendte, hadde det gjerne sammenheng med en presentasjons- og innkjøringsreise før skipet ble satt inn i den fart det egentlig var tiltenkt. Størsteparten av de flytende hotellene i mellomkrigsårene var derfor skip fra et ganske romslig mellomsjikt innen verdensflåten av passasjerskip. Det er i så



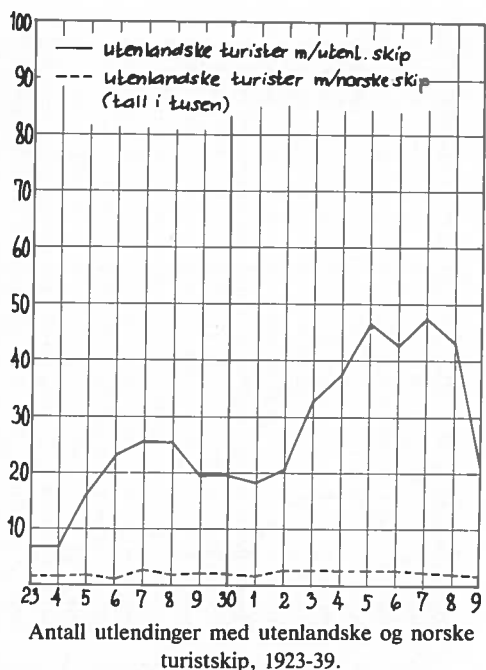
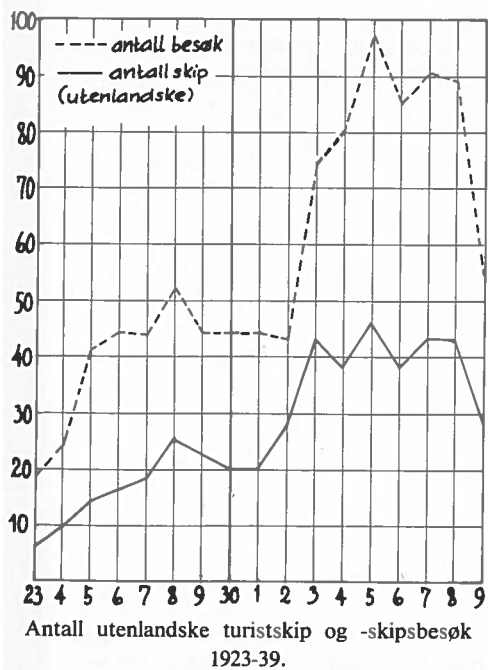
S/Y Prins Olav og S/S Stavangerfjord side og side ved Skoltegrunnskaaien i Bergen. Denne utstikkeren har utvilsomt tatt imot flere turistskip enn noen annen kai i Norge. (Wilse, NF).

måte interessant å merke seg at de eneste 100% flytende hotell som ble planlagt med dette formål fra kjøllekkingen, var *Stella Polaris* og de to spesialbygde Kraft durch Freude-båtene *Wilhelm Gustloff* og *Robert Ley*.

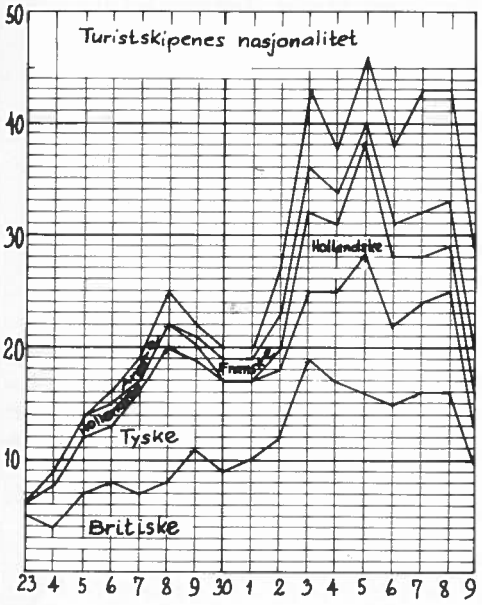
I tidsrommet 1921-1939 hadde Norge besøk av i alt 118 forskjellige utenlandske turistskip. I tillegg kommer i alt 8 norske flytende hoteller (*Mjøsen* ikke medregnet).

Det samlede antall turer med utenlandske turistskip (Kraft durch Freude unntatt; de opptrer ikke i statistikken fordi de ikke hadde anløp) i perioden fra og med 1923 (første år med pålitelig turist-statistikk) til og med 1939, var 966, og det samlede passasjerantall var 451.743.

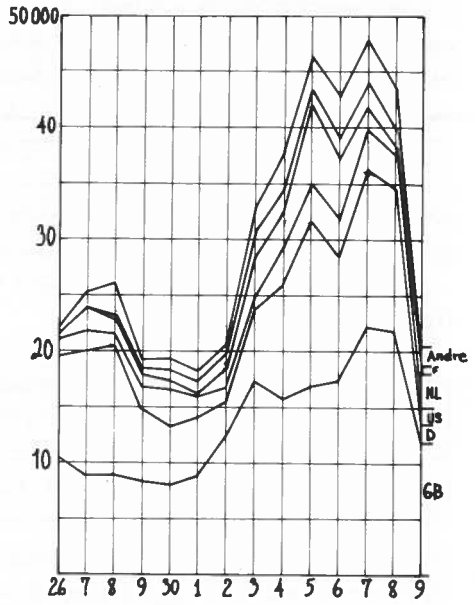
Den første markerte stigningen i den utenlandske cruisetrafikken kom i 1925, da antallet anløp økte fra 24 til 41 og passasjerantallet fra 6.780 til 15.893 i forhold til 1924. Allerede i 1925 ble førkrigsrekorden fra 1912 i antallet passasjerer med flytende hotell passert. Etter en foreløpig topp i antall anløp og passasjerer i 1928 med henholdsvis 52 og 26.053, inntrådte en markert tilbakegang, som følge av den vanskelige internasjonale økonomiske situasjon, og den oppskrevne norske kronens dårlige konkurransevne på turistmarkedet. Bunn-nivået for passasjer-

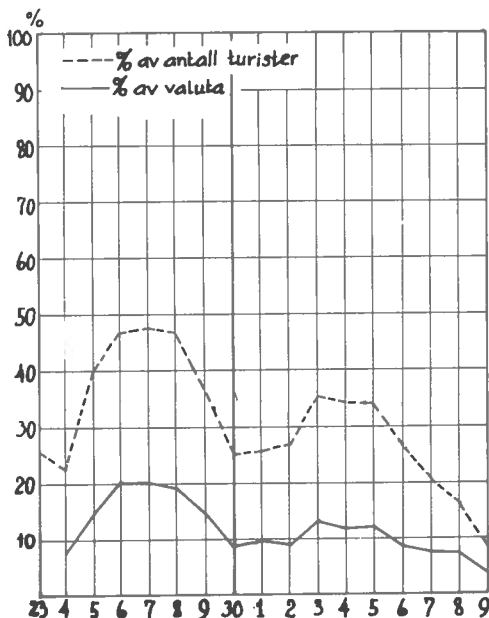


De utenlandske turistskipenes nasjonalitet 1923-39.



De utenlandske cruisepassasjerens nasjonalitet 1926-39.





Utenlandsk cruiseferds prosentvise andel av turistbesøk og turistvaluta til Norge 1923-39.

Kilde for samtlige grafiske oppgaver: Årsberetninger for Landslaget for Reiselivet i Norge.

antallets vedkommende ble nådd i 1931 med 18.036, for anløpenes året etter med 41.

I 1933 inntrådte den virkelige «boom» på cruisemarkedet. Antallet anløp gikk opp til 74, og passasjerantallet til 32.943. Av de 48 krysstokt som ble arrangert fra Storbritannia i juli dette året, gikk hele 23 til norske farvann. Oppgangen fortsatte i de kommende år til og med 1937, rekordåret i mellomkrigstiden, med 47.836 passasjerer. Toppåret for skipsanløp var 1935 med 97.

Nedgangen i 1938 var for liten til å kunne tolkes som noen trend, men svikten i 1939 var like sterk som den var forklarlig. Antallet passasjerer med de flytende hotellene var nede i 20.454, og antallet anløp det laveste siden 1924, med 25.

Hvor stor del av det totale antallet turister i Norge kom med de utenlandske flytende hoteller?

Prosentkurven viser to markerte toppe. Ved første telling (1923) utgjorde passasjerene på de utenlandske flytende hotellene vel 25% av det totale besøket. Det økte sin andel sterkt utover i 20-årene, til en rekord i 1927 med hele 47,7% (25.261 av i alt 52.929). Hvis en la til passasjerene med de norske turistskipene, ble andelen over 50%. I de følgende år mistet de flytende hotellene sin prosentvise andel (24,5% i 1930), bortsett fra en viss økning i begynnelsen av 30-årene (34,6% i 1933). Prosentnedgangen skyldtes den stadig økende turisttrafikk fra våre nærmeste naboland, og stadig flere bil-turister fra kontinentet. En



Bilen overtok skysstjenesten etter hesten og stolkjerra i mellomkrigsårene. *Arandora Star* og *Stavangerfjord* i Merok. (Wilsø, NF).

viss forskyvning i sammenlikningsgrunnlaget oppsto mellom 1936 og 1937, idet statistikken sistnevnte år ble gjort om fra bare å omfatte turister til å gjelde reiselivet totalt. Heretter ble all utenlandsk innreise til Norge registrert, noe som selvsagt fikk ytterligere negative virkninger for de flytende hotellenes relative andel.

La passasjerene på de utenlandske flytende hotellene noe særlig valuta igjen etter seg? Det gjorde de nok, men prosentandelen av de totale valutainntektene på turisttrafikken ble langt mer beskjeden enn tilfellet var med besøksprosenten.

Disse inntektene ble beregnet ut fra det de utenlandske turistskip og passasjerene ombord la etter seg i form av proviant- og havneutgifter, bunkring, lospenger, billetter til landturer og innkjøp av souvenirer. De sistnevnte summene ble skjønnsmessig anslått. Opprinnelig regnet man gjennomsnittlig 200 kroner pr. turist, med halvparten til landturene og halvparten til innkjøp. Beløpene ble gradvis redusert i takt med norsk valutaoppskriving. I 1930 var summene kommet ned i 70 kroner for landturer og 50 kroner for souvenirer; ni år senere var summene ytterligere redusert til 25 og 50 kroner.

I 1924 ble valutainntektene av de utenlandske flytende hotellene beregnet til 1,38 mill. kroner, tilsvarende 6,7% av landets samlede turistinntekter på 20,5 mill. Både de reelle inntekter og den prosentvise andelen steg sterkt i de nærmeste årene. I 1926 var inntekten fra utenlandske turistskip 4,6 mill. eller vel 20% av

de totale inntektene. Dette var den høyeste prosentandel som ble oppnådd. Etter å ha holdt seg forholdsvis stabil de neste to år, gikk prosenten raskt nedover fra 1929 av, til i underkant av 9% i 1931 og 1933. Etter en mindre, korvarig stigning i 1933 til 12,5% falt den gradvis utover i 30-årene, til 7% i 1938 og bare 3,5% i 1939.

De reelle tallene var selvsagt annerledes, fordi de totale valutainntektene av turisttrafikken varierte atskillig fra år til år. (1929: 25,1 mill., 1930: 35,4 mill., 1931: 28,5 mill., 1934: 34,5 mill., 1936: 47,8 mill., 1937: 67,3 mill., og 1938: 78 mill.) Men de bekrefter oppfatningen av at cruisesenes valutamessige betydning var liten i forhold til antallet personer de brakte til landet.

For de norske turistskipene stiller saken seg ganske annerledes, i første rekke fordi man her kunne legge til selve billettprisen i brutto valutainntekt. Det er ikke helt lett å foreta korrekte sammenlikninger mellom de norske og de utenlandske turistskipene, fordi reiselivsstatistikken bare opererer med de turer og de passasjerer som utgikk fra utenlandsk havn. Det gjør at f.eks. *Irmis* og *Prins Olavs* Nordkapturer med utgangspunkt i Bergen ikke er inkludert. Det samme gjelder *Stavangerfjords* populærcruise fra Oslo, selv om en her tør regne med at de fleste passasjerene var norske.

En sammenstilling av reisene med norske turistskip med utgangspunkt i utlandet (hvilket vil si Storbritannia, med enkelte turer fra Frankrike og Belgia) i tidsrommet 1923-39 viser sammenlagt 209 turer, med i alt 33.077 utenlandske passasjerer.

Den gjennomsnittlige årlige inntekten av samtlige utenlandske turistskip for tidsrommet 1923-39 blir 3,9 mill. kroner, med 1,38 mill. (1923) og 5,5 mill. (1938) som høyeste og laveste beløp. Totalinntektene på de norske turistskipene beløp seg gjennomsnittlig til 1,5 mill., med 1,1 mill. i 1926 som det laveste og 2 mill. året etter som det høyeste beløp. Når disse summene fordeles på den enkelte turist, oppdager man imidlertid den egentlige forskjellen. Hver passasjer av de 451.743 som ankom til Norge med utenlandske flytende hotell, la etter seg gjennomsnittlig 134 kroner. På de norske skipene ble det tilsvarende beløpet 820 kroner, fordi dette som nevnt inkluderte billettprisen. De norske turistskipene kom også meget godt ut av sammenlikningen med den gjennomsnittlige inntekt fra samtlige turister som besøkte Norge i årene 1923-39. Dette beløp var beregnet til ca. 350 kroner.

Mot denne bakgrunn er det forståelig at de utenlandske flytende hotellene var gjenstand for en temmelig blandet vurdering fra norsk reiselivshold. Oppfatningen av hvilken betydning Hamburg-Süds og Kraft durch Freudes Norgesturer egentlig hadde, er omtalt i det foregående, men det fremkom også flere ganger almen kritikk mot at utlendingene på denne måten brakte med seg mat og seng inn i landet. Etter den store oppgangen i turistshipsbesøk i 1927, skrev Landslaget for Reiselivet bl.a. i sin årsberetning:

Vårt land tjener over 3 ganger så meget på de alminnelige turister som på de utenlandske flytende hoteller. Arbeidet for fremme av turisttrafikken må derfor gå ut på ikke bare å få flest mulig utlendinger til å reise til Norge, men å få dem til å reise til og fra Norge med norske kommunikasjoner og få dem til å bo i norske hoteller ... Når det er kommet så vidt at over halvdelene av samtlige utenlandske turister kommer til vårt land med de (norske og utenlandske) flytende hoteller, og disse reiser innskrenker seg til et besøk i de vestlandske fjorder, hvor de nok får anledning til å betrakte en del av våre vakreste naturscenerier, mens de ingen anledning får til å stifte bekjentskap med andre deler av landet eller befolkningen og deres kultur og arbeid, da turde det være på tide at landets egne hotell og kommunikasjoner treffer energiske foranstaltninger for å oppta konkurransen med de utenlandske turistskip.

Landslaget mente selv at løsningen på problemet måtte ligge i bedre hoteller og kommunikasjonsmidler, fremfor eventuelle særavgifter på de flytende hotellene, slik det ved flere anledninger ble slått til lyd for. Men selvsagt var ikke laget blindt for de mange både direkte og indirekte fordeler som fulgte med de flytende hotellene og deres besøk. Dette ble påpekt i årsberetningen for 1932, da man øynet at en ny oppgang i cruiseferien til Norge var i emning:

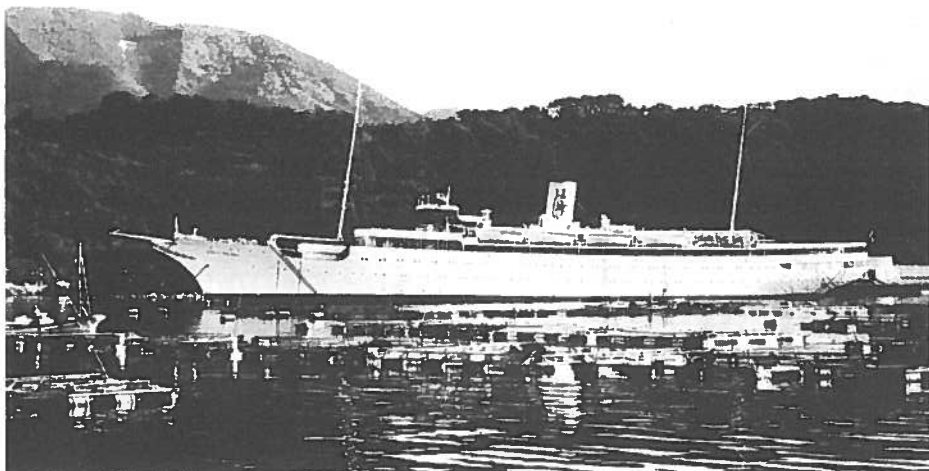
Det er gjennom en intens reklame at de store utenlandske dampskipsselskaper har bygget opp sin trafikk på Norge. Denne reklame kommer selvsagt Norge som turistland til gode. Det er Norges navn som fremheves også i de utenlandske dampskipsselskaperens reklame for sine cruise til Midnattsolens land, og mange av de flytende hotellenes passasjerer får utvilsomt lyst til å komme igjen, og da som vanlig turist, for også å se det indre av landet, det som han ikke kan se fra dekket på et turistskip.

E p i l o g.

Som etter den forrige verdenskrig, lå all internasjonal turisttrafikk nede i tiden nærmest etter 1945. Men på samme måte som *Meteor* innledet mellomkrigsepokens cruiseferd, skulle *Stella Polaris* gjøre det samme etter den annen verdenskrig.

Da skipet hadde gjennomgått en fullstendig reparasjon og modernisering etter tyskernes hardhendte behandling under okkupasjonen, kunne *Stella Polaris* høsten 1946 tilby amerikanerne krysstokt fra New Orelans til Vest-India og Mellom-Amerika. Så snart valutamessige forhold tillot det, var *Stella Polaris* også tilbake i norske farvann, med krysstokt til Nordkapp fra sommeren 1948, og i 1951 gjorde skipet sin første jordomseiling etter krigen.

Mange regnet en epoke som avsluttet da Bergenske samme år solgte *Stella Polaris* til Sverige. Men både Bergenske og andre norske rederier, Amerikalinen ikke minst, holdt oppe norske tradisjoner i cruiseferd også i 50- og 60-årene.



Stella Polaris ligger i dag i Kisho i Japan som «The Floating Hotel Scandinavia». (Y. Fukawa; fra tidsskriftet *Marine News*).

Begge disse rederier, sammen med Nordenfjeldske, har også vært med på den nye, eventyrlige ekspansjon som cruisebart under norsk flagg har opplevd det siste tiår. Det som har skjedd og fortsatt skjer i denne sektor i våre dager, har imidlertid andre rederier, med liten eller ingen eldre erfaring fra passasjerfart, like stor del av æren for. De førte nye ideer og tanker inn i denne meget spesielle form for skipsfart.

Salget av *Stella Polaris* i 1951 ble ikke slutten på noen epoke for skipet selv heller. Det beholdt sitt navn og sitt aristokratiske utseende, og kom like årvisst til Norge som noen gang før, inntil skipet gikk ut av aktiv fart i 1969, da det ble solgt til Japan. Et nylig publisert fotografi viser at skipet, som nå kalles *Scandinavia*, men som fortsatt har sitt gamle navn på skroget, fortsatt er førsteklasses vedlikeholdt i sin rolle som «landfast flytende hotell». Enda i dag kan det tjene som symbol på de «flytende hoteller» fra mellomkrigstiden.



Gallionen på *Prins Olav* pryder nå soldekket på cruiseskipet *Royal Viking Sky*. (B. Kolltveit).

Litteratur- og kildeliste.

Referansebøker og -artikler

- de Boer, G. J.: Nederlandse Passagierscheepen. Alkmaar 1978.
Bonsor, N. R. P.: North Atlantic Seaway. Vol. 1-5. Newton Abbot/Jersey 1975-80.
Danielsen, Rolf og Olav Vedeld: Det Nordenfjeldske D/S 1857-1957. Trondheim 1957.
Keilhau, Wilhelm: Norges eldste linjerederi. Det Bergenske D/S 1951-1951. Bergen 1951.
Kludas, Arnold: Die Schiffe der deutschen Afrika-Linien. Oldenburg. 1957.
Kludas, Arnold: Die Schiffe der Hamburg-Süd, Oldenburg 1976.
Kludas, Arnold: Great Passenger Ships of the World. Vol 1-5. Cambridge 1975-77.
Kludas, Arnold og Herb Bischoff: Die Schiffe der Hamburg-Amerika Linie. Vol. 1-2. Herford 1979-80.
Kolltveit, Bård: Med turister ombord. Norsk Sjøfartsmuseums årbok 1978. Oslo 1979.
Koren Wiberg, Chr.: Det Bergenske D/S i 75 aar. Bergen 1926.
Mielke, Otto: Ihr Feld war die Welt. *Reliance* und *Resolute*. Tidsskriftet S.O.S. Schicksale deutscher Schiffe nr. 144, München 1958.
Mitchell, W. H. og L. A. Sawyer: Cruising ships. London 1967.
Musk, George: Canadian Pacific. Newton Abbot 1981.
Olstad, Jan H.: På hjul over Mjøsa i hundre år. Hamar 1956.
Smith, Eugene W.: Passenger Ships of the World, Past and present. Boston 1963.
Solemdal, Martin: Mennesker og skip. Bergen 1945.
Veaa, Erik: Den norske Amerikalini 1910-1960. Oslo 1960.
Williams, David og Richard de Kerbeck: The Kraft durch Freude Ships. Artikkelserie i tidsskriftet *Sea Breezes*, Liverpool 1980.

Aviser, tidsskrift og andre periodika for tidsrommet 1921-1939.

- Aftenposten, Norges Handels- og Sjøfartstidende.
Marine Engineering and Shipping Age, Shipbuilding and Shipping Record, The Motor Ship, The Shipbuilder.
Lloyd's Daily Index, Lloyd's Register of Ships.
Årsmeldinger for Landslaget for Reiselivet i Norge.

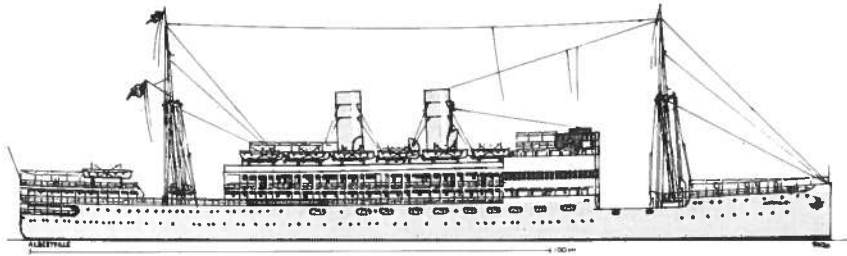
Forfatteren er dessuten stor takk skyldig til Paul H. Kanter og Eigil Helland-Hansen for verdifull assistanse og gode opplysninger.

Tillegg:

Utenlandske og norske turistskip i norske farvann 1921-1939

Listen er i første rekke basert på årsmeldingene fra Landslaget for Reiselivet i Norge i tidsrommet 1923-39. Opplysningene om skipsanløp de to årene før er samlet fra aviser og posisjonslister, og antas å være korrekte. Fra og med 1937 inneholdt ikke Landslagets årsmeldinger lenger spesifiserte skips- og anløpslister. Her er oppgaver over forhåndsannemelte besøk (publisert i april/mai) og posisjonslister brukt som kilder. Her ligger visse muligheter for utelatelse eller andre feil som følge av eventuelt kansellerte reiser eller senere anmeldte anløp.

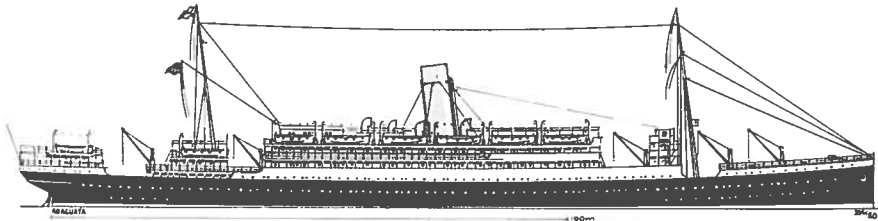
Profiltegningene er gjengitt i samme skala som de tilsvarende tegningene i artikkelen om de første cruiseskip i Museets årbok for 1878.



2

1. ADOLPH WOERMANN (1939, 1 reise)
8.577 BRT. Bygd 1922 i Hamburg. 1922: Woermann Linie, Hamburg. 1939: Senket 22.11. i Syd-Atlanteren. Lik: *Usambara*.

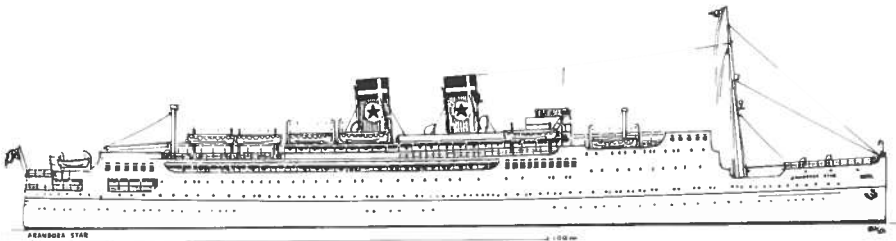
2. ALBERTVILLE (1935, 2 reiser)
10.338 BRT. Bygd 1928 i St. Nazaire. 1927: Compagnie Maritime Belge, Antwerpen. 1936/37: Ombygd, forlenget, 1 skorstein mot før 2. 11.047 BRT. 1940: Senket 11.6. utenfor Le Havre. Lik: *Leopoldville*.



4

3. ALMANZORA (1937, 1 reise)
16.034 BRT. Bygget 1915 i Belfast. 1915: Hjelpekrysser. 1919: Royal Mail Lines, Belfast. 1939: Troppekip. 1948: Opphugget. Lik: *Atlantis*.

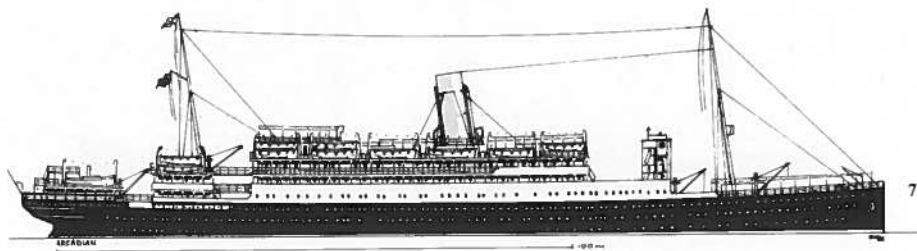
4. ARAGUAYA (1923, 1925–29, 25 reiser)
10.537 BRT. Bygd 1906 i Belfast. 1906: Royal Mail Lines, Belfast. 1930: Jugoslavenski Lloyd. *Kraljica Marija*. 1940: Franske regjering. *Savoie*. 1942: Senket 8.11. utenfor Casablanca. Lik: *Avon*.



6

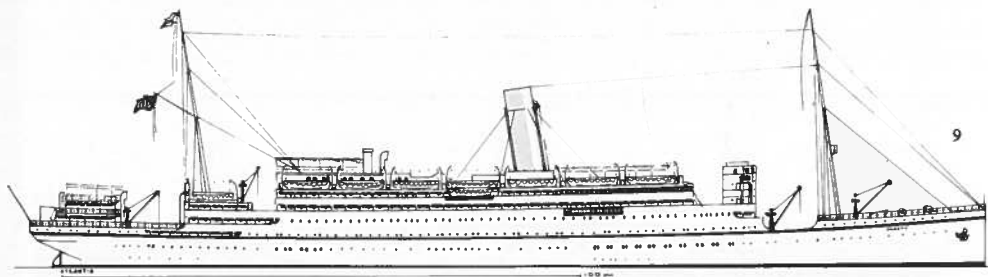
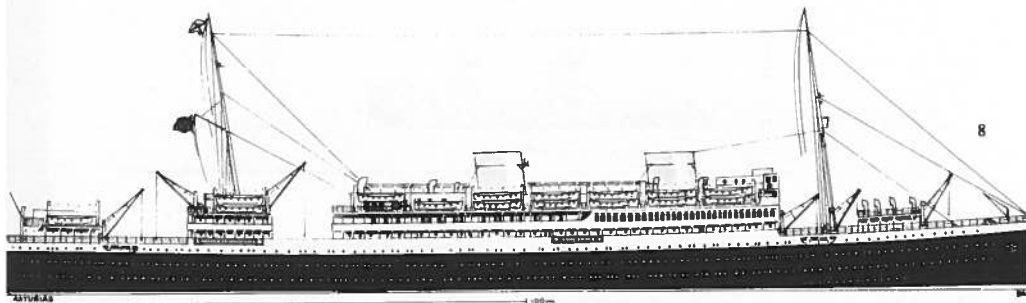
5. ARANDA (1932-33, 3 reiser)
592 BRT. Bygget 1920 i Turku. 1920: Finska Sjöfartsstyrelsen, Turku.

6. ARANDORA STAR. (1929–39), 39 reiser)
14.694 BRT. Bygd 1927 i Birkenhead. 1927: Blue Star Line, London. *Arandora*. 12.847 BRT. 1928/29: Ombygd til cruiseskip. *Arandora Star*. 1934: Ombygd, 15.305 BRT. 1936: Ombygd, aktermast fjernet. 15.501 BRT. 1940: Senket 1.7. av tysk ubåt vest for Irland. 761 av 1.608 omkom. De fleste var tyske og italienske krigsfanger.



7. **ARCADIAN** (1923–29, 36 reiser)
12.002 BRT. Bygd 1908 i Belfast. 1908: Royal Mail Lines, Belfast. *Asturias*. 1917: Torpedert 20.3. i Kanalen av tysk ubåt. Kondemnert, men berget. 1923: Repareert og omdøpt til cruiseskipet *Arcadian*. 1933: Solgt til opphugging i Japan.

8. **ASTURIAS** (1935, 1 reise)
22.071 BRT. Bygd 1926 i Belfast. 1926: Royal Mail Lines, Belfast. 1934: Ombygd, dieselmotorer skiftet ut med dampmotorer. 22.048 BRT. 1943: Torpedert og alvorlig skadd 25.7. av italiensk ubåt i Sør-Atlanderen. Slept til Freetown og lagt opp. 1947: Ombygget til trossertransportskip. 1957: Opphugget.



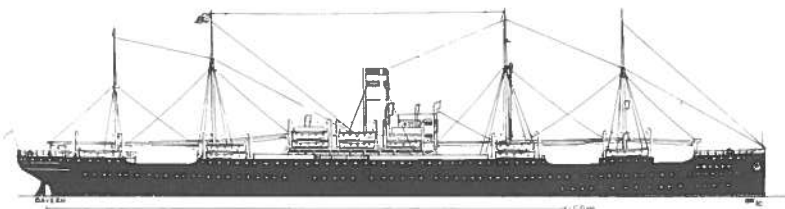
9. **ATLANTIS** (1930–39, 26 reiser)
15.135 BRT. Bygd 1913 i Belfast. 1913: Royal Mail Lines, Liverpool. *Andes*. 15.620 BRT. 1930: Ombygget til cruiseskip. *Atlantis*. 1939: Ombygget til hospitalskip. 1948: Emigrantskip til Australia/New Zealand. 1952: Opphugget. Lik: *Almanzora*.

10. **AUSONIA** (1932, 1 reise)
13.912 BRT. Bygd 1921 i Newcastle. 1921: Cunard Line, Liverpool. 1939: Hjelpekrysser. 1942: Verksted-skip, Royal Navy. 1965: Opphugget.

11. **AVON** (1921–22, 1929, 11 reiser)
11.073 BRT. Bygd 1907 i Belfast. 1907: Royal Mail Lines, Belfast. 1915: Hjelpekrysser, *Avoca*. 1917: Trossertransport, *Avon*. 1927: Hvitmalt. 1930: Opphugget. Lik: *Araguaya*.

12. **BALOERAN** (1935, 1 reise)
16.981 BRT. Bygd 1930 i Rotterdam. 1930: Rotterdamsche Lloyd, Rotterdam. 1940: Tatt av tyskerne. Ombygget til hospitalskip *Strassburg*. 1943: Senket og kondemnert etter minesprengning 1.9. utenfor Ijmuiden. Lik: *Dempo*.

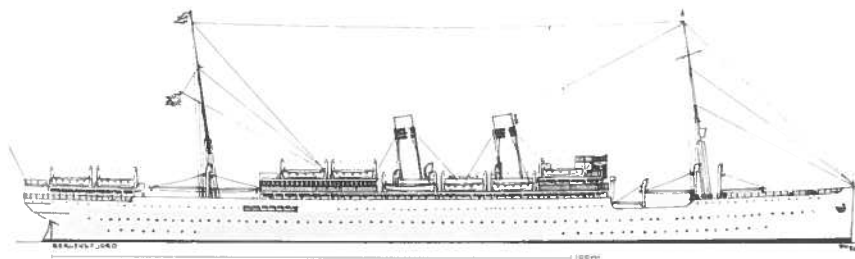
13. **BATORY** (1936–38, 3 reiser)
14.287 BRT. Bygd 1936 i Monfalcone. 1936: Gdynia-America Line, Gdynia. 1950: Polish Ocean Lines. 1969: Hotellskip i Gdansk. 1971: Opphugget. Lik: *Pilsudski*.



14

14. BAYERN (1933, 1935, 2 reiser)
9.014 BRT. Bygd 1921 i Bremen. 9121: Hapag, Hamburg. 1936: Messageries Maritimes, Dunkirk. *Sontay*. 1955: Transp. Mar. Altantida, Panama. *Sunlock*. 1959: Opphugget.

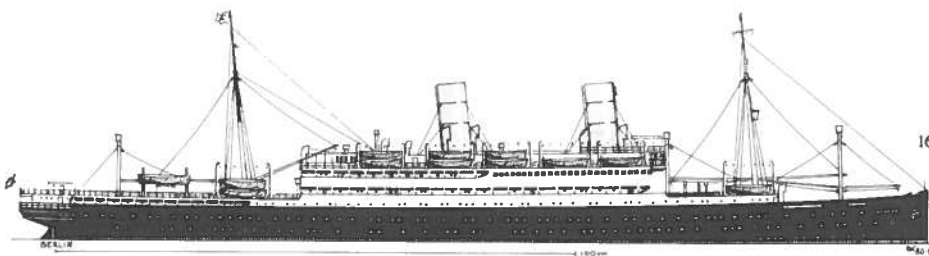
15. BERGENSFJORD
10.666 BRT. Bygd 1913 i Birkenhead. 1913: Den Norske Amerikalinje, Bergen. 1946: Home Lines, Panama. *Argentina*. 1953: Zim Israel Line, Haifa. *Jerusalem*. 1957: *Aliya*. 1959: Opphugget.



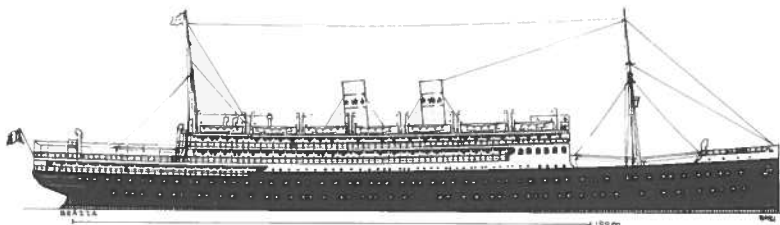
15

16. BERLIN (1928, 1935, 1938, 2 reiser + KdF i 1939)
15.286 BRT. Bygd 1925 i Bremen. 1925: Norddeutscher Lloyd. 1945: Senket 1.2. etter minesprengning utenfor Swinemünde. 1949: Berget av russerne. 1957: Reparat i Warnemünde for USSR. *Admiral Nakhimov*. I fart i Svartehavet.

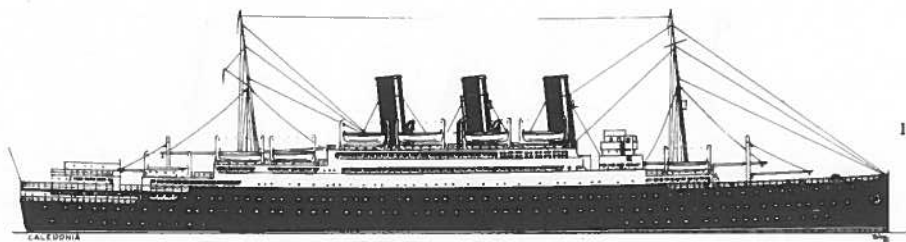
17. BRAZZA (1929-30), 1938, 3 reiser)
10.193 BRT. Bygd 1924 i Nantes. 1924: Cie. des Chargeurs Réunis, Le Havre. *Camranh*. Lasteskip. 1927: Ombygd til passasjerskip. *Brazza*. 1936: Ombygd, forlenget 10.387 BRT. 1940: Torpedert 28.5. av tysk ubåt vest for Porto.



16



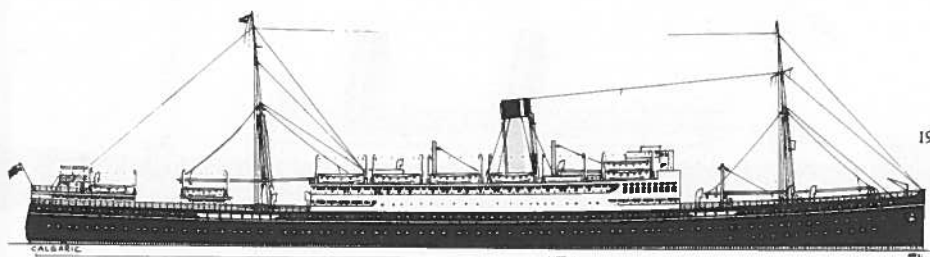
17



18

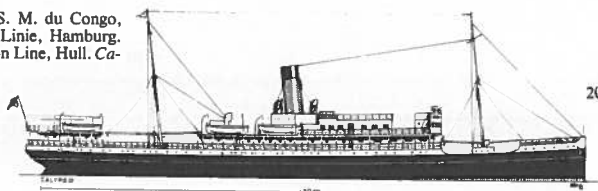
18. CALEDONIA (1933, 1939, 3 reiser)
17.046 BRT. Bygd 1925 i Glasgow. 1925: Anchor Line, Glasgow.
1939: Hjelpekrysser *Scotstoun*. 1940: Senket 13.6. av tysk ubåt i
Atlantehavet.

19. CALGARIC (1928–31, 1933, 8 reiser)
16.063 BRT. Bygd 1918 i Belfast. 1918: Shipping Controller.
Orca. 1922: Pacific Steam Nav. Co. Ombygd fra laste- til passa-
serskip. 1923: Royal Mail Lines. 1927: White Star Line. *Calga-
ric*. 1934: Opphugget.



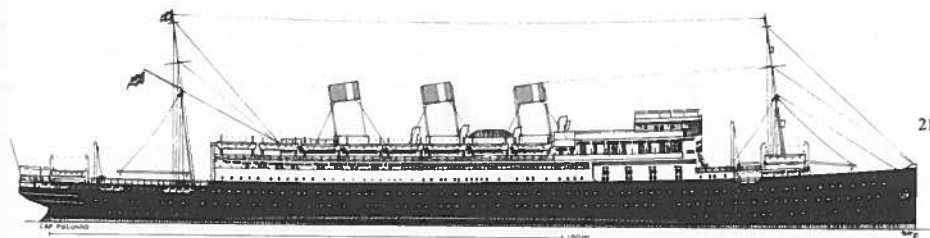
19

20. CALYPSO (Regulær fart Hull-Oslo 1920-36. Turistreiser
arrangert 1933-39, 23 reiser)
3.757 BRT. Bygd 1898 i Middelsbro. 1898: S. M. du Congo,
Antwerpen. *Bruxellesville*. 1901: Woermann Linie, Hamburg.
Alexandra Woermann. 1920: Eleirman's Wilson Line, Hull. *Ca-
lypso*. 1936: Opphugget.

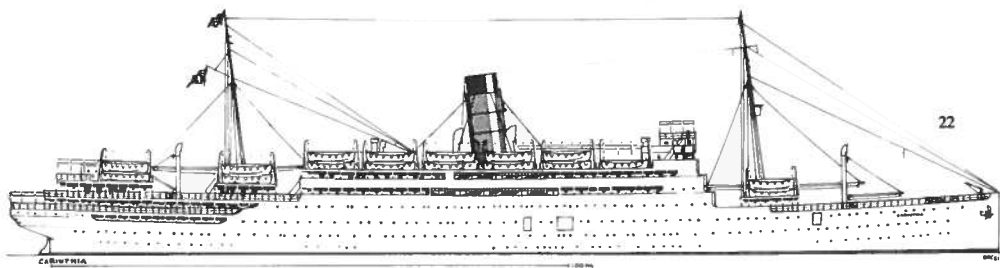


20

21. CAP POLONIO (1926, 1928–30, 4 reiser)
20.576 BRT. Bygd 1915 i Hamburg. 1915: Hjelpekrysser *Vineta*.
Hamburg-Süd, Hamburg. *Cap Polonio*. 1919: Shipping Cont-
roller/Union Castle Line, London. 1921: Hamburg-Süd. 1931:
Opplagt i Hamburg. 1935: Opphugget.



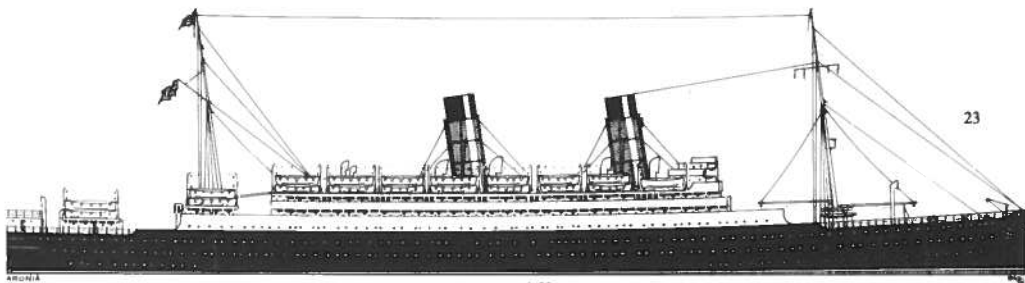
21



22

22. CARINTHIA (1926-36, 18 reiser)
20.277 BRT. Bygd 1925 i Barrow. 1925: Cunard Line. Ca. 1932:
Hvitmalt. 1939: Hjelpekrysser. 1940: Torpedert 6.6. vest for
Irland av tysk ubåt. Sank dagen etter. Lik: *Fanconia*.

23. CARONIA (1931, 1 reise)
19.594 BRT. Bygd 1905 i Glasgow. 1905: Cunard Line, Liver-
pool. 1932: Solgt til opphugging i Japan. Omdøpt *Taiseiyo Maru*
for overfarten.

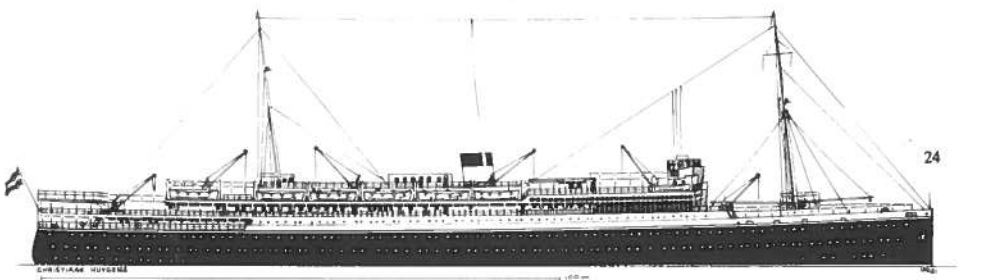


23

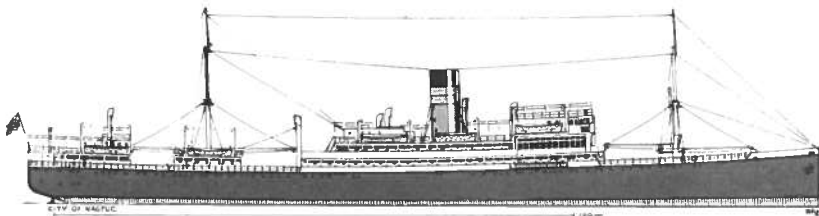
24. CHRISTIAAN HUYGENS (1934, 2 reiser)
15.637 BRT. Bygd 1928 i Amsterdam. 1928: S. M. Nederland,
Amsterdam. 1945: Minesprengt 26.8. mellom Antwerpen og
Rotterdam.

25. CITY OF NAGPUR (1935, 1936, 13 reiser)
10.138 BRT. Bygd 1922 i Belfast. 1922: Ellerman Lines, Glas-
gow. 1941: Torpedert 29.4. av tysk ubåt vest for Fastnet. Lik:
City of Paris.

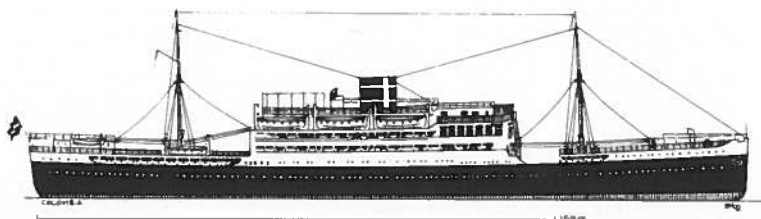
26. CITY OF PARIS (1923-24, 1935, 19 reiser)
10.902 BRT. Bygd 1922 i Newcastle. 1922: Ellerman Lines,
Glasgow. 1956: Opphugget. Lik: *City of Nagpur*.



24

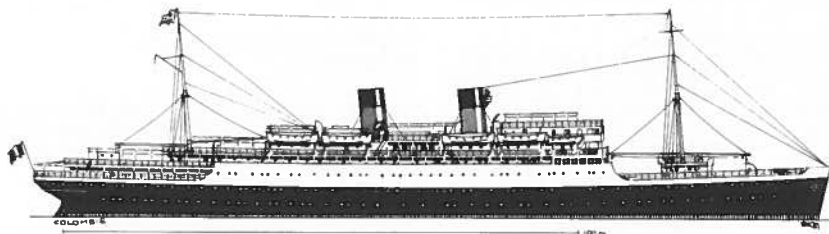


25



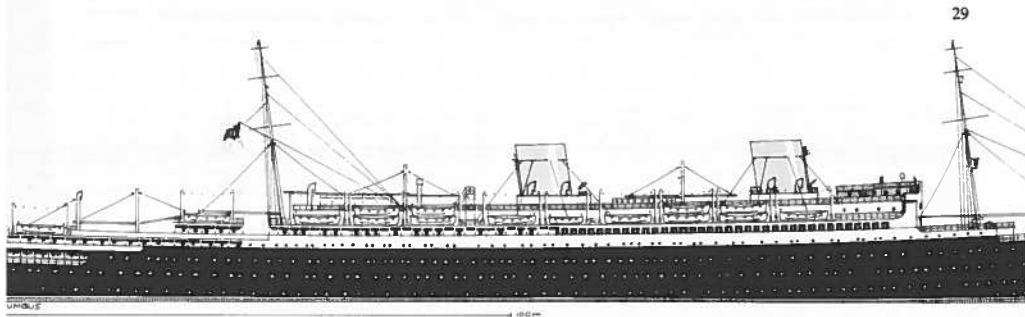
27

27. COLOMBIA (1933, 1936-39, 5 reiser)
10.782 BRT. Bygget 1930 i Rotterdam. 1930: KNSM, Amsterdam. 1942: Torpedert 27.2 utenfor Simonstown av tysk ubåt.



28

28. COLOMBIE (1933-36, 1938-39, 10 reiser)
13.391 BRT. Bygd 1931 i Dunkrik. 1931: Cie. Gle. Transatlantique. Opprinnelig sort, senere hvitmalt. 1948: Ombygd, én skorstein, 13.803 BRT. 1964: Typaldos Brothers, Pireus. *Atlantica*. 1970-74: Opphugget. Lik: *Cuba*.

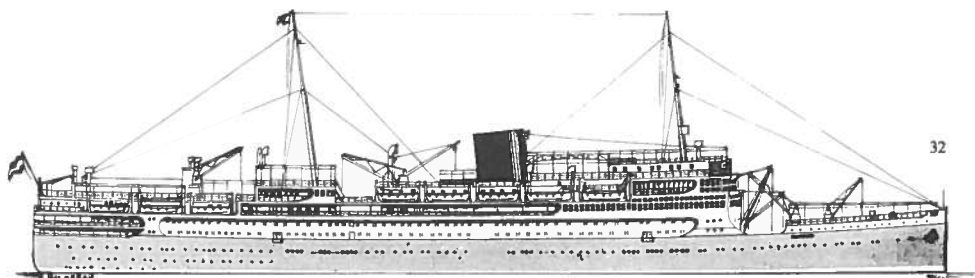


29

29. COLUMBUS (1935, 1938-39, 4 reiser + KdF)
32.354 BRT. Bygd 1923 i Danzig. 1923: Norddeutscher Lloyd, Bremen. 1929: Ombygd, nytt maskineri (turbiner) og lavere skorsteiner. 32.565 BRT. 1939: Satt i brann og senket av mannskapet 19.12. øst for Cape Hatteras, for å hindre oppbrिंगelse.

30. COSTA RICA (1935-36, 1937, 1939, 4 reiser)
8.672 BRT. Bygd 1910 i Amsterdam. 1910: S. M. Nederland, Amsterdam. *Prinses Juliana*. 1930: KNSM, Amsterdam. *Costa Rica*. 1941: Senket av bombe fly 27.4. utenfor Kreta.

31. CUBA (1931-32, 1937-39)
11.337 BRT. Bygd 1923 i Newcastle. 1923: Cie. Gle. Transatlantique, St. Nazaire. 1945: Senket av tysk ubåt 6.4. i den Engelske Kanal. Lik: *Colombie*.



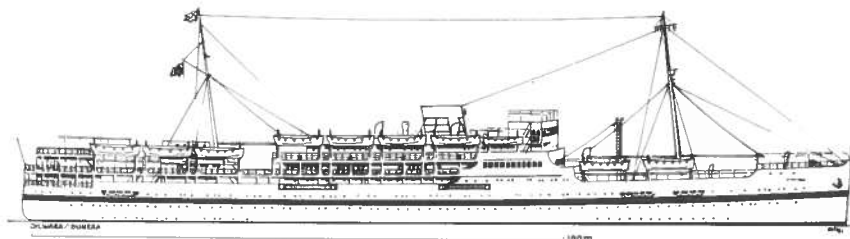
32

32. DEMPO (1932-33, 2 reiser)
16.979 BRT. Bygd 1931 i Vlissingen. 1931: Rotterdamsche Lloyd, Rotterdam. 1944: Senket 17.3. av tysk ubåt i Middelhavet. Lik: *Baloeran*.

33. DE GRASSE (1933, 1939, 2 reiser)
17.707 BRT. Bygd 1924 i Birkenhead. 1924: Cie. Gl. Transatlantique, Le Havre. 1944: Senket i Bordeaux under tyskernes tilbaketrekking. 1947: Repareert. 19.918 BRT., én skorstein. 1953: Canadian Pacific, London. *Empress of Australia*. 1956: Sicula Oceanica, Palermo. *Venezuela*. 1960: Forlenget. 18.769 BRT. 1962: Kondemnert etter grunnstøting 17.3. utenfor Cannes. Opphugget.

34. DER DEUTSCHE (1934-39, KdF)
Se: *Sierra Morena*.

35. DILWARA (1936-38, 5 reiser)
11.080 BRT. Bygd 1936 i Glasgow. 1936: British India Line, London. 1952: Ombygd. 12.555 BRT. 1960: China Nav. Co., London. *Kuala Lumpur*. Pilgrim/cruise fart i Østen. Opphugget. Lik: *Dunera*.

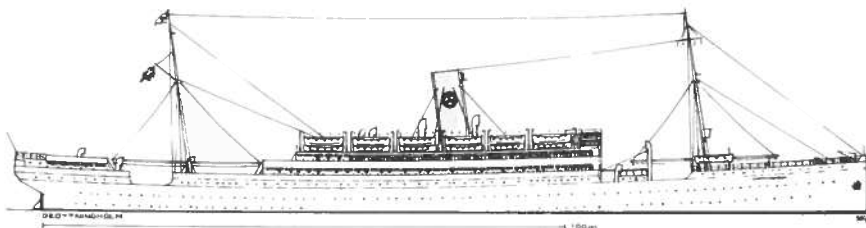


35

36. DORIC (1933-35, 4 reiser)
16.484 BRT. Bygd 1923 i Belfast. 1923: White Star Line, Liverpool. 1935: Kondemnert etter kollisjon 5.9. vest for Cap Finisterre. Opphugget. Lik: *Laurentic*.

36. DRESDEN (1934, KdF, 1 reise)
Se: *Ormuz*.

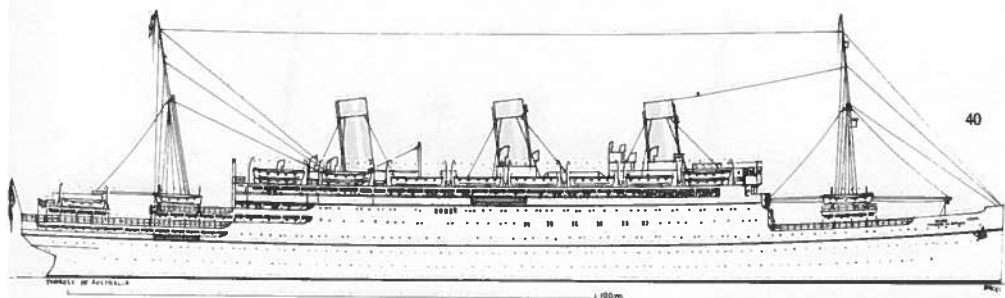
37. DROTNINGHOLM (1933-36, 1938-39, 6 reiser)
11.182 BRT. Bygd 1905 i Glasgow. 1905: Allan Line, Glasgow. *Virginian*. 1915: Canadian Pacific. 1920: Svenska Amerika Linien, Göteborg. *Drotningholm*. 1923: Nye turbiner. 1945: Home Lines, Panama. 1948: *Brasil*. 1951: *Homeland*. 1955: Opphugget. Lik (andre farger): *Marloch*.



37

38. DUNERA (1938, 4 reiser)
11.162 BRT. Bygd 1937 i Glasgow. 1937: British India Line, London. 1951: Ombygd. 12.615 BRT. 1961: Ombygd til seilende skoleskip/curiseskip. 12.620 BRT. 1967: Opphugget.

39. EMPEROR OF INDIA (1921, 1 reise)
11.430 BRT. Bygd 1914 i Greenock. 1914: P. & O. Line, Greenock. *Kaisar-I-Hind*. 1921: Midlertidig: *Emperor of India*. Opprinnelig navn senere samme år. 1938: Opphugget.



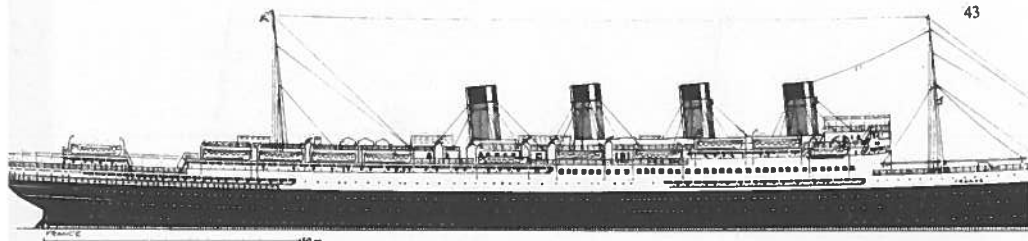
40

40. **EMPRESS OF AUSTRALIA** (1931, 1933-37, 11 reiser)
21.498 BRT. Bygd 1920 i Stettin. 1913: Sjøsat som *Admiral von Tirpitz* for Hapag. 1914: *Tirpitz*. 1920: Fullført, overtatt av Storbritannia. 1921: Canadian Pacific, London. *Empress of China*. 1922: *Empress of Australia*. 1926: Nytt maskineri. 1931: Hvitmalt. 1939: Troppetransportskip. 1952: Opphugget.

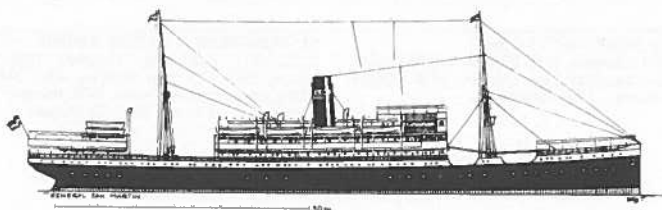
41. **FLANDRIA** (1924, 2 reiser)
10.171 BRT. Bygd 1922 i Glasgow. 1922: Koninklijke Hollandische Lloyd, Amsterdam. 1936: Cie. Gle. Transatlantique, Le Havre. *Bretagne*. 1939: Torpedert 14.10 i den Engelske Kanal av tysk ubåt.

42. **FOUCAULD** (1931-39, 9 reiser)
11.028 BRT. Bygd 1923 i La Seyne. 1923: Cie. des Chargeurs Réunis, Le Havre. *Hoedic*. 9.975 BRT. 1928: Kantret under forhaling i Le Havre. 1929: Reparerert. *Foucauld*. 1940: Senket av tyske bombefly 20.6. utenfor La Pallice.

43. **FRANCE** (1932, 1 reise)
23.666 BRT. Bygd 1912 i St. Nazaire. 1912: Cie. Gle. Transatlantique, Le Havre. 1914: Hjelpekrysser/toppeskip/hospitalskip. *France IV*. 1919: *France*. 1932: Opplagt om høsten. 1935: Opphugget.



43



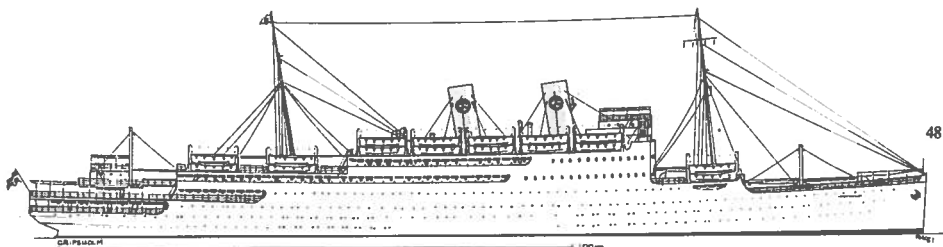
46

44. **FRANCONIA** (1924, 25, 1929, 1937-39, 6 reiser)
20.158 BRT. Bygd 1923 i Glasgow. 1923: Cunard Line, Liverpool. 1932 (ca.): Hvitmalt. 1939: Troppetransport. 1948: Passasjerferj UK-Canada. 1956: Opphugget. Lik: *Carinthia*.

45. **GELRIA** (1925-29, 9 reiser)
13.868 BRT. Bygd 1913 i Glasgow. 1913: Koninklijke Hollandische Lloyd, Amsterdam. 1931: Opplagt. 1935: Italienske stat. Troppetransportskip. *Grandisca*. 1943: Tysk hospitalskip. 1945: Britisk prise. 1947: Lagt opp etter havari i Venezia. 1950: Opphugget.

46. **GENERAL SAN MARTIN** (1923-25, 8 reiser)
6.061 BRT. Bygd 1912 i Hamburg. 1912: Woermann Linie, Hamburg. *Professor Woermann*. 1914: Kapret av britisk krysser. Troppetransport for britene. 1921: AG Hugo Stinnes, Hamburg. *Edmund Wagenknecht*. 1922: *General San Martin*. 1926: Lloyd Brasileiro, Rio de Janeiro. *Almirante Jaceguay*. 1952: Opphugget.

47. **GENERAL VON STEUBEN** (1933-37)
14.690 BRT. Bygd 1923 i Stettin. 1923: Norddeutscher Lloyd, Bremen. *München*. 13.325 BRT. 1930: Alvorlig brannherjet i New York. 1931: Fullstendig ombygd. *General von Steuben*. 1935: Hvitmalt. 1938: *Steuben*. 1945: Torpedert 9.2. av russisk ubåt utenfor Stolpmünde. Av ca. 6.000 ombordværende omkom vel halvparten.



48

48. GRIPSHOLM (1935-36, 2 reiser)
17.993 BRT. Bygd 1925 i Newcastle. 1925: Svenska Amerika Linie, Göteborg. 1932 (ca.): Hvitmalt. 1937: 18.134 BRT. 1949: Ombygd; nytt forskip, større skorsteiner. 19.105 BRT. 1954: Bremen-Amerika Linie, Bremen. Norddeutscher Lloyd, Bremen. *Berlin*. 1966: Opphugget.

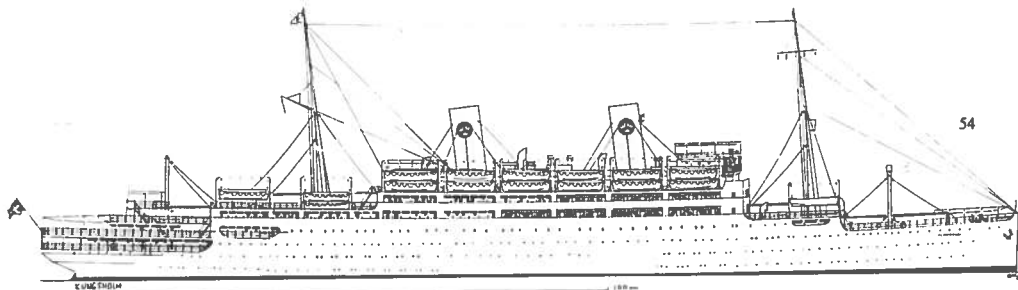
49. HAAKON VII (1922, 4 reiser)
1.347 BRT. Bygd 1907 i Trondheim. 1907: Det Nordenfjeldske Dampskibsselskab, Trondheim. 1929: Kondemndert etter grunnstøting ved Stavenes, Ytre Sogn.

50. IRMA (1922-26, ca. 25 reiser)
1.322 BRT. Bygd 1905 i Middelsbro'. 1905: Det Bergenske Dampskibsselskab. 1944: Torpedert 31.2. v/Kristiansund. 61 omkomne.

50. JAN PIETERSZOOEN COEN (1935, 1 reise)
11.140 BRT. Bygd 1915 i Amsterdam. 1915: S. M. Nederland, Amsterdam. 1940: Senket som sperring for innløpet til IJmuiden. 1945: Opphugget.

51. JOHAN DE WITT (1936, 1 reise)
10.474 BRT. Bygd 1920 i Amsterdam. 1920: S. M. Nederland, Amsterdam. 1948: Greek Line, Pireus. *Neptunia*. 1957: Kondemnert etter grunnstøting 2.11. v/Cobh, Irland.

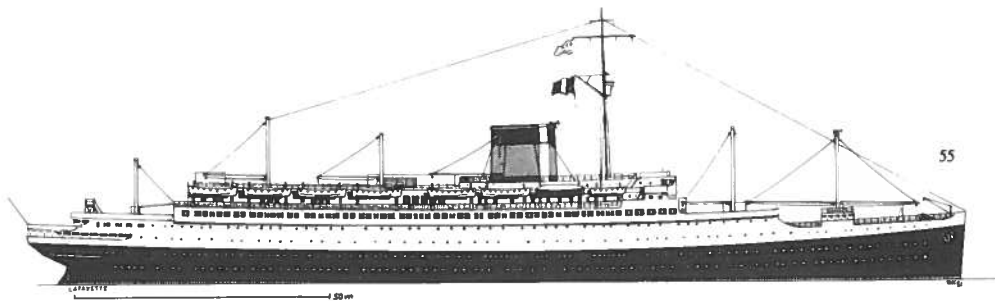
52. JOHAN VAN OLDENBARNEVELT (1932-33, 2 reiser)
19.040 BRT. Bygd 1930 i Amsterdam. 1930: S. M. Nederland, Amsterdam. 1962: Greek Line, Pireus. *Lakonia*. 1963: Brannherjet 22.12. utenfor Madeira, 128 omkomne. Tatt på slep av den norske bergingsbåten *Herkules*, men sank 29.12. vest for Gibraltar. Lik: *Marnix van St. Aldegonde*.



54

53. KOSCIUSZKO (1934-35, 1937, 3 reiser)
6.598 BRT. Bygd 1915 i Glasgow. 1915: Russian-American Line. *Czaritza*. 1921: Baltic American Line. *Lituanita*. 1930: Gdynia-America Line. *Kosciuszko*. 1950: Opphugget.

54. KUNGSHOLM (1932-39, 9 reiser)
20.223 BRT. Bygd 1928 i Hamburg. 1928: Svenska Amerika Linien. 1942: U.S. War Shipping Adm. *John Ericsson*. 1947: Home Lines, Panama. *Italia*. 1964: Freeport Bahama Enterprises. *Imperial Bahama*. 1965: Opphugget.



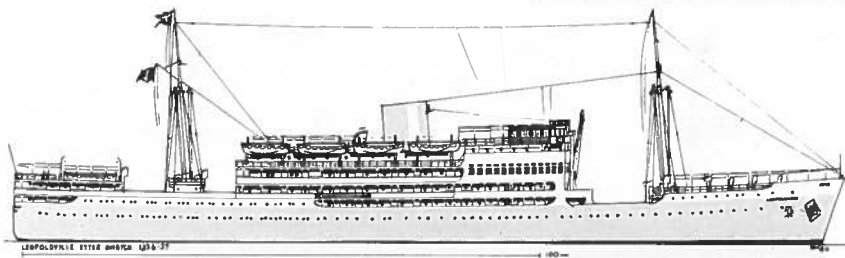
55

55. LAFAYETTE (1934-38, 5 reiser)
25.178 BRT. Bygd 1930 i St. Nazaire. 1930: Cie. Gle. Transatlantique. 1938: Totalkadd av brann 4.5. i Le Havre.

56. LANCASTRIA (1925-34, 1937-38, 15 reiser)
16.243 BRT. Bygd 1922 i Glasgow. 1922: *Tyrrhenia*. 1924: *Lancastria*. 1940: Bombet i senk utenfor St. Nazaire. Av 9.000 ombordværende omkom 5.000.

57. LAPLAND (1933, 1 reise)

17.540 BRT. Bygd 1909 i Belfast. 1909: Red Star Line, Antwerpen. 1914: White Star Line, Liverpool. 1930: Red Star Line, Liverpool. 1934: Opphugget.



59

59. LEOPOLDVILLE (1933-34, 1936-38, 13 reiser)

11.172 BRT. Bygd 1929 i Hoboken. 1929: Cie. Maritime Belge, Antwerpen. 1936/37: Ombygd, nytt forskip og 1 i stedet for 2 skorsteiner. 11.509 BRT. 1944: Torpedert 24.12. utenfor Cherbourg. 808 amerikanske soldater omkom.

60. LÜTZOW (1925-32, 17 reiser)

8.826 BRT. Bygd 1908 i Bremen. 1908: Norddeutscher Lloyd, Bremen. Lützow. 1914: Tatt av britene. Huntsend. 1924: Norddeutscher Lloyd. Lützow. 1933: Opphugget. Lik: York.

61. MADRID (1927, 1 reise)

8.777 BRT. Bygd 1922 i Stetting. 1922: Norddeutscher Lloyd, Bremen. Sierra Nevada. 1925: Madrid. 1934: Hamburg-Süd. 1941: Senket 9.12. av britiske fly utenfor Den Helder.

65. METEOR (1921-39, ca. 100 reiser)

3.613 BRT. Bygd 1904 i Hamburg. 1904: Hapag, Hamburg. 1919: Shipping Controller/Royal Mail Lines, London (Mgr.) 1921: H. J. Jewell, London. 1922: Bergenske D/S, Bergen. 1940: Tatt 7.5. av tyskerne. 1945: Senket av bombe fly 9.3. i Pillau.

66. MEXIQUE (1930, 1933, 2 reiser)

11.953 BRT. Bygd 1915 i Port de Bouc. 1915: Cie. Gle. Transatlantique, St. Nazaire. Lafayette. 1928: Mexique. 1940: Senket av magnetisk mine 19.6. utenfor Le Verdon.

67. MILWAUKEE (1933-38, 16 reiser)

16.699 BRT. Bygd 1929 i Hamburg. 1929: Hapag, Hamburg. 1945: Ministry of Transport, London. Empire Waveney. 1946: Totalskadd av brann 1.3. i Liverpool. 1947: Vraket opphugget.

68. MOLDAVIA (1934, 1937, 3 reiser)

16.277 BRT. Bygd 1922 i Birkenhead. 1922: P. & O., Liverpool. 1928: 2 i stedet for 1 skorstein. 1938: Opphugget.

69. MONGOLIA (1932-34, 4 reiser)

16.385 BRT. Bygd 1923 i Newcastle. 1923: P. & O., Newcastle. 1950: Inces Line, Panama. Europa. 1951: Nassau. 1954: Inces Line, Monrovia. 1961: Cia. Nav. Turistica Mexicana, Acapulco. Acapulco. 1964: Opphugget.

58. LAURENTIC (1933, 2 reiser)

18.724 BRT. Bygd 1927 i Belfast. 1927: White Star Line. 1940: Torpedert 3.11. utenfor Irland.

62. MARLOCH (1923, 1 reise)

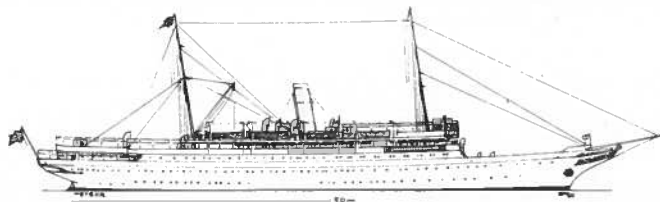
10.629 BRT. Bygd 1905 i Belfast. 1905: Allan Line, Glasgow. Victorian. 1915: Canadian Pacific, Belfast. 1922: Marloch. 1929: Opphugget. Lik (i profil): Drottningholm.

63. MARNIX VAN ST. ALDEGONDE (1933, 1937, 2 reiser)

19.129 BRT. Bygd 1930 i Amsterdam. 1930: S. M. Nederland, Amsterdam. 1943: Torpedert 6.11. i Middelhavet. Lik: Johan van Oldenbarnevelt.

64. MELITA (1932-33, 2 reiser)

13.967 BRT. Bygd 1918 i Belfast. 1918: Canadian Pacific, Belfast. 1935: Solgt italienske opphuggere, men videresolgt til Italias regjering. Liguria. Troppekip. 1941: Utbrent etter bombeangrep 22.1. i Tobruk. 1950: Vraket opphugget.



65

70. MONTCALM (1938-39, 2 reiser)

16.418 BRT. Bygd 1921 i Clydebank. 1921: Canadian Pacific, Liverpool. 1939: Hjelpepekrysser Wolfe. 1942: British Admiralty. Depotskip. 1952: Opphugget. Lik: Montclare, Montrose.

71. MONTCLARE (1933, 1937, 1939, 7 reiser)

16.314 BRT. Bygd 1922 i Clydebank. 1922: Canadian Pacific, Liverpool. 1942: British Admiralty. Depotskop. 1958: Opphugget. Lik: Montcalm, Montrose.

72. MONTE CERVANTES (1928-29, 7 reiser)

14.140 BRT. Bygd 1928 i Hamburg. 1928: Hamburg-Süd, Hamburg. Slått lekk av is 25.7. v/Spitsbergen. 1930: Kantret og sank 24.1. etter grunnstøting v/Illdandet, Argentina. Lik: Monte Olivia, Pascoal, Rosa, Sarmiento.

73. MONTE OLIVIA (1927-30, 10 reiser)

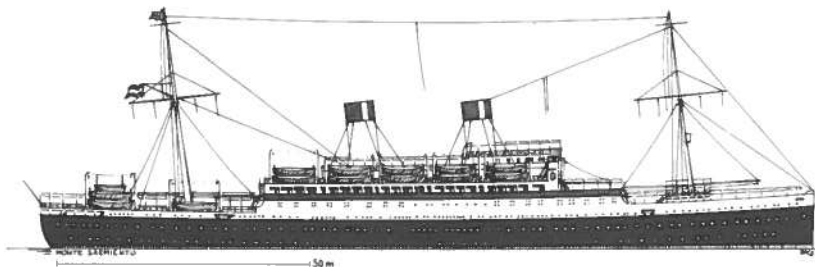
13.750 BRT. Bygd 1925 i Hamburg. 1925: Hamburg-Süd, Hamburg. 1945: Senket 3.4. av bombe fly i Kiel. Lik: Monte Cervantes, Pascoal, Rosa, Sarmiento.

74. MONTE PASCOAL (1931, 1934-37, 8 reiser)

13.870 BRT. Bygd 1931 i Hamburg. 1931: Hamburg-Süd, Hamburg. 1944: Utbrent 3.2. etter bombeangrep i Wilhelmshaven. 1945: Senket 31.12. av bitene i Skagerrak, lastet med kjemiske stridsmidler. Lik: Monte Cervantes, Olivia, Rosa, Sarmiento.

75. MONTE ROSA (1931-38, 25 reiser)
13.882 BRT. Bygd 1931 i Hamburg. 1931: Hamburg-Süd, Hamburg. 1942: Trosspetransport Danmark-Norge. 1945: Ministry of Transport, London. 1946: *Empire Windrush*. Trosspetransport. 1954: Sank 29.3. etter brann utenfor Cap Caxine i Middelhavet. Lik: *Monte Cervantes, Olivia, Pascoal, Sarmiento*.

76. MONTE SARMIENTO (1925-28, 1930, 15 reiser)
13.625 BRT. Bygd 1924 i Hamburg. 1924: Hamburg-Süd, Hamburg. 1942: Senket 26.2. av bombefly i Kiel. Lik: *Monte Cervantes, Olivia, Pascoal, Rosa*.



76

77. MONTROSE (1936, 1938, 3 reiser)
16.042 BRT. Bygd 1922 i Glasgow. 1922: Canadian Pacific, Liverpool. 1939: Hjelpetrosser *Forfar*. 1940: Torpedert 2.12. vest for Irland. Lik: *Montcalm, Montclare*.

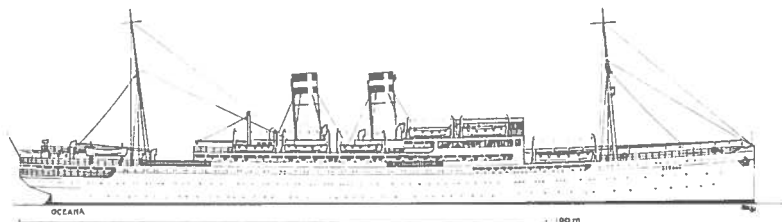
78. MONTROYAL (1926, 1 reise)
14.189 BRT. Bygd 1906 i Glasgow. 1906: Canadian Pacific, Liverpool. *Empress of Britain*. 1924: *Montroyal*. 1930: Opphugget i Stavanger.

79. MÜNCHEN (1925, 1 reise)
Se *General von Steuben*.

80. NEPTUNIA (1926, 3 reiser)
Se: *Oceana*.

81. NEURALIA (1932-35, 1938, 14 reiser)
9.082 BRT. Bygd 1912 i Glasgow. 1912: British India S.N. Co., Glasgow. 1945: Senket 1.5. utenfor Italia. Lik: *Nevasa*.

82. NEVASA (1935-37, 5 reiser)
9.056 BRT. Bygd 1913 i Glasgow. 1913: British India S.N. Co., Glasgow. 1948: Opphugget.



83

83. OCEANA (1928-34, 26 reiser. 1935-39 KdF)
8.791 BRT. Bygd 1913 i Bremen. 1913: Norddeutscher Lloyd, Bremen. *Sierra Salvada*. 1917: Brasilianske regering. *Avaré*. 1922: Kantret og sank 17.6 under forhaling i Hamburg. 1924: Victor Schuppe, Stettin. *Peer Gynt*. 1926: Sitmar, Genova. *Neptunia*. 1927: Hapag, Hamburg. *Meteor*. S.å.: *Oceana*. 1935: Kraft duch Freude. 1939: Tyske marine. Depotskip. 1946: Ministry of War Transport, London. *Empire Tarn*. S.å.: Sovjet-Unionen. *Sibir*. 1963: Opphugget.

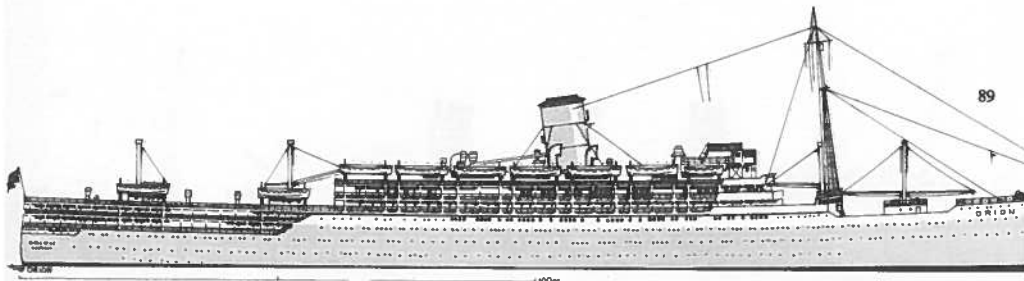
84. ODIN (1926, 1 reise)
1.137 BRT. Bygd 1902 i Stettin. 1902: Stettiner D/S Gesellschaft, Stettin. 1944: Senket 7.8. ved Pillau.

85. ORCADES (1938-39, 2 reiser)
23.456 BRT. Bygd 1937 i Barrow. 1937: Orient Line, London. 1942: Torpedert 10.10. vest for Kapp det Gode Håp. Lik: *Orion*.

85. ORDUNA (1933, 1935, 2 reiser)
15.507 BRT. Bygd 1914 i Belfast. 1914: Pacific S.N. Co., Liverpool. 1923: Royal Mail Line, Liverpool. 1927: Pacific S.N. Co. 1941: Trosspetransport. 1951: Opphugget.

87. ORFORD (1928-34, 21 reiser)
19.941 BRT. Bygd 1928 i Barrow. 1928: Orient Line, London. 1940: Utbrent etter bombeangrep 1.6. utenfor Marseille. Lik: *Oronsay, Orontes, Otranto*.

88. ORINOCO (1928, 29, 2 reiser)
9.660 BRT. Bygd 1928 i Bremen. 1928: Hapag, Hamburg. 1941: US Navy. *Puebla*. 1945: Mexico. 1947: Argentina. *Olympia*. S.å.: *Juan de Garay*. 1962: Opphugget.

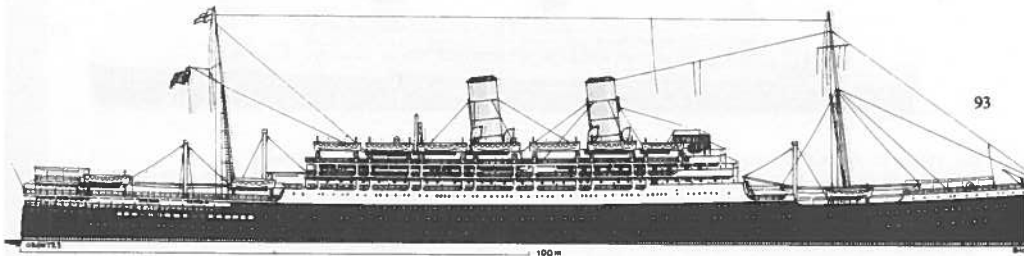


89. ORION (1936-39, 9 reiser)
23.371 BRT. Bygd 1935 i Barrow. 1935: Orient Line, London.
1960: P. & O.-Orient Line, London. 1963: Opphugget. Lik: *Orca*des.

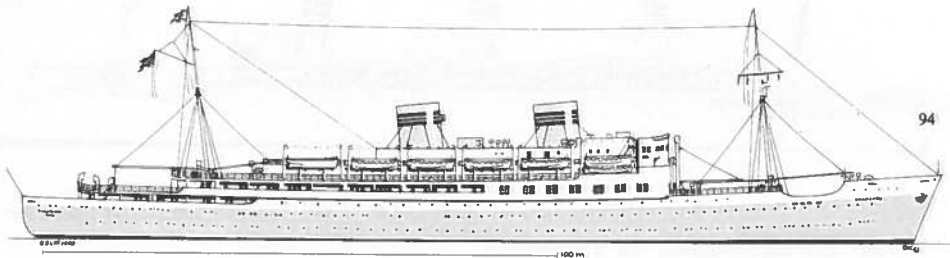
90. ORMONDE (1923-25, 14 reiser)
14.853 BRT. Bygd 1918 i Clydebank. 1918: Orient Line, Glas-
gow. 1939: Troppetransport. 1947: Emigrantskip. 1952: Opp-
hugget.

91. ORMUZ (1921, 5 reiser)
14.588 BRT. Bygd 1915 i Bremen. 1915: Norddeutscher Lloyd,
Bremen. *Zeppelin*. 1920: Orient Line, London. *Ormuz*. 1927:
Norddeutscher Lloyd, *Dresden*. 1934: Forlist 21.6. etter grunn-
støting ved Karmsundet.

92. ORONSAY (1926-27, 10 reiser)
20.001 BRT. Bygd 1925 i Clydebank. 1925: Orient Line, Glas-
gow. 1942: Senket 9.10 utenfor Vest-Afrika. Lik: *Orford*, *Oron-*
tes, *Otranto*.



93. ORONTES (1930-37, 27 reiser)
19.970 BRT. Bygd 1929 i Barrow. 1929: Orient Line, Barrow.
1962: Opphugget. Lik: *Orford*, *Oronsay*, *Otranto*, men disse
hadde loddrett forstevn.

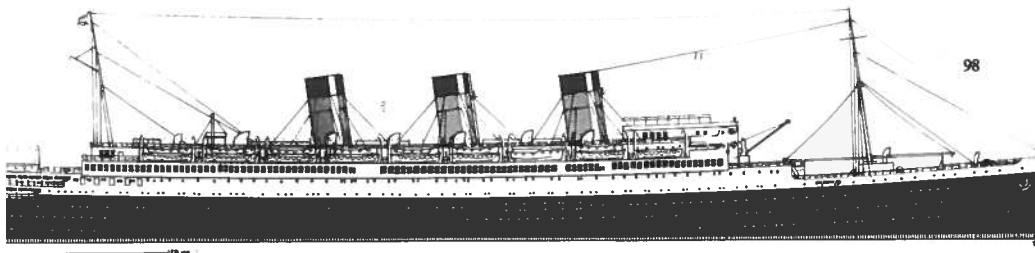


94. OSLOFJORD (1938-39, 2 reiser)
18.673 BRT. Bygd 1928 i Bremen. 1938: Den Norske Amerika-
linje, Oslo. 1940: Minesprengt 1.12. utenfor Newcastle.

95. OSTERLEY (1922, 1 reise)
12.129 BRT. Bygd 1909 i Glasgow. 1909: Orient Line, Glasgow.
1930: Opphugget.

96. OTRANTO (1926-29, 13 reiser)
20.032 BRT. Bygd 1925 i Barrow. 1925: Orient Line, Barrow.
1957: Opphugget. Lik: *Orford*, *Oronsay*, *Orontes*.

97. OSCAR II (1927, 1 reise)
10.012 BRT. Bygd 1902 i Glasgow. 1902: DFDS, København.
1934: Opphugget.



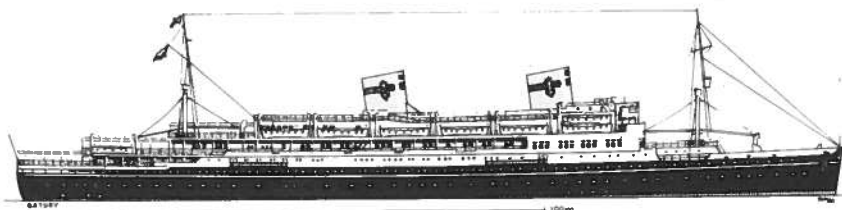
98

98. PARIS (1936-38, 3 reiser)
34.569 BRT. Bygd 1921 i St. Nazaire. 1921: Cie. Gle. Transatlantique, Le havre. 1939: Totalskadd av brann 19.4. i Le Havre.

99. PATRIA (1938, 1 reise)
16.595 BRT. Bygd 1938 i Hamburg. 1938: Hapag, Hamburg. 1945: Ministry of Transport, London. *Empire Welland*. 1946: Sovjet-Unionen. *Rossia*.

100. PEER GYNT (1024-25, 6 reiser)
Se: *Oceana*.

101. PILSUDSKI (1936-39, 3 reiser)
14.294 BRT. Bygd 1935 i Monfalcone. 1935: Gdynia-America Line, Gdynia. 1939: Senket av mine 26.11. utenfor Humber. Lik: *Batory*.



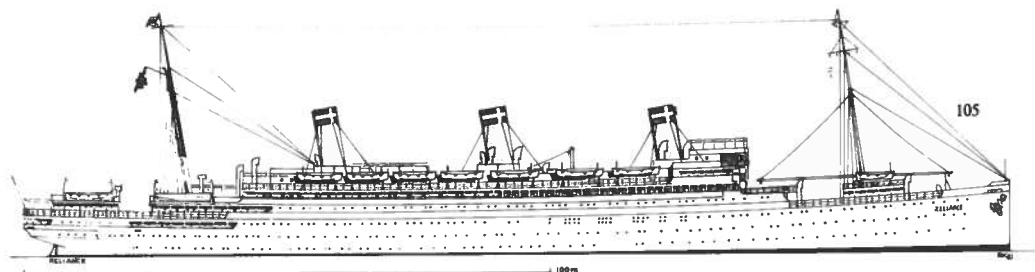
101

102. POLONIA (1928-33, 5 reiser)
7.858 BRT. Bygd 1910 i Glasgow. 1910: Russian American Line. *Kursk*. 1921: Baltic American Line. *Polonia*. 1930: Gdynia-America Line. 1939: Opphugget.

103. PRINS OLAV (1925-34, ca. 40 reiser)
2.113 BRT. Bygd 1908 i Glasgow. 1908: Britisk kongeyacht. *Alexandra*. 1925: Nordenfjeldske D/S, Trondheim. *Prins Olav*. 1925/26: Noe ombygd. 1937: Fullstendig ombygd, hurtigruteskip. 2.147 BRT. 1940: Senket 15.4. av tyske fly i Norskehavet.

104. RANCHI (1925-30, 14 reiser)
16.650 BRT. Bygd 1925 i Newcastle. 1925: P. & O., Newcastle. 1953: Opphugget.

105. RELIANCE (1927-38, 16 reiser)
19.980 BRT. Bygd 1915 i Geestemünde. 1915: Hapag, Hamburg. *Johann Heinrich Burchard*. 1916: *K. Hollandsche Lloyd, Amsterdam*. 1920: *Limburgia*. 1922: United American Lines, New York. *Reliance*. 1923: Registrert i Panama. 1926: Hapag. 1937: Modernisert, ovale skorsteiner. 1938: Totalskadd av brann 7.8. i Hamburg. Lik: *Resolute*.



105

106. REMBRANDT (1926, 1 reise)
5.876 BRT. Bygd 1906 i Amsterdam. 1906: S.M. Nederland, Amsterdam. 1928: Opphugget.

106. RESOLUTE (1927-33, 1935, 9 reiser)
20.200 BRT. Bygd 1920 i Bremen. 1920: Sjøsett som *William O'Swald* for Hapag. 1920: *K. Hollandsche Lloyd, Amsterdam*. *Brabantia*. 1922: United American Lines, New York. *Resolute*. 1923: Registrert i Panama. 1926: Hapag, Hamburg. 1935: Italienske regjering, troppe-transport. *Lombardia*. 1943: Utbrent og senket etter bombeangrep 4.8. i Napoli. Lik: *Reliance*.

107. RUNDAM (1928, 1 reise)
12.527 BRT. Bygd 1901 i Belfast. 1901: Holland-Amerika Lijn, Rotterdam. 1929: Opphugget.

108. ROBERT LEY (1939, KdF)
27.288 BRT. Bygd 1939 i Hamburg. 1939: Deutsche Arbeitsfront, Kraft durch Freude. 1945: Utbrent etter bombeangrep 24.3. i Hamburg. 1947: Vraket opphugget. Forholdsvis lik: *Wilhelm Gustloff*.

109. ROTTERDAM (1933-38, 7 reiser)
24.149 BRT. Bygd 1908 i Belfast. 1908: Holland-Amerika Lijn, Rotterdam. 1940: Opphugget.

110. SAMARIA (1934, 2 reiser)
19.602 BRT. Bygd 1921 i Birkenhead. 1921: Cunard Line, Liverpool. 1956: Opphugget. Forholdsvis lik: *Carinthia*, *Franconia*.

111. SIBAJAK (1933, 1 reise)
12.040 BRT. Bygd 1927 i Vlissingen. 1927: Rotterdamsche Lloyd, Rotterdam. 1959: Opphugget.

112. SIERRA CORDOBA (1927-28, 1930-35, 16 reiser + 1936-39 KdF)
11.469 BRT. Bygd 1924 i Bremen. 1924: Norddeutscher Lloyd, Bremen. 1935: Deutsche Arbeitsfront/Kraft durch Freude. 1946: Totalskadd av brann 13.1. i Hamburg. 1948: Vraket sank 18.1. utenfor Esbjerg under slep til Skottland. Lik: *Sierra Ventana*, *Der Deutsche*.

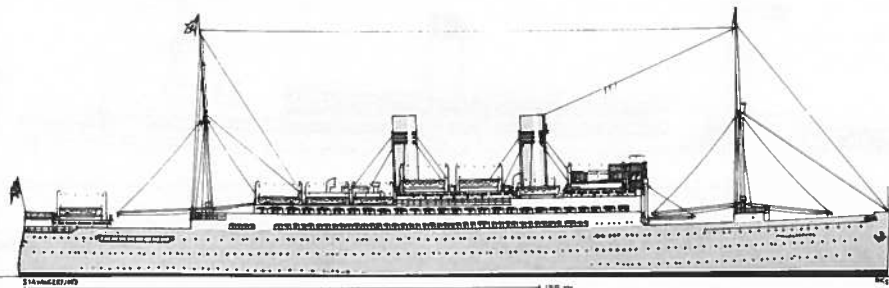
113. SIERRA VENTANA (1928-29, 3 reiser)
11.392 BRT. Bygd 1923 i Bremen. 1923: Norddeutscher Lloyd, Bremen. 1935: «Italia» Flotta Riunite, Genova. *Sardegna*. 1937: Lloyd Triestino, Trieste. 1940: Senket 29.12. utenfor Valona av gresk ubåt. Lik: *Sierra Cordoba*, *Der Deutsche*.

114. SIMON BOLIVAR (1934-36, 1939, 4 reiser)
7.906 BRT. Bygd 1927 i Rotterdam. 1927: K. Nederlandsche S. M., Amsterdam. 1939: Torpedert 18.11.

115. SLAMAT (1935, 2 reiser)
11.407 BRT. Bygd 1924 i Vlissingen. 1927: Rotterdamsche Lloyd, Rotterdam. 1931: Ombygd, Maierform-baug. 11.636 BRT. 1941: Bombet i senk 27.4. utenfor Nauplia.

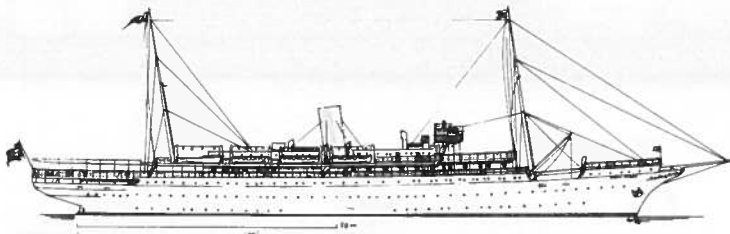
116. ST. LOUIS (1934-38, 10 reiser + KdF)
16.732 BRT. Bygd 1929 i Bremen. 1929: Hapag, Hamburg. 1944: Sterkt ødelagt av bombeangrep 30.8. i Hamburg. Brukt som hotellskip. 1952: Opphugget. Lik: *Milwaukee*.

117. STATENDAM (1935, 1 reise)
29.511 BRT. Bygd 1929 i Belfast/Schiedam. 1929: Holland-Amerika Lijn, Rotterdam. 1940: Totalskadd av brann 11.5. etter tysk bombeangrep.



118. STAVANGERFJORD (1925-27, 1932-39, ca. 15 reiser)
12.997 BRT. Bygd 1918 i Birkenhead. 1918: Den Norske Amerikalijnje, Stavanger. 1964: Opphugget.

119. STELLA POLARIS (1927-39, ca. 70 reiser)
5.208 BRT. Bygd 1927 i Göteborg. 1927: Det Bergenske D/S-selskab. 1951: Rederi-AB Clipper, Malmö. 1969: Solgt til Japan. Stasjonært «flytende hotell». *Scandinavia*.



120. STEUBEN (1938-39).
Se: *General von Steuben*.

121. STRATHALLAN (1938, 1 reise)
23.722 BRT. Bygd 1937 i Barrow. 1937: P. & O., London. 1942: Torpedert 21.12. utenfor Oran. Forholdsvis lik: *Orion*, *Orcades*, men hvitmalet, og med 2 mastar.

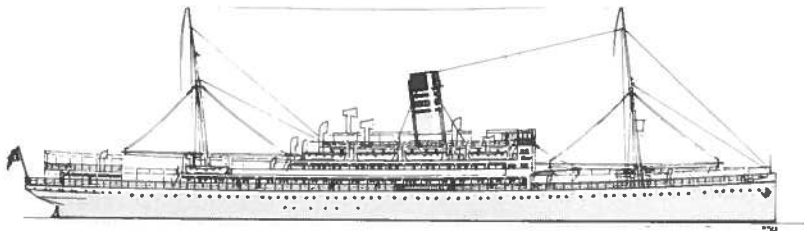
122. STRATHNAVER (1935, 1 reise)
22.547 BRT. Bygd 1931 i Barrow. 1931: P. & O., London. 1948: Opprinnelig 3 skorsteiner redusert til 1. 1962: Opphugget.

123. STUTTIGART (1926-27, 1935-38, 18 reiser + KdF)
13.325 BRT. Bygd 1924 i Stettin. 1924: Norddeutscher Lloyd, Bremen. 1938: Deutsche Arbeitsfront/Kraft durch Freude. 1943: Bombet i senk utenfor Gdynia 9.10.

124. TARAKAN (1935-36, 1939, 16 reiser)
8.143 BRT. Bygd 1930 i Schiedam. 1930: S. M. Nederland, Amsterdam. 1961: Opphugget.

125. TJERIMAI (1925, 1 reise)
7.497 BRT. Bygd 1920 i Hamburg. 1916: Sjøsett som *Marie Woermann* for Woermann Linie, Hamburg. 1917: *Wadai*. 1920: fullført. 1921: Rotterdamsche Lloyd, Rotterdam. *Tjerimai*. 1933: S. Misr de Nav. Marit., Alexandria. *El Nil*. 1951: Pan-Islamic S/S Co., Karachi. *Safina-E-Murad*. 1953: Opphugget.

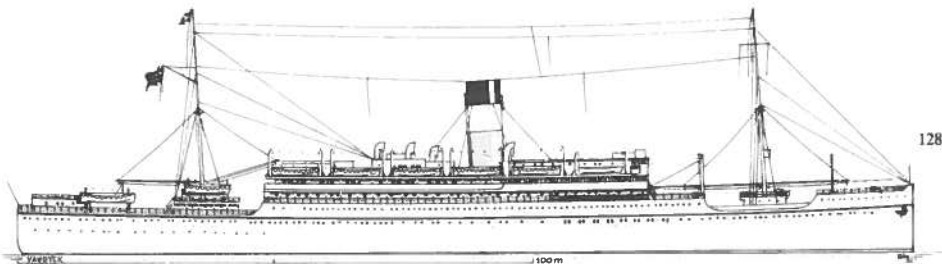
126. TUSCANIA (1934, 1936-38, 5 reiser)
16.991 BRT. Bygd 1922 i Glasgow. 1922: Anchor Line, Glasgow. 1939: Greek Line, Pireus. *Nea Hellas*. 1955: *New York*. 1961: Opphugget.



127

127. USAMBARA (1924, 1938, 5 reiser)
8.690 BRT. Bygd 1923 i Hamburg. 1923: Deutsche Ost-Afrika Linie, Hamburg. 1945: Senket under bombeangrep 20.3. i Stettin. Lik: *Adolph Woermann*.

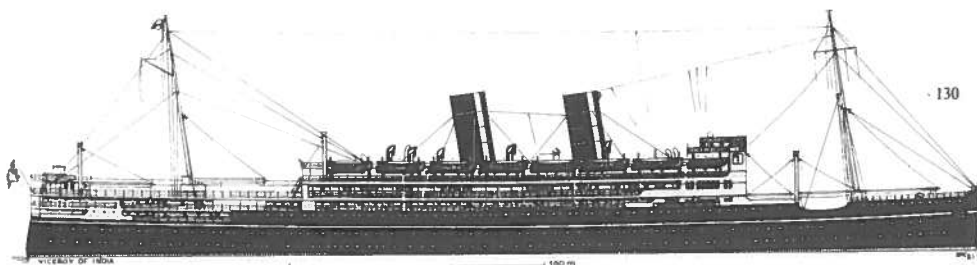
128. VANDYCK (1934-39, 15 reiser)
13.233 BRT. Bygd 1921 i Belfast. 1921: Lamport & Holt, Liverpool. 1932: Hvitmalt. 1940: Senket 11.6. av tyske bombefly nord for Harstad. Lik: *Voltaire*.



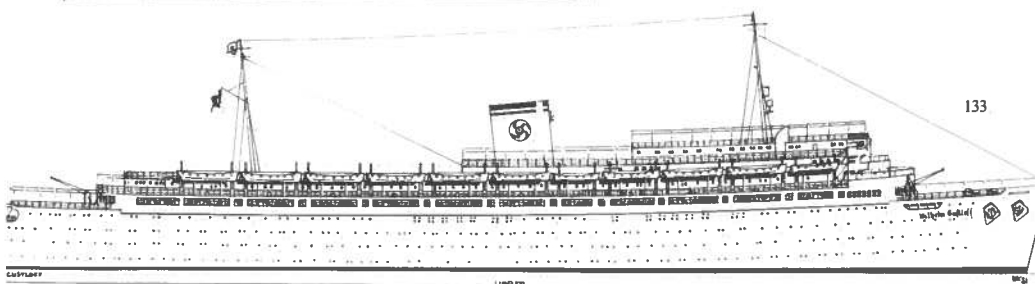
128

129. VEENDAM (1934-36, 1938, 5 reiser)
15.450 BRT. Bygd 1923 i Govan. 1923: Holland-Amerika Lijn, Rotterdam. 1953: Opphugget. Lik: *Volendam*.

130. VICEROY OF INDIA (1930-39, 16 reiser)
19.648 BRT. Bygd 1929 i Glasgow. 1929: P. & O., Glasgow. 1942: Senket 11.11. av tysk ubåt utenfor Oran.



130



133

131. VEENDAM (1933-35, 1938, 5 reiser)
15.434 BRT. Bygd 1922 i Govan. 1922: Holland-Amerika Lijn, Rotterdam. 1952: Opphugget. Lik: *Veendam*.

133. WILHELM GUSTLOFF (1938-39, KdF)
25.484 BRT. Bygd 1938 i Hamburg. 1938: Deutsche Arbeitsfront/Kraft durch Freude, Hamburg. 1945: Senket 30.1. av tysk ubåt utenfor Stolpmünde. Av 6.100 ombordværende overlevde 904. Forholdsvis lik: *Robert Ley*.

132. VOLTAIRE (1934-37, 8 reiser)
13.248 BRT. Bygd 1923 i Belfast. 1923: Lamport & Holt, Liverpool. 1941: Senket 4.4. av tysk raider *Thor*. Lik: *Vandyck*.

134. YORCK (1927-28, 2 reiser)
8.967 BRT. Bygd 1906 i Danzig. 1906: Norddeutscher Lloyd. 1933: Opphugget. Lik: *Lützow*.

Summary.

Norwegian cruise vessels and foreign cruising to Norway during the inter-war years.

Pleasure cruises in passenger liners, which had developed much during the first decade of this century, came to a complete standstill with the outbreak of World War I. (The pre-1914 period of cruising was treated in an article by the same author in the 1978 Yearbook of the Norwegian Maritime Museum.) Cruising was not resumed until 1921, when some tourist voyages were arranged from British as well as American ports. Apart from a recession in the years just before and after 1930, this form of holiday grew steadily until the outbreak of the Second World War in 1939.

The Norwegian fjords and North Cape had been favourite targets among cruise operators since this kind of holidaymaking had begun some 40 years earlier. This still proved to be the case after World War I. The Bergen S.S. Co, popularly referred to as the Bergen Line, with cruising experience going as far back as the 1880ies, re-entered the cruising business in 1921, with the ex-German yacht *Meteor*, bought from Britain. In fact she was the first vessel to begin a cruise since 1914. The Bergen Line was, however, followed closely by two other well-established pre-war cruise operators, namely the Orient Line and Royal Mail Lines, who arranged several cruises to West Norway in the summer 1921. The American travel bureau Raymond & Whitcomb arranged its first North Cape cruise out of New York the same year, with the chartered P.&O. liner *Kaisar-I-Hind*. The expectations were fulfilled, and the cruises were repeated and expanded in the following years.

Meteor proved a great success for the Bergen Line, both operationally and financially. Until 1939, she made 6 to 10 West Norwegian cruises from England annually. *Meteor* also inaugurated Norway's role in international cruising. In the winter 1921/22 she did a series of Mediterranean cruising voyages. The new, purpose-built motor yacht *Stella Polaris* replaced her in the Mediterranean from 1927. This vessel is perhaps the most famous of all cruising yachts, partly due to her exceptionally handsome exterior. During the summer season, *Stella Polaris* carried tourists to North Cape and Spitsbergen. These cruises had been resumed by the Bergen Line with the *Irma* in 1922. *Stella Polaris* was also employed on winter cruises to the Far East and round the world.

The Nordenfjeldske S.S. Co. of Trondheim, consort of the Bergen Line in Norwegian pre-war cruising, resumed tourist trips to North Cape in 1922 with the *Haakon VII*. In 1925, however, the company acquired the British royal yacht *Alexandra*, renamed her *Prins Olav* and offered cruises to North Cape and Spitsbergen until 1934, when high operating costs caused them to withdraw the ship and have her converted for ordinary coastal mail service.

The Norwegian Ameria Line arranged its first cruises to North Cape between 1925 and 1927, with the transatlantic liners *Bergensfjord* and *Stavangerfjord*. These cruises were resumed in 1932, mainly with a view to attract Norwegian holidaymakers. One or two trips to North Cape and Iceland were arranged every summer during the remaining 'thirties. With the delivery of the new *Oslofjord* in 1938, the Line definitely entered the American holiday market, offering Caribbean cruises in the winter season, in addition to a North Cape/Baltic luxury cruise.

Among foreign shipping companies, British and German lines dominated the cruising market, as they had done before the war. A growing number of British companies began cruising, especially after 1930, with the gradual reduction in the number of passengers/emigrants transported on the ordinary services. The large German companies, almost completely bereaved of tonnage after the Armistice, re-entered cruising in 1922. The Germans introduced «mass tourism» in sea voyages by employing emigrant ships for cheap holidays, firstly by the companies themselves, but from 1934 onwards mainly through the Nazi-organised Kraft durch Freude (Strenght through Joy) holidays.

Several Dutch and some French shipping companies also employed a number of their passenger vessels on the cruising market, with numerous trips to Norwegian waters. The same was the case with Belgian, Swedish and Polish companies. No American-flag tourist vessel visited Norway during the inter-war years, due to high operational costs and the fact that American passenger liners were

affected by the US Prohibition laws, making them «dry». Instead, American operators chartered European ships, and besides, Americans were generally found among the passengers on any cruising vessel.

The value of foreign exchange brought into Norway by cruise passenger on foreign ships compared unfavourably with that of other holidaymakers, who spent money on Norwegian transport services and hotels. Norwegian tourist authorities were, of course, aware of this fact. They urged hotel owners and transport companies to endeavour to make their service more competitive, but were reluctant to impose any special duties on cruise passengers as a compensation. They also realised that the advertisement campaigns carried out by foreign shipping lines and tour operators to attract the cruising public, would give favourable information and publicity about Norway. Passengers watching Norway's scenery from the deck of a cruising liner might also be inspired to return on his own another year, to see and learn more about this country, its people, history and culture.