



M/S INDIEN var en tro kopi af de 3-mastede ØK-skibe og som disse bygget uden skorsten. Her fotograferet i Buenos Aires 1926.

(Foto H&S)

The M/S INDIA was a true copy of the three-masted EAC ships and like these it was built with no funnel. Photographed here in Buenos Aires in 1926.

(Photo DMM)

Da Orient gik fra damp til diesel

– et blik på de nye motorskibe

Forfatteren er lektor cand. mag. i fransk, tysk og russisk, men har også en maritim fortid. Han har desuden skrevet bøger om rederierne ØK, Ove Skou, Dansk-Fransk, A. P. Møller-Mærsk samt Norden og Torm. Denne artikel handler ikke kun om motorskibene,¹ men også om selve rederiets historie.

Tilbageblik på rederiets opstartsfasen

Da ØK ønskede at skille sig helt af med sine dampskibe for at gå over til udelukkende motorskibe, blev der oprettet et nyt selskab, Dampskibsselskabet Orient A/S, hvortil der solgtes 10 dampskibe. Efter satsningen i 1912 med verdens første oceangående dieselmotorskib, det berømte SELANDIA, og kompagniets succes med motorskibene i de efterfølgende år stod det nemlig klart for folkene i ØK, at dampskibenes dage var ved at være talte.

Man begyndte derfor at overveje, hvorledes man bedst kunne skille sig med kompagniets flåde af dampskibe, men en verdenskrig komplicerede processen. Selvfølgelig kunne kompagniet vente til krigen var forbi, men ingen kunne forudsige hvornår, og heller ikke hvorledes tonnagebehovet og priserne så ville være. Et salg til udlandet var vanskeligt med den nye lov fra efteråret 1915, ifølge hvilken provenuet ved et sådant salg skulle båndlægges til anskaffelse af ny tonnage. Tilbage var

muligheden for et salg inden for landets grænser. Derved opstod tanken om at oprette et nyt rederi og sælge tonnagen hertil. Som tænkt så gjort. Et rederi, Dampskibsselskabet Orient A/S,² med en aktiekapital på 10 mio. kr. blev stiftet d. 15. september 1915. ØK beholdt selv 50 % af aktierne, og kompagniets aktionærer fik tilbudt den anden halvdel. Man var nu sikker på kontrol med selskabet og ved at sælge dampskibene hertil, sikrede man sig adgang til anvendelse af tonnagen, når der var behov derfor. Det skal ikke forstås således, at der var tale om gamle, udtjente og usælgelige skibe. Fem af skibene var bygget i 1914, de var egentlig tiltænkt den påbegyndte fart på Sydafrika, og to af dem var allerede overgået til det Sydafrikanske Handelsselskab, men ØK købte dem tilbage og lod dem tilgå Orient. Yderligere to skibe var kun to år gamle og kun et enkelt var tretten år gammelt.

Det var en ganske genial plan, som ØK havde udtænkt; og skulle det gå dårligt for det nye rederi, ville det kun indirekte påvirke ØK via dets aktiebeholdning. Orient fik en god start. Det fik overladt de ti skibe til en ret favorable pris på i alt 13,5 mio. kr., og det var noget under verdensmarkedsprisen; charteraftalen var også til stede, og tidspunktet var særdeles gunstigt, da konjunkturerne var bedre end

nogensinde. Som leder af det nye rederi indsatte man den hidtidige leder af ØK's assuranceafdeling, kontorchef H. Gether, der dog også havde rederierfaring, og som undertiden var trådt i stedet for direktør Chr. Schmiegelow,³ der forestod ØK's skibsafdeling. Desuden skulle Gether, der fik titel af forretningsfører, bistås af en bestyrelsesdelegation på to mand, men denne delegation kom fremover dog kun til at bestå af Schmiegelow. Orient fik bopæl i Frilhavnen.⁴

De ti dampskibe blev overtaget successivt. I månederne september - november 1915 var det følgende: RHODESIA (30. sept.)/ST. CROIX (7. okt.)/TRANSVAAL (25. okt.)/TRANQUEBAR (nov.)/DELAGOA (nov.). I 1916 i månederne januar - februar KINA (15. jan.)/NATAL (15. jan.)/MAGDALA (31. jan.)/ARABIEN (9. febr.)/INDIEN.⁵ Skibene kom med det samme i time charter til ØK, og i den sidste krigsperiode disponerede de Allierede over de fleste af skibene. Orients virkeområde kom i øvrigt lige fra begyndelsen til at ligge langt fra de hjemlige farvande, når de da ikke blev indsat lige direkte i kompagniets liniefart, der jo havde Skandinavien som sit udgangspunkt. Bortset herfra var det hovedsagelig sejlads på USA's vestkyst, Østen, Australien samt fart mellem Canada og Europa. Nogle gange også til såvel Sydafrika som Sydamerika.

På trods af det pæne udbytte⁶ til aktionærerne blev der også sparet op i en nybygningsfond, og i 1918 kontraherede man det første skib, motorskibet INDIEN, der blev leveret fra Nakskov Skibsværft i 1920. Her spores atter ØK's indflydelse. Dette værft skulle blive den

fremtidige hovedleverandør med i alt ni skibe til Orient.

Det specielle ved bygningen af INDIEN var, at det blev bygget – ikke til en forud fastsat pris – men efter regning, og regningen løb op. Skibet blev efter tidens forhold usædvanlig dyrt, 10,5 mio. kr. Da det blev solgt i 1937, var det endnu ikke fuldt afskrevet.

I begyndelsen af 1920'erne forsøgte adskillige rederier sig med turbineskibe – det var højeste mode., men det blev gerne ved et forsøg eller to. Dampturbinedrift egnede sig ikke til langsomtsejlende fragtskibe. Også Orient forsøgte sig og fik leveret to skibe med dampturbiner fra værftet Schichau i Danzig. Disse to, BOLIVIA og PARANA, var dog ligesom det førømtalte motorskib alt for dyre.⁷

Finansiell uro og et forsøg på selskabstømning

Først i 1920'erne var der megen uro i finansverdenen, og besynderlige transaktioner forekom ofte. Bankerne var alt for involverede i rederierne – bestyrelsesmedlemmer fra bankerne optrådte også i rederiernes bestyrelser og omvendt, og i forbindelse med først Discontobankens fallit og senere Landmandsbankens kollaps fik det alvorlige følger i rederiverdenen. Da der blev vedtaget en støtteordning på 100 mio. kr. for en rekonstruktion af Landmandsbanken, og ØK heraf hæftede for de 20 mio. kr., fandt kompagniet det belejligt at afhænde sine aktier i Orient, hvad der skete med god fortjeneste i 1922.⁸ Med dette salg slap ØK kontrollen med Orient, der herefter blev et mere selvstændigt selskab, men Orients skibe

havde dog fortsat deres hovedbeskæftigelse i charter til ØK.

En gruppe spekulanter⁹ begyndte nu at opkøbe Orientaktier, og efter at have erhvervet aktiemajoriteten gennemtvang man en større udbetaling til aktionærene.¹⁰ Landmandsbanken havde imidlertid en aktiepost på 1,6 mio. kr. nominelt, og endnu en spekulantgruppe kommer på scenen. Denne gang drejer det sig om at give Landmandsbanken et købstilbud på kurs 500 på aktierne og derefter sikre sig ledelsen i selskabet, afhænde skibene og tømme kassen.¹¹ Da Orient havde gennemskuet planen, blev en hastig redningsaktion sat i værk. Der var kun 48 timer at reagere i, men det lykkedes alligevel at samle penge sammen fra bl.a. andre danske rederier¹² og en kreds af privatpersoner (således også Chr. Schmiegelow) samt fra Orients egen kasse, så man kunne overtage aktieposten for næsen af spekulantgruppen, og Orient blev dermed reddet fra slagting. Da rederiet selv havde opkøbt for 500.000 kr. nominelt, blev aktiekapitalen nedskrevet til to mio. kr. Først sent i 1924, da der atter var faldet ro over vandene, udvidede man igen aktiekapitalen til fem mio. kr.

Flådens fornyelse

Allerede så tidligt som 4. februar 1916 solgte Orient det første af sine dampskibe, ST CROIX, til Norge.

I 1918 blev dampskibet INDIEN sænket af en tysk ubåd, hvorfor man kunne give det to år senere byggede motorskib dette navn. Under konvojsejlad og i ballast på rejse fra Frankrig til Amerika brækkede TRANQUE-



T/S BOLIVIA. Billedet er taget 4. jan. 1924 i Port Perrie, Australien. Bemærk, der er endnu ikke malet noget hvidt bælte på skorstenen. Dette blev sandsynligvis først indført omkring 1927.

(Foto H&S)

T/S BOLIVIA. The picture was taken on 4th January 1924 in Port Perrie, Australia. Notice that as yet no white belt has been painted on the funnel. This was probably first introduced around 1927.

(Photo DMM)

BAR i februar 1918 rorstammen. INDIEN, der var i samme konvoj fik ordre til at gå til assistance og slæbe havaristen ind til Horta på Azorerne. Derefter genoptog det selv sejladsen vestpå d. 21. februar. Den 25. februar mærkedes der rystelser i maskinen, og det viste sig, at skruen var løs. Skibet drev nu for vind og sø indtil d. 28. marts, da det var lykkedes at udbedre skaden nogenlunde, og man styrede med langsom fart atter mod Azorerne. Den 31. marts om eftermiddagen, da skibet befandt sig ca. 130 sømil nord for Azorerne,

M/S TACOMA. Vraget, der ligger seks meter under overfladen omkring 200 m. fra øen Gorée, er siden blev undersøgt af svømmedykkere, bl.a. i oktober 2007, og fotos herfra kan ses i Søfartsmuseets digitale billedsamling.

(Foto H&S)

M/S TACOMA. The wrecked ship, which lies 6 metres under the surface about 200 metres from the island of Gorée, has since been examined by divers, e.g. in October 2007, and photos from this examination can be seen in the digital image archive at the Danish Maritime Museum.

(Photo DMM)



M/S OLYMPIA. På skibets første lastede rejse med kul fra Swansea til Montreal kom det ud i meget hårdt vejr i Nordatlanten. En sø trykkede hele den forreste del af midtskibshusets side ind og knuste redningsbåden.

Her fotograferet af US Coast Guard under indsejling til Boston, april 1940. Det er i time charter til Isbrandtsen-Møller Co., hvad der også ses på skorstensmærket.

(Foto H&S)

M/S OLYMPIA. On the ship's first cargo-laden voyage, carrying coal from Swansea to Montreal, it sailed into heavy weather in the North Atlantic. A wave pressed in the whole of the front part of the side of the midship house and crushed the lifeboat. Here it is photographed by the US Coast Guard while sailing into Boston, in April 1940. It was on time charter to Isbrandtsen-Møller Co., which can also be seen from the funnel markings.

(Photo DMM)



blev det beskudt af en tysk ubåd. Besætningen på 38 mand gik i de fire redningsbåde, og hver båd fik udleveret en kasse kiks af ubåden. Kl. 1930 blev INDIEN skudt i sænk, og ubåden forsvandt. Kun én redningsbåd nåede d. 6. april ind til Azorerne med ni mand om bord. En anden redningsbåd drev senere tom ind på øerne. De to andre redningsbåde fandt man aldrig nogen spor af. I alt 29 omkom.

I 1923 frasælges tre skibe. MAGDALA (12. jan.) og DELAGOA (15. febr.) til Grækenland samt TRANQUEBAR til Tyskland. Det var en langsigtet strategi; der skulle skaffes penge i kassen, og flåden fornyes med motorskibe. Efter levering af to nybygninger fra Nakskov i 1926, ASTORIA og TACOMA, frasælges atter tre dampskibe, ARABIEN (7. april), TRANSVAAL (20. juni) og RHODESIA (7. juli) til det tyske rederi Globus. Desuden sælges også NATAL d. 20. jan. 1929 til Sverige, efter at Orient i 1928 havde modtaget endnu to nybygninger fra Nakskov, VICTORIA og COLUMBIA. Endelig blev OLYMPIA leveret i 1930.

Gør man status her 15 år efter rederiets stiftelse, er der forbavsende nok kun et dampskib tilbage af de oprindelige ti; der er dog tilgået to dampturbineskibe, men ellers er man gået over til motorskibe; det må betegnes som en særdeles hurtig omstilling. I disse år blev rederiet for øvrigt hårdt ramt af de dårlige tider, og flere af skibene blev lagt op. Således var BOLIVIA i 1930 gennem flere måneder oplagt i Japan med fuld besætning. Da omkostningerne i forbindelse hermed skønnedes for store, foretrak rederiet at tage en tabsbringende fragt for at få skibet hjem til oplægning.

Omsider frasælges d. 9. jan. 1933 det sidste dampskib, KINA, til ophugning i England, og endnu to motorskibe anskaffes fra Nakskov, TASMANIA i 1935 og WESTRALIA i 1937. Ved anskaffelsen af disse to moderne motorskibe besluttede man samtidig at afhænde de to dampturbineskibe, der med rederiets egne ord ikke havde været nogen succes; også det første motorskib, INDIEN, skiller man sig af med i 1937.

I 1934 mistede rederiet et af sine skibe, idet det kun seks år gamle VICTORIA strandede og totalforliste på Australiens kyst.

Ser man på navneskikken blandt de nytillkomne skibe, genkender man et træk fra ØK. Skibene opkaldes efter geografiske stednavne, og navnene ender alle på bogstavet -a. INDIEN danner selvfølgelig en undtagelse; de to turbineskibe fik sydamerikanske navne, muligvis fordi Orient på dette tidspunkt havde en del sejlads på Sydamerika. De næste fem ovenfor citerede skibsnavne henviser alle til lokaliteter på USA's vestkyst. Fire bynavne i området for udskibning af træ og tømmer samt navnet på en flod sammesteds.¹³ Det angiver således også, hvor skibene i disse år havde deres hovedbeskæftigelse, meget ofte i charter til Canadian Transport Co. for sejlads mellem British Columbia og Japan. Endelig antyder de to sidste skibe fart på Australien, hvortil en stor del af ladningerne med træ fragtedes.

Krigssejlads og krigstab

Ved 2. verdenskrigs begyndelse havde Orient seks skibe, der alle skibe indgik i udeflåden. Fire af skibene gik tabt under krigsperioden,



M/S TASMANIA. Under et ophold i Shanghai 1937 blev skibet udsat for et japansk luftbombardement. Man kunne ikke forlade havnen og stikke til søs, da en tyfon hærgede umiddelbart uden for kysten, men da bomberne begyndte at falde for tæt på skibet, lykkedes det dog at forhale nogle mil længere op ad floden. Ved Danmarks besættelse var skibets fører den kendte kaptajn H. C. Røder, bestyrelsesmedlem i Den Danske Skibsførerforening. Efter ankomsten til England rettede han over B.B.C. en appel til danske søfolk om at sejle skibene til allierede havne og gå i allieret tjeneste.

(Foto H&S)

M/S TASMANIA. During a call of port in Shanghai in 1937 the ship was subjected to a Japanese air bombardment. It was not possible to leave harbour and put out to sea because a typhoon was raging just off the coast, but when the bombs started falling too close to the ship it did manage to shift berth a few miles further up the river. At the time of the occupation of Denmark the ship's master was the well-known captain H. C. Røder, a member of the board of the Danish Shipmasters' Association. After his arrival in England he sent out an appeal over the BBC to Danish seamen urging them to sail their ships into allied harbours and to enter allied service.

(Photo DMM)

og med et tab på $\frac{2}{3}$ af sin flåde havde Orient den højeste tabsprocent blandt danske rederier.

TACOMA befandt sig den 9. april 1940 i Atlanterhavet på rejse fra Argentina til Danmark med foderstoffer, og man valgte at gå ind til Gibraltar, hvortil det ankom d. 17. april. England overlod en del af den danske tonnage til Frankrig, idet skibene blev sat i time charter til det franske fragtnævn, Transports Maritimes, og TACOMA blev sendt til Saigon efter en ladning ris. Det befandt sig senere i Dakar, hvor det lastet med palmekerner blev skudt i brand 24. sep. 1940 af engelske skibe, og brændende blev det slæbt ud på Dakars red; da vraget senere drev ind mod land, blev det skudt i sænk, og det sunkne afmærket med en bøjle.

OLYMPIA og COLUMBIA blev begge beslaglagt i USA og gik begge tabt. (Se nærmere under omtalen af det enkelte skib).

TASMANIA var d. 9. april 1940 i charter til ØK og befandt sig i Atlanterhavet omtrent ud for Lissabon på rejse fra Dairen og Madras til Århus. Man valgte at søge ind til Falmouth i England, hvortil skibet ankom d. 11. april og derefter blev beslaglagt.

Skibet blev som TACOMA først sendt på en rejse til Saigon efter ris. I oktober 1942 blev det indsat i en langsomtsejlende konvoj (7 knob) bestående af 44 skibe fra Sydafrika til England med forsyninger. Ruten var planlagt vest og nord om Irland til Clyde. Under det andet ubådsangreb på konvojen ud for Nordafrika d. 28. okt. blev det britiske skib HOPECASTLE torpederet, og TASMANIA samlede alle 45 besætningsmedlemmer op. Under det fjerde



M/S WESTRALIA. Umiddelbart efter at værftet havde afleveret skibet efter prøveturen, og de indbudte gæster var sat i land, skete der et uheld med styregrejerne, således at der måtte tilkaldes bugserassistance for atter at bringe nybygningen ind til værftet.

(Foto H&S)

M/S WESTRALIA. Immediately upon delivery after its trial voyage, and after the invited guests had been set ashore, there was an accident with the steering gear. This meant that towing assistance had to be requested in order to return the newly built ship to the shipyard.

(Photo DMM)

angreb d. 30. oktober blev TASMANIA ramt af en torpedo i bagbords side. Der befandt sig på dette tidspunkt i alt 91 personer om bord. Nogle blev samlet op af det engelske BARON ELGIN og andre af det danske skib MANØ (rederiet Heimdal). De blev alle sat i land på Madeira. I alt omkom to af besætningsmedlemmerne fra TASMANIA og to af de tidligere reddede fra HOPECASTLE¹⁴.

ASTORIA og WESTRALIA sejlede begge for den australske regering under britisk flag frem til nytår 1944, hvorefter de fik tilladelse til at føre dansk flag igen.

ASTORIA var d. 9. april 1940 i charter til et britisk selskab for transport af fosfat mellem Nauru (øgruppen Carolinerne i Stillehavet) og australske havne. Det havde forladt Bunberry

på Australiens vestkyst d. 2. april 1940 i ballast. Den 10. april modtog kaptajnen et telegram fra de australske flådemyndigheder med opfordring til at gå ind til Sydney, hvortil det ankom d. 11. april, og hvor det efterfølgende blev beslaglagt. Første rejse gik til Shanghai med korn. Med undtagelse af en enkelt rejse til Aden og Beira (Østafrika) blev det derefter sat ind i Stillehavsfarten mellem Australien og det amerikanske kontinent.

WESTRALIA lå i havn i Aden fra d. 7. april og blev sat under britisk flag med Adens våben. Det foretog rundrejser fra Australien til Ægypten og Indien med forsyninger til de australske styrker. I efteråret 1942 var det i fart udelukkende på australske havne og derefter indsat i Stillehavet.

T/S PARANA. Afleveret til Orient i 1921 og solgt i 1935. Skibet blev torpederet i 1942.

(Foto H&S)

T/S PARANA. Delivered to the Orient Steamship Company Ltd. in 1921 and sold in 1935. The ship was torpedoed in 1942.

(Photo DMM)



M/S ASTORIA. Samme år som det blev leveret, vakte skibet opsigt, da det foretog en rejse fra Vancouver til Yokohama med en særdeles stor ladning tømmer og derefter retur i ballast på 35 døgn og 11 timer, hvilket gav en gennemsnitsfart på 11,6 knob.

(Foto H&S)

M/S ASTORIA. The same year it was delivered the ship attracted a lot of attention when it undertook a voyage from Vancouver to Yokohama with a very big load of timber and then returned in ballast in 35 days and 11 hours, which gave an average speed of 11.6 knots.

(Photo DMM)



Efterkrigsårene og ændring af strategi

Rederiet Orient stod nu tilbage med en flåde på kun to skibe, og man måtte afvente afslutningen på erstatningssagerne, før man kunne tage endelig stilling til, hvilken kurs rederiet skulle følge. Som andre trampskibe blev også ASTORIA og WESTALIA pålagt at udføre kulrejser for Fragtnævnet til fragtrater, der lå væsentligt lavere end markedsraten.

I 1953 afsluttedes endelig de sidste erstatningssager. Selskabet fik for brug og tab af skibene udbetalt et beløb på omkring 30 mio. kr. De fire forliste skibe var bogført til 3,5 mio. kr., men hertil skal så lægges fem års manglende indtægter.

ASTORIA stod i 1954 foran større reparationer; navnlig maskineriet var stærkt udslidt og måtte i de seneste år gentagne gange repareres midlertidigt i udenlandske havne. Det blev derfor besluttet at sælge skibet og til erstatning kontrahere et nyt, TASMANIA, fra Nakskov Skibsværft til levering i 1957. Det kneb efterhånden sidst i 1950'erne at finde beskæftigelse for WESTRALIA, og i marts 1959 blev det lagt op i Nakskov; det lykkedes efterfølgende at sælge skibet i juli samme år.

Også for det nye TASMANIA viste der sig vanskeligheder med befragtningen. Allerede i 1961 var det ude af drift i over en måned på grund af manglende beskæftigelse, og det følgende år var det oplagt juli og august i Nakskov, men det lykkedes derefter at få det i time charter i de følgende år. Efter en større brand i lasten blev det sat ind på en sidste rejse i rederiets tjeneste til Japan, hvor det blev overtaget af de nye ejere juli 1973.

Dermed var det ikke slut med rederivirk-somheden, for sammen med rederierne Motortramp og Norden deltog Orient i et partrederi, der d. 9. juli 1970 overtog en second hand bulk carrier, MORVEN.¹⁵ Der var også blevet oprettet et interessentselskab bestående af de tre rederier,¹⁶ og man begyndte at kontrahere bulktonnage i Japan. Det blev til i alt følgende 6 bulkskibe NORDTRAMP, NORDPOL, NORDKAP, NORDKYN, NORDHVAL, NORDGLIMT. Undervejs skiftede selskabet i 1976 navn til Nordtramp I/S.¹⁷ Senere indkøbtes den hos B&W byggede produkttanker NORDTRAMP.¹⁸

Orient havde allerede i de første efterkrigsår erkendt, at det var vanskeligt selv at operere med få skibe, og man havde med rederiet Norden indgået en aftale, der indebar, at Orient især skulle opkøbe aktier i Norden. Samarbejdet mellem de to rederier blev stadigt udbygget¹⁹; dels var Orient blevet hovedaktionær i Norden, dels skyldtes det personspørgsmål. I perioden fra 1940 til 1970 var Orients direktør Aage Tonboe, der havde været elev i ØK, og som i 1915 var fulgt med over i det nystiftede rederi.

I 1949 indtrådte Tonboe i Nordens bestyrelse, og da Tonboe i 1962 blev direktør i Norden, var det kun naturligt at Orient flyttede til Nordens bygning i Amaliegade fra sin hidtidige adresse i Dr. Tværgade 8, hvortil rederiet var flyttet efter de første år i Frihavnen. I 1994 kommer den endelige sammensmeltning i form af en fusion mellem de to rederier. Regnskabsmæssigt var det Orient, der fortsatte, men under Nordens navn.



M/S VICTORIA. Skibet havde de sidste to år været i time charter til et australsk fosfatkompagni, da det med en ladning fosfat under en voldsom storm strandede d. 5.10.1934 ved indsejlingen til Backstairpassagen på rejse fra Makatea-øerne til en plads i nærheden af Adelaide ved navn Wallaroo. Skibet blev slået læk, stævnen blev gennemskåret, og skibets overbygning hurtigt ødelagt af søerne; også maskinen var blevet stærkt beskadiget. Tre tilkaldte bugserskibe måtte opgive at få slæbeforbindelse. D. 8.10 forlod besætningen på 31 mand skibet, og man opgav yderligere forsøg på at bjærge det, da det efterhånden var slået til totalt vrak. Det formodedes, at ulykken skyldtes uforsigtig navigering.

(Foto H&S)

M/S VICTORIA. The ship had been in time charter to an Australian phosphate company for two years when it stranded with a cargo of phosphate during a violent storm on 5th October 1934. It happened when the ship was entering The Backstairs Passage on its way from the Makatea islands to a place called Wallaroo, near Adelaide. The ship sprang a leak, the stem was cut through, and the superstructure was quickly destroyed by the waves. The engine too was badly damaged. Three towboats tried and failed to get a towing hold. On 8th October the crew of 31 left the ship and further efforts to salvage the ship were abandoned, as by now it had been totally wrecked. It is assumed that the accident was caused by careless navigation.

(Photo DMM)

SKIBSLISTE

INDIEN (II). Bygget af Nakskov Skibsværft, Nakskov. Nr. 2. (søs. 26.6.1920) afleveret 23.10.1920 til Orient. 8750 dw; 5702 gt, 3583 nt; 390'7" x 53'2" x 33'7". Diesel. To 6 cyl. 4-takts B&W 6250. 3100 ihk. 2 skruer. Shelterdæk (awningdæk). Passageraptering. 3 master. 4 samsonposter.

Solgt 14.4.1937 til Odd Godager, Oslo, uden navneændring. (Dette rederi havde også tidligere købt ØK-skibene SELANDIA og FALSTRIA). Solgt 1938 til Skibs-A/S Tropic, Oslo, og omdøbt TROPIC SEA. Solgt juni 1939 til Rederi-A/S Vindeggen, Oslo, og omdøbt VINDEGEN. På rejse med hvide Sydney – Philadelphia blev det 18.6.1940 kapret i Atlanterhavet af en tysk hjælpekrydser. Med den norske besætning som fanger førtes skibet mod spansk havn, men da en engelsk ubåd dukkede op, sænkede tyskerne det kaprede skib med sprængladninger i Biscayabugten. Nordmændene kom på forskellig vis alle i land i Spanien.

BOLIVIA. Bygget af F. Schichau, Danzig. Afleveret (anm.) 15.7.1921 til Orient.

10.600 dw, 5497 gt, 3425 nt; 398'7" x 55'9" x 29'1". Damp turbine. (2 turbiner gearet til en aksel). 2400 hk. Shelterdæk (awningdæk). Passageraptering. 2 master. 2 samsonposter.

Efter at skibet gennem et par år havde været oplagt i Nakskov, solgtes det 12.1.1935 til Dampskibs-A/S Hennesseeid, Skien, og omdøbtes BJÖNN. Sænket 9.12.1941 af allierede fly ved Hustadsvika på rejse med malmerts fra Trondheimfjorden – Danzig.

PARANA. Bygget af F. Schichau, Danzig. Afleveret (anm. / reg.) 27.8.1921 / 14.9.1921 til Orient.

10.600 dw, 5497 gt, 3425 nt; 398'7" x 55'9" x 29'1". Damp turbine. (2 turbiner gearet til en aksel). 2400 hk. Shelterdæk (awningdæk). Passageraptering. 2 master. 2 samsonposter.

Solgt 25.5.1935 til L. Gastos, Ithaca, og omdøbt KASTOR. Torpederet af tysk ubåd 1.8.1942 nordøst for Trinidad på rejse Table Bay – Trinidad.

ASTORIA. Bygget af Nakskov Skibsværft, Nakskov (Nr. 26), (søs. 19.1.1926) afleveret 27.4.1926 til Orient.

8191 dw, 4494 gt, 2647 nt; 379'6" x 53'3" x 25'3". Diesel. To 6 cyl. 4-takts B&W 6150 M. 2800 ihk. To skruer. 10,5 knob.

Shelterdæk (awningdæk). 12 passagerer. 4 lastrum. 5 luger. 2 master. Ti 3-tons bomme og en 15-tons. Besætning 33-34.

Overtaget april 1940 af den australske regering, men sat under britisk flag og bestyret af rederiets agent, Gibbs, Bright & Co., Sydney. Tilbageleveret 22.12.1945 i Australien.

Kollideret i Atlanterhavet 20.6.1946 med amerikansk skib. Grundstødt 24.11.1946 i Vejle Fjord. Vinteren 1947 fik skibet under transport af kul til Danmark alvorlige isskader, der medførte, at det var ude af drift i seks uger. Efter afslutningen af en større reparation blev det genindsat i drift i januar 1951. På rejse i ballast Ålborg – Kristiansand grundstødte det 11.9.1951 i usigtbart vejr på klipperne ud for Kristiansand. Man havde gentagne gange forsøgt at lodde vanddybden, men ekkoloddet virkede ikke. Da skibet grundstødte med en fart af 10 knob, var bundskaderne ret betydelige, og det blev slæbt til Ålborg for reparation. Der forestod dog et retsligt efterspil, der resulterede i, at ud over bjærgelønnen til to bjærgningsselskaber fik også det norske forsvarsministerium tilkendt et beløb på 200.000 kr. i bjærgeløn. Det kom først i fart igen ultimo november.

Solgt 30.10.1954 til Oliseal Compañia de Naviera Ltda, Puerto Limon, Portugal, og omdøbt PANAGHIA. Ankom 15.2.1960 til La Spezia for ophugning.

TACOMA. Bygget af Nakskov Skibsværft, Nakskov (Nr. 28), (søs. 29.7.1926) afleveret (anm. / reg.) 2.10.1926.

8240 / 9100 dw, 4482 / 5905 gt, 2712 / 3637 nt; 379'8" x 63'3" x 25'3". Diesel 6150 M. To 6 cyl. 4-takts B&W. 2800 ihk. To skruer. 10,5 knob.

Shelterdæk (OSD/CSD). 12 passagerer. 4 lastrum. 5 luger. 2 master.

Overgået april 1940 til Ministry of Transport, London. Overtaget 10.7.1940 i Dakar af Vichyregeringen ved Frankrigs kapitulation. Skudt i brand og sænket 24.9.1940 af engelske krigsskibe. Fire omkom.

M/S COLUMBIA blev bygget på Naskov Skibsværft i 1928 og var i fart for Orient indtil 2. Verdenskrig, hvor det blev overtaget af US War Shipping Administration og omdøbt til SIR HUON. Den 30.8.1942 blev det torpederet af en tysk ubåd og sank i nærheden af Trinidad.

(Foto H&S)

M/S COLUMBIA was built in 1928 at Naskov Skibsværft and delivered to Orient. It sailed for the company until the Second World War when US Shipping Administration took over the management and the ship was renamed SIR HUON. On the 30.8.1942 it was torpedoed by a German u-boat and sank in the vicinity of Trinidad.

(Photo DMM)



M/S TASMANIA. Først med dette skib får Orient et skib med sammenbygget midtskibsbygning. De øvrige motorskibe var førkrigsskibe og havde følgelig, som det var skik og brug, en delt overbygning.

(Foto H&S)

M/S TASMANIA. With this ship for the first time the Orient Steamship Company got a vessel with a midship superstructure which was built together. The other motor vessels were pre-war models and therefore they had split superstructures, as was the tradition.

(Photo DMM)



VICTORIA. Bygget af Nakskov Skibsværft, Nakskov (Nr. 34), (søs. 5.5.1928) afleveret 26.6.1928 til Orient. 8200 dw, 4500 gt, 2747 nt; 384'7" x 54'4" x 24'6". Diesel. To 6 cyl. 4-takts B&W 6150 M. 3000 ihk To skruer. 11 knob. Besætning 31. Shelterdæk. (OSD/CSD). 12 passagerer. 4 lastrum. 5 luger. 2 master. 2 samsonposter. Sunket 5.10.1934 efter strandning ved Porpoise Head, Australien, på rejse Makatea – Wallaroo.

COLUMBIA. Bygget af Nakskov Skibsværft, Nakskov (Nr. 35), (søs.10.11.1928) afleveret 22.12.1928 til Orient. 8175 / 9200 dw, 4488 / 6049 gt, 2738 / 3760 nt; 384'7" x 54'4" x 24'6". Diesel. To 6 cyl. 4-takts B&W 6150 M. 3000 ihk. To skruer. 11 knob. Shelterdæk. (OSD/CSD). 12 passagerer. 4 lastrum. 5 luger. 2 master. 2 samsonposter. Skibet befandt sig d. 9.4.1940 i søen på rejse til New York, hvortil det ankom 18. april. Det blev derefter oplagt i Baltimore. Overtaget 30.3.1941 af US War Shipping Administration, og omdøbt SIR HUON (hjemsted Panama). Bemandet 12.7.1941 i Baltimore. Kom fra USA på en rejse til Mellemøsten og havne ved Det Indiske Ocean; på hjemturen blev det torpederet 30.8.1942 af en tysk ubåd ud for Guyana på rejse Port Elisabeth – Trinidad med stykgods. Skibet sank på et kvarter, men besætningen kom i bådene og satte kursen mod Trinidad. Den 6. sept. blev de samlet op af et forbipasserende skib.

OLYMPIA. Bygget af Nakskov Skibsværft, Nakskov (Nr. 40), (søs. 22.10.1929) afleveret 18.10.1930 til Orient. (Skibet var færdigbygget kort før jul 1929, men blev på grund af det dårlige fragtmarked oplagt i Nakskov og ikke officielt afleveret før ti måneder senere). 8200 / 9200 dw, 4488 / 6049 gt, 2734 / 3760 nt; 384'7" x 54'4" x 24'6". Diesel. To 6 cyl. 4-takts B&W 6150 M. 3200 ihk. To skruer. 11 knob. Shelterdæk. (OSD/CSD). 12 passagerer. 4 lastrum. 5 luger. 2 master. 2 samsonposter. Oplagt i Sydhavnen, København, medio juni 1932 – medio okt. 1932. Skibet befandt sig d. 9.4.1940 i Atlanterhavet på rejse til Boston. Det forsejlede derefter 17. april til New York, hvor det foreløbig blev oplagt. Overtaget 30.3.1941 af US War Shipping Administration, og omdøbt SNARK

(hjemsted Panama). Bemandet 12.7.1941. Minesprængt og totalforlist 24.2.1941 ved Noumea, Ny Caledonien, med amerikansk besætning om bord (ingen omkom). "Skibet sank på lægt vand og kunne sikkert have været bjærget, hvis ulykkesstedet havde været nærmere civilisationen."

TASMANIA (I). Bygget af Nakskov Skibsværft, Nakskov (Nr. 67), (søs. 24.8.1935) afleveret 9.10.1935 til Orient. 8300 dw, 4460 gt, 2684 nt; 390'8" x 56'4" x 24'9". Diesel. To 5 cyl. 2-takts B&W 550-VF-90. 3700 ihk. To skruer. 13 knob. Besætning 35. Shelterdæk (OSD). (Blev i 1940 på udenlandsk værft ændret til awningdækker). 12 passagerer. 5 lastrum. 5 luger. Køleanlæg. 2 master. 2 samsonposter. Ti 5 tons bombe og en 25 tons. Overtaget april 1940 af Ministry of War Transport, London. Bestyret af Thos. Brocklebank Ltd., Liverpool. 24. jan. 1941 beskadiget af engelsk mine ud for Skotland. Slæbt til Middlesbrough for reparation. På rejse i konvoj med stykgods Freetown – England torpederet af tysk ubåd 30.10.1942.

WESTRALIA. Bygget af Nakskov Skibsværft, Nakskov (Nr. 76), (søs. 5.12.1936) afleveret 16.1.1937 til Orient. 9020 / 8100 dw, 6455 / 4568 gt, / 2745 nt; 415'4" x 56'5" x 24'10". Diesel. To 5 cyl. 2-takts B&W 550-VF-90. 4000 ihk. To skruer. 13 knob. Besætning 35. Shelterdæk (OSD/CSD). 10 passagerer. 5 lastrum. 5 luger. 2 master. 2 samsonposter. Ti 5 tons bombe og en 25 tons. Overtaget april 1940 af Ministry of War Transport i Aden. Bestyret af British India Steam Navigation Co Ltd, London. Ingen navneændring, men hjemsted bliver Aden. Det sattes i charter til den australske regering med Westralian Farmers Ltd som administrator. Tilbageleveret 4.3.1946 i England. På rejse Århus – Nakskov i ballast, da skibet med lods om bord sejlede i den minestrøgne rute i Storebælt, blev det 15.4.1947 beskadiget ved en minesprængning, hvorved bl.a. styremaskinen sprængtes. Den 17. april ankom det til Nakskov under bugsering og forlod atter værftet 21.10.1947. Solgt juli 1959 til Olistim Navigation Co. Panama / Monrovia, og omdøbt TOULA (hjemsted Beirut). Rapporteret solgt til ophugning i Kina 30.6.1970.

TASMANIA (II). Bygget af Nakskov Skibsværft, Nakskov (Nr. 146), (søs. 21.3.1957) afleveret 28.6.1957 til Orient. 10.900 / 9610 dw, 7727 / 5321 gt, 3016 / 4744 nt; 471' x 60'11" x 26'1". Diesel. 6 cyl. 2-takts B&W 674-VTBF-140. 7290 ihk. 15 knob.

Shelterdæk. (OSD/CSD). 8 passagerer. 4 lastrum. 5 luger. 2 master. 1 lademast. 2 samsonposter. Tolv 5 tons bomme. En 12 tons. En 28 tons.

Kolliderede 14.4.1971 i Den engelske Kanal med et liberiesk skib. Ved sammenstødet blev skibet stærkt beskadiget i mandskabsapteringen, og to besætningsmedlemmer omkom, da ankeret fra det andet skib borede sig

ind i et af kamrene på TASMANIA. På rejse fra Djibouti til Rotterdam og Hamburg med hørfrøkager måtte det 19.1.1973 søge nødhavn i Cape Town for slukning af brand i lasten. Rejsen blev først genoptaget 23. marts og afsluttedes 27. april i Hamburg.

Solgt til overtagelse i Japan 19.7.1973 til Compañia Carica S.A., Panama, og omdøbt VORI (hjemsted Piræus). 4.9.1978 forladt af besætningen, da der udbrød brand i maskinrummet, medens skibet lå ud for Abidjan i Vestafrika. Skibet udbrændte totalt og ankom i slæb til Bilbao 29.6.1979 for ophugning.

KILDER

Ole Stig Johannesen: ØKs skibe, 2003.
Ole Stig Johannesen: D/S Norden. Rederikoncernens flåde, 2008.

H. C. Røder: Dansk skibsfarts renæssance I-II, 1962.
Chr. Tortzen: Søfolk og skibe I-IV, 1981-85.
Diverse årsberetninger fra D/S Orient A/S.

NOTER

- 1 Overskriften motorskibene skal ikke forstås bogstaveligt, for også de to dampturbineskibe medtages i oversigten, såvel som der er et tilbageblik på de første dampskibe.
- 2 Som rederiflag valgtes et flag svarende til ØK's men med omvendte farver, altså et hvidt anker på en blå baggrund. Skorstensfarven var sort, senere med et hvidt bælte. På fotos taget tidligere end 1926-27, ses dette hvide bælte ikke.
- 3 Den meget energiske og dygtige Chr. Schmiegelow var en af de to initiativtagere til oprettelsen af rederiet Torm i 1889, men allerede efter en halv snes år tilbød H. N. Andersen, ØK's stifter, ham en stilling som leder af ØK's skibsafdeling, men han fortsatte dog samtidig som bestyrelsesmedlem i Torm.
- 4 Som kuriosum kan nævnes, at Orients unge medarbejdere hver dag måtte gå turen fra Frihavne til ØK's hovedsæde for at få bindende underskrifter.
- 5 For nærmere beskrivelse af disse skibe henvises der til Ole Stig Johannesen: ØKs skibe, 2003.
- 6 Således blev der for 1916 udbetalt 65 % og 80 % for 1919.
- 7 Det blev aldrig helt klarlagt, hvad de kostede. Det er for øvrigt bemærkelsesværdigt så få informationer, der findes om disse to skibe.
- 8 Bankpakken var på 100 mio. kr., af hvilke staten garanterede for 40 mio., Nationalbanken for 25 mio., ØK for 20 mio., og selskabet Store Nordiske for 5 mio. kr. Kompagniet lånte ganske vist beløbet i Nationalbanken, men da det også var stærkt engageret i andre arrangementer, var fortjenesten på 7,5 mio. kr. ved salget af aktieposten et særdeles kærkommen tilskud til økonomien.
- 9 Det følgende afsnit baserer sig på H. C. Røder: Dansk skibsfarts renæssance. Fremstillingen af disse to stormløb mod Orient er dog ikke helt klar.
- 10 Udbetalingen var aktier på nominelt 7,5 mio. kr. til en kurs af 320, hvilket betød en udbetaling på 24. mio. kr. Orient måtte derefter nedskrive aktiekapitalen til 2,5 mio. kr.
- 11 Tanken var at sælge de to turbineskibe, danne et nyt selskab på basis af de resterende skibe, og dernæst likvidere Orient.
- 12 Således kan nævnes rederiet Norden, og hermed begyndte et livsvarigt bekendtskab mellem de to rederier. Bl.a. kan også nævnes rederiet Torm, der overtog en post på nominelt 150.000 kr., og som året efter øgede til 375.000 kr. I den nyvalgte bestyrelse (1924) indtrådte godsejer A. Reimann, der i 1925 stiftede rederiet Motortramp.
- 13 Flodnavnet er Columbia.
- 14 Om krigssejls med TASMANIA se bl.a. H. Bødker Knudsen: Krigssejler, p. 35-36.
- 15 Partrederiet af 18. juni 1970. Skibet solgtes atter 25. januar 1973. For nærmere omtale af dette skib henvises til Ole Stig Johannesen: D/S NORDEN. Rederikoncernens flåde. 2008.
- 16 I/S af 15. april 1972.
- 17 For disse skibe henvises der ligeledes til den nævnte bog D/S NORDEN.
- 18 Købt 10. juli 1991. Skibet var bygget i 1986 til et kommanditselskab og havde været i charter til Nordtramp I/S.
- 19 Som tredjepart optrådte rederiet Motortramp, der efter mangeårige opkøb var blevet hovedaktionær i Orient. For nærmere om rederiets fortsatte virke henvises til den nævnte bog om Norden.

When the Orient changed from steam to diesel

– a look at the new motor vessels

SUMMARY

When the Danish East Asiatic Company (ØK–EAC) wanted to rid themselves entirely of their steamships in order to switch exclusively to motor vessels, they established a new firm for the purpose – the Orient Steamship Company Ltd., and sold 10 steamships to the new company. If the new shipping company showed poor results it would not influence the EAC's accounts, and if it went well the company could take its share of the credit. What is more, this arrangement ensured that the EAC always had access to extra tonnage. The newly established shipping company actually managed very well, and in 1920 it had the first new motor vessel, INDIA, delivered from EAC's shipyard in Nakskov.

The company did, however, have another go at using steamships, purchasing two steam turbine ships, just as many other shipping companies did at that time. In the 1920's a group of speculators tried to take over control of the company in order to milk it of its assets. The coup failed, however, thanks to the intervention of many other shipping companies, who purchased shares in the company.

In 1922 EAC pulled out of the company, which then became an independent firm. More motor vessels were acquired in the following years, the steamships as well as the two steam turbine ships were sold, and by the beginning of World War 2 the Orient Steamship Company was operating a fleet of six motor vessels, four of which were lost in allied service during the war. Only the ASTORIA and the WESTRALIA were delivered back after mainly being used in the traffic to Australia and the Pacific.

The shipping company's last newly built ship, TASMANIA was delivered in 1957 and sold again in 1973. After this the Orient Steamship Company entered into collaboration with the shipping companies MOTORTRAMP and NORDEN, which it also shared an office building with. They jointly set up a bulk ship company, NORDTRAMP I/S, which had mainly Japanese-built tonnage. In 1974 the Orient merged with the NORDEN shipping company.