

Barken "Pamelia" av Langesund

Del - 1

Historien om skipet, aksjonærene og deres utbytte fra 1912 til 1928

av

Knut Bjerke

1 Forord

Det er flere historiske markeringer i Langesund i 2012. Vi har hatt 300 års markering for da Peter Wessel seilte ut fra Langesund som sjef på fregatten "Løvendals Galley" den 30. mai 1712. Fregatten var bygget av Jørgen Pedersen ved Langesund verft. Det er 200 år siden Kaptein Hans Peter Holm som var sjef på fregatten "Najaden" i slaget ved Lyngør forliste og omkom i Langesundsfjordens bølger den 26. oktober 1812.

Den tredje lokalhistoriske begivenhet i Langesund i år er at det er 100 år siden Kaptein Christian Høy overtok som skipper på seilskipet "Pamelia" av Langesund i H. Christensen-Barfods rederi. "Pamelia" hadde en spennende historie og var en strålende forretning for sine aksjeeiere over mange år. Skipet seilte i rederiets tjeneste frem til 1928.

Historiene om barken "Pamelia" av Langesund er hentet fra Langesund og Omegn Sjømannsforenings historiske arkiv og har bakgrunn i Rolf Thommessens gave til foreningen. Det er i hans papirer jeg har funnet originaldokumenter og historier som er knyttet til stålbarken "Pamelia".

Det finnes regnskapsoversikter m. m for skipet fra 1912 til skipet ble solgt i 1928. Originalbrev fra skipsreder H. Christensen til en av aksjonærene i "Pamelia" – godseier Fr. Croft på Croftholmen er bevart samt en rekke brev som er informasjon til aksjonærene.

På sine siste dager i 1958 skrev Kaptein Christian Høy boken "Vinden er en lunefull venn". Boken ble utgitt i 1972. Som en del av historien om barken "Pamelia" har vi tillatt oss å benytte litt fra boken som kildemateriale fra hans tid som skipper på "Pamelia".

Dette er lokalhistorie fra slutten av seilskutetiden fra 1912 til 1928.

Langesund, 20. september 2012

Knut Bjerke

Leder for Langesund og Omegns Sjømannsforenings historiske arkiv.

2 Barken "Pamelias" historie frem til 1912

Barken "Pamelia" ble kjøpt av skipsreder Haakon Christensen (Barfod) i 1912. Skipet hadde da seilt på de syv hav i 25 år, men var i utmerket stand og var i kommersiell fart helt til hun ble solgt i 1928 og kondemnert. "Pamelia" var en hurtigseiler og i gunstig vind kunne hun fullt ut konkurrere med dampskipene som nå var for full fart inn i kommersiell skipsfart.



Barken "Pamelia" av Langesund.

"Pamelia" var en jernskute på nærmere 1450 brutt tonn. Skipet var bygget ved skipsverftet Blom & Voss i Hamburg i 1887. Dette var et stort barkskip med store lastemuligheter.

Skipet var i tysk eie frem til 1910 da det ble solgt til rederiet A.T. Simonsen i Christiania. Skipsreder Haakon Christensen på Barfod i Langesund overtok skipet i 1912.

Skippere på "Pamelia" var:

Christian Høy fra Langesund 1912 – 1914.

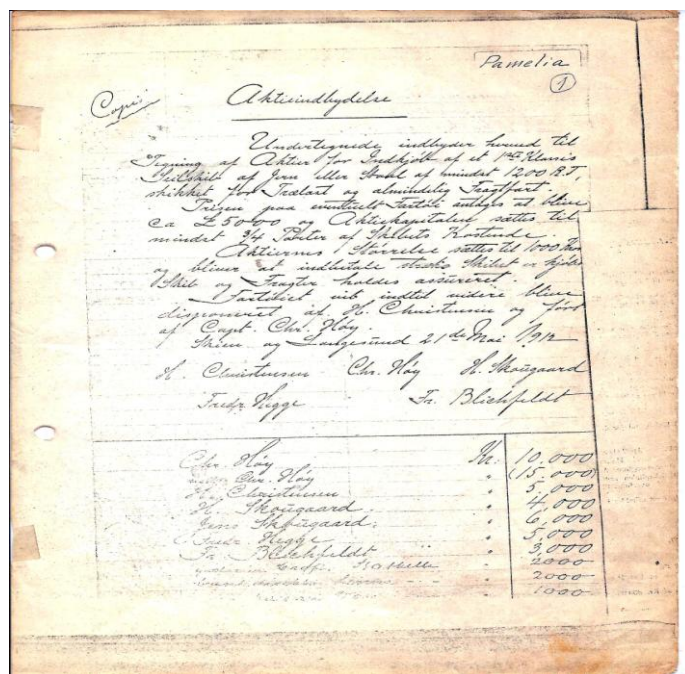
Einar Hansen fra Ekstrand 1915 – 1920.

Theodor Thormodsen fra Langesund 1920 – 1927.

"Pamelia" var den siste seilskute fra Langesund som seilte rundt Kapp Horn i 1924 med Theodor Thormodsen som skipper.

3 Aksjeeiere i barken "Pamelia" fra 1912

Nedenfor vises en kopi av originaldokumentet av aksjeinnbydelsen på "Pamelia". Oversikten er noe preget av tidens tann og jeg har derfor laget en tabell med oversikt over de personer som tegnet seg som aksjeeiere i skipet.

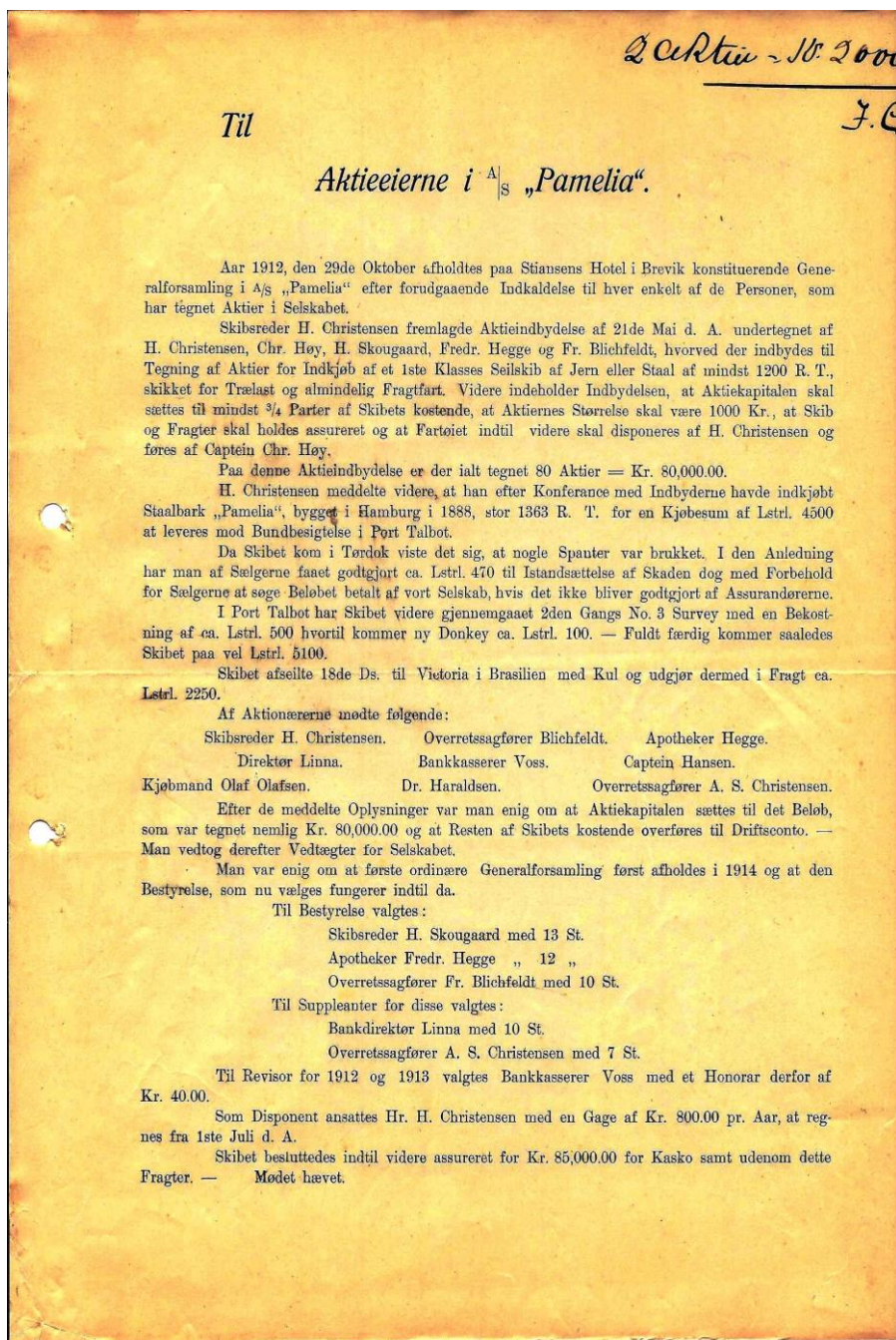


Den opprinnelige og originale aksjeinnbydelsen i barken "Pamelia" av Langesund.

Kaptein Christian Høy	10 000	Bankdirektør Linna - ytterligere	2 000
Kaptein Christian Høy	15 000	Doktor Haraldsen i Brevik	1 000
Skipsreder Haakon Christensen	5 000	Kolonialhandlere Sundby & Sneås	1 000
Skipsreder Herman Skougaard	20 000	Johs, Christophersen	1 000
Ingeniør Jens Skougaard	6 000	Knut Ihlen- Drammen	2 000
Apoteker Fredrik Hegge	5 000	Elias Kiær - Fredrikstad	5 000
Over. sakfører Fr. Blichfeldt	3 000	Distriktslege Fredheim i Bergen	3 000
Godseier Fr. Croft	2 000	Sogneprest Berner i Langesund	1 000
Bankdirektør Linna	2 000	J. W. Høy Randsfjorden	4 000
Kasserer Voss	1 000	Kaptein Alf Petersen	2 000
Skipsreder Torsten Eeg	1 000	Disponent Iver Høy - Meråker	3 000
		Totalt	95.0000
		NOK	

Den opprinnelige aksjekapitalen var på Kr. 80.000,-, men det ble tegnet ytterligere aksjer for Kr. 15.000,-. Det ble totalt tegnet aksjer for på Kr. 95.000,-. Overtegningen på kr. 15.000,- ble overført til selskapets driftskonto.

Melding til aksjeeierne i AS "Pamelia". Brev til Godseier Fr. Croft i 1912:



Det kan være litt vanskelig å lese den lille skriften på informasjonsdokumentet til aksjeeierne. Dokumentet er derfor gjengitt nedenfor.

Sitat fra ovenstående dokument:

Aar 1912 den 29de Oktober afholdes paa Stiansens Hotel i Brevik konstituerende Generalforsamling i A/S "Pamelia" efter forudgaaende Indkaldelse til hver enkelt af de Personer som har tegnet Aktier i Selskabet.

Skibsreder H. Christensen fremlagde Aktieindbydelse af 21de Mai d.A. undertegnet af H.Christensen, Chr. Høy, H. Skougaard, Fredr. Hegge og Fr. Blichfeldt, hvorved der indbydes til Tegning af Aktier for Indkjøb af et 1ste Klasses Seilskib af jern eller Staal af mindst 1200 R.T, skikket for Træløst og almindelig Fragtfart. Videre inneholder Indbydelsen, at Aktiekapitalen skal sættes til mindst $\frac{3}{4}$ Parter af Skibets kostende, at Aktiernes Størrelse skal være 1000kr, at Skib og Fragter skal holdes assurert og at Fartøiet indtil videre skal disponeres af H. Christensen og føres af Captein Chr. Høy.

Paa denne Aktieindbydelse er der i alt tegnet 80 Aktier – kr 80.0000,-.

H. Christensen meddelte videre at han efter Konferance med Indbyderne havde indkjøpt Staalbark "Pamelia", bygget i Hamburg i 1887, stor 1363 R.T. for en Kjøbesum av Lstrl.(London sterling=kr 18,62) 4.500 at leveres mod Bundbesigtelse i Port Talbot.

Da Skibet kom i Tørdok viste det sig, at nogle Spanter var brukket. I den anledning har man av Sælgerne faaet godtgjort ca. Lstrl. 470,- til Istandsættelse af Skaden dog med forbehold for Sælgerne at søge Beløpet betalt af vort Selskab, hvis det ikke bliver godtgjort af Assurandørene.

I Port Talbot har Skibet videre gjennomgaaet 2den Gangs No.3 Survey med en Bekostning af ca. Lstrl. 500,-. Hvortil kommer ny Donkey ca. Lstrl. 100,-. – Fuldt færdig kommer saaledes Skibet paa vel Lstrl. 5100,-.(kr 95.000,-).

Skibet afseilte 18 Ds. Til Victoria i Brasilien med kul som udgjør dermed i Fragt ca. Lstrl.2250.

Af Aktionærene mødte følgende:

**Skibsreder H.
Christensen
Direktør Linna
Kjøbmand Olaf Olafsen**

**Overretsagfører
Blichfeldt
Bankkasserer Voss
Dr. Haraldsen**

**Apoteker Hegge
Captein Hansen
Overretsagfører
A.S. Christensen**

Efter de meddelte Opplysninger var man enige om at Aktiekapitalen sættes til det beløb, som var tegnet, nemlig kr. 80.0000,-. Og at resten af Skibets kostende overføres til Driftskonto.

Man vedtog derefter Vedtægter for Selskabet.

Man var enig om at første ordinære Generalforsamling først skulde afholdes i 1914 og at den bestyrelse som nu vælges fungerer indtil da:

Til Bestyrelse valgtes:

Skibsreder H. Skougaard med 13 St.

Apoteker Fredr. Hegge med 12 St.

Overretsagfører Blichfeldt med 10 St.

Til Suppleanter for disse valgtes:

Bankdirektør Linna 10St.

Overretsagfører A.S. Christensen 7 St.

Til Revisor for 1912 og 1913 valgtes Bankkasserer Voss med et Honorar, derfor af kr. 40,-.

Som Disponent ansattes H. Christensen med en Gage af kr. 800,-. Pr. Aar, at regnes fra 1ste Juli d.A.

Skibet besluttedes indtil videre assureret for Kr. 85.0000,- for Kasko samt udenom dette Fragter.

Mødet hævet.

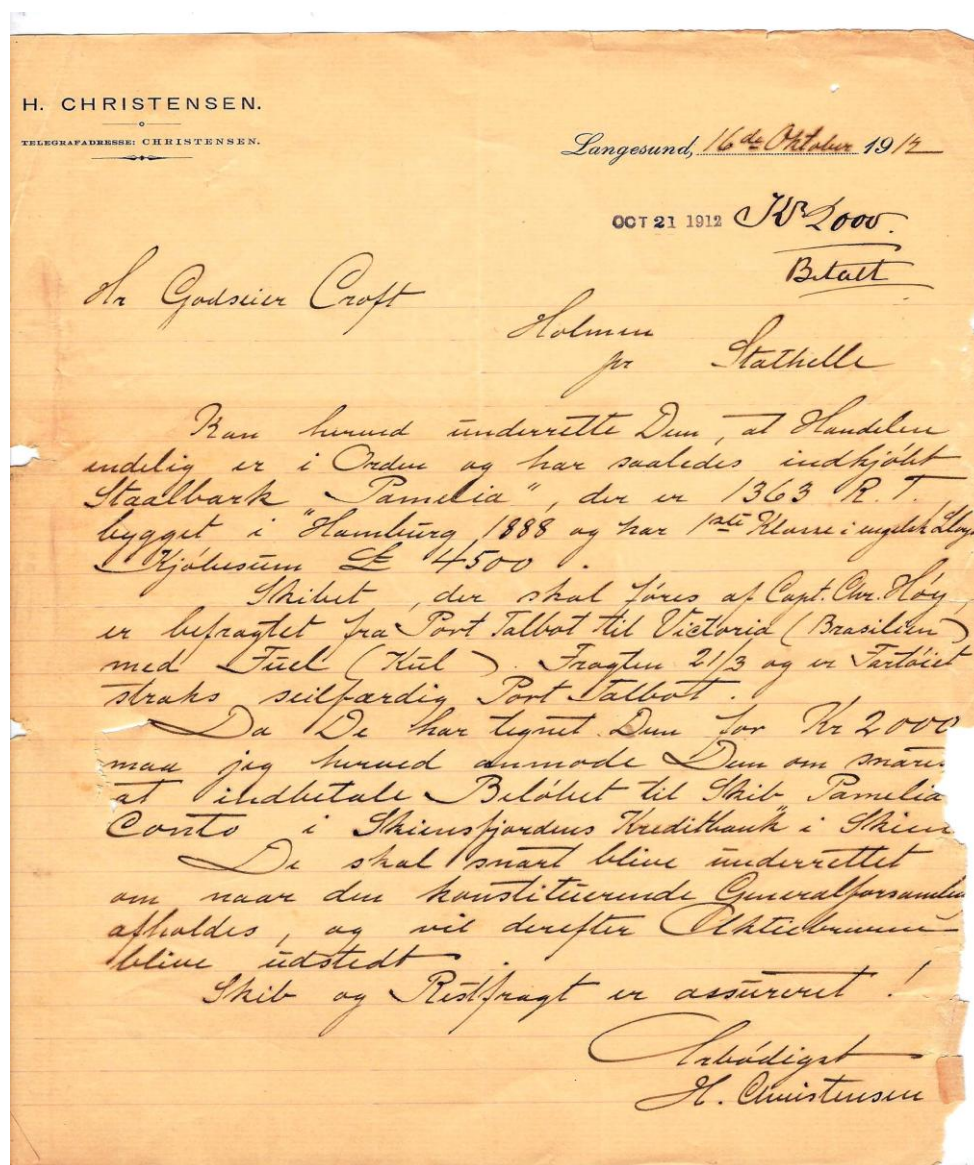


Den konstituerende Generalforsamling i A/S "Pamelia" ble avholdt i Stiansens Hotel i Brevik i 1912. Stiansens Hotel til venstre på bildet. Hotellet fikk i mer moderne tider navnet "Hotel Cort Adeler".

4 Kjøpet av barken "Pamelia"

Det tegnet seg i alt 22 aksjonærer som tegnet en aksjekapital på NOK 80.000,-.

Godseier Fr. Croft på Croftholmen ved Stathelle var en av aksjeeierne som tegnet seg for en andel på to aksjer til NOK 2.000,-. Det historiske arkiv i Langesund og Omegns Sjømannsforening har mottatt som historisk gave alle originalbrevene vedrørende utbytte av aksjene og informasjon til aksjeeiere skrevet av skipsreder Haakon Christensen (Barfod) til Godseier Croft på Croftholmen. Dette er interessant lesning da vi kan følge skipreder Christensens korrespondanse med Croft fra kjøpet av "Pamelia" i 1912 til skipet blir solgt i 1928. Vi har derfor underveis i historien valgt å vise og kommentere noe av korrespondansen mellom skipsreder H. Christensen og Godseier Fr. Croft på Croftholmen på Stathelle.



Informasjon til Godseier Fr. Croft på Croftholmen på Stathelle om kjøpet av stål barken "Pamelia" i 1912.

H. CHRISTENSEN.
TELEGRAMADRESSE: CHRISTENSEN.

Langesund, 20-11-1912

NOV 25 1912

Mr Godseier Croft

Holmen

Kathelle

Vedtøgt fra svenske Dens 2 Aktier
i A/s "Pamelia" og sid være taknemlig om
De indsender Modtagelsen. -

Ligledes fremkommer Kopi af
Forhandlingerne i den konstaterende General-
forsamling. -

"Pamelia" er bestemt for næste
Reise nemlig fra Molde til Concepcion
med Lumber Fragt \$ 18¹/₄.

Lumberpræmie er meget god, saa jeg
været ikke i tvivl paa ydeligere Stigning.

Arbejdigt

H. Christensen

Oversendelse av to stk aksjebrev med pålydene kr. 1000,- til Godseier Croft på Croftholmen den 20. november 1912.

H. CHRISTENSEN.
WATKINS CODE
TELEGRAMADRESSE: CHRISTENSEN.

Langesund, 20-9-1913.

SEP 29 1913

Mr Godseier Fred. Croft

Holmen

fra Kathelle

Som 30% Udbytte af Dens 2 Aktier
i A/s "Pamelia" fremkommer. Kr. 600.00
i Check paa Buenos Ayreses Kreditbank.

Skilset afsatte fra Concepcion
antagelig 20^{de} August, altsaa i Ballant bestemt
til Chileport, hvor det skal lante Traktat
for Buenos Ayres eller La Plata. Fragt \$ 16¹/₂.

Arbejdigt

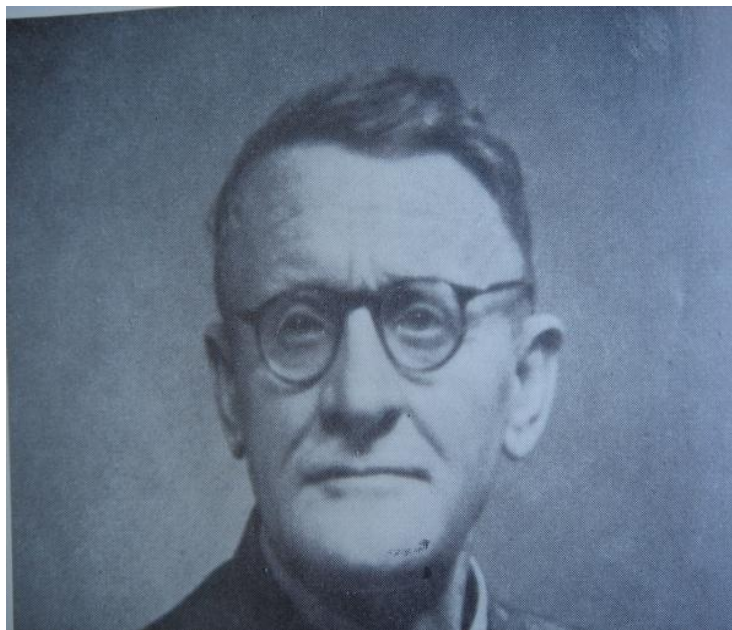
H. Christensen

Den 20. september 1913 får Godseier Fr. Croft utbetalt sitt første utbytte i barken "Pamelia. Det første utbytte for to aksjer a kr. 2000,-, er kr 600.-.

5 De første seilaser med "Pamelia i 1912

Kaptein Christian Høy (1874 – 1948) hadde sine barndomsår i Langesund. Han mistet sin første kone Sigrud da han var 38 år. Han giftet seg senere med barndomsvenninnen Ingeborg og de ble viet i Ullern kirke i Oslo den 3. april 1912.

Det er i året 1912 eventyret med barken "Pamelia" starter.



Christian Høy – skipper på barken "Pamelia fra 1912 til 1914.

Christian Høy hadde før dette seilt i mange år som skipper på en rekke Langesundsskuter og nå senest før 1912 med Langesundsskutene "Ruthwell" og "Baunen". Etter ekteskapet med Ingeborg var han nå på jakt etter en ny skute, ikke bare som skipper, men nå også som eier i skipet.

Fraktratene for seilskipene var fremdeles bra i 1912 og det var interesse for å skaffe seg solide skip til oversjøisk fart.

Christian Høy tok kontakt med to Langesundsredere Herman Skougaard og Haakon Christensen og forla dem ideen om et nytt seilskip. Christian Høy reiste rundt for å prøve å finne et egnet skip.

Det ble til slutt barken "Pamelia". Dette skipet var bygd hos Blom & Voss i Hamburg i Tyskland i 1887. Skipet var nærmere 25 år gammelt og hadde seilt på de syv hav.

Christian Høy satset med å kjøpe 10 aksjer i "Pamelia" til NOK 10.000,- som var en anseelig sum penger på den tid. I tillegg har Chr. Høy kjøpt ytterligere en aksjepost på kr. 15.000,-. Chr. Høy er den absolutt største aksjeeier i skipet. Han er nå også skipper.

Kaptein Høys første tur med "Pamelia" gikk ut fra Port Talbot (Ligger ved byen Swansea ved innløpet til Bristol) til Victoria i Brasil. Frakten var "patent fuel" – støpte kullbriketter.



"Patent fuel" var briketter bestående av en blanding med kullstøv og tjære som var tørket.

Kaptein Høy fikk med seg noen erfarne mannskaper han kjente fra tidligere, samt at en shippingmaster i Cardiff skulle skaffe resten av sjøfolkene. Ut fra Port Talbot ble de møtt av et forferdelig uvær med kuling og storm, mannskapet var sjøsyke og de få som kunne arbeide greide så vidt å få satt noen seil så skuta ble manøvringsdyktig.

Etter hvert viste det seg at mannskapet ikke var sjøfolk, men russiske emigranter på vei til Brasil. Mannskapet var om bord og Kaptein Høy måtte gjøre det beste ut av situasjonen. Været bedret seg og etter hvert ble det til rene godværsseilasen og både last og mannskap kom trygt frem til Victoria i Brasil.



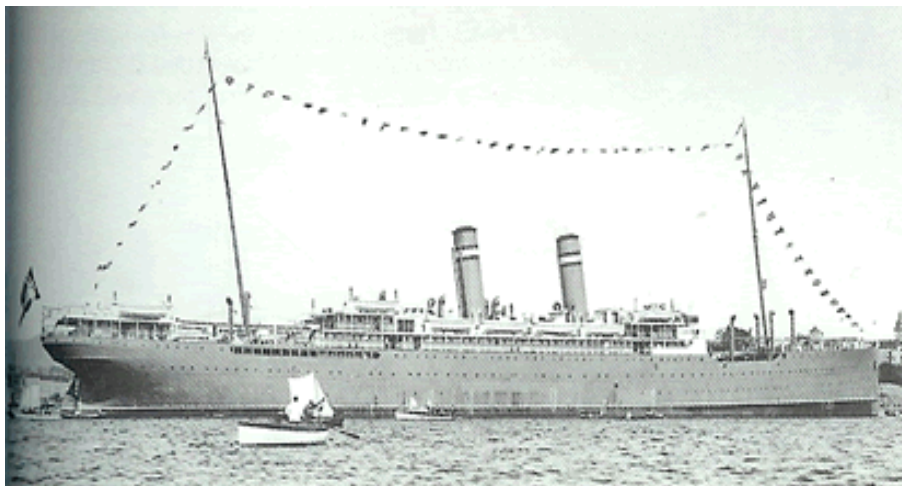
Havnebyen Mobile ligger i Alabama i USA, innerest inne i Mexicogulften.

Fra Victoria i Brasil gikk skipet i ballast til Mobile i Amerika. Mens skipet lå i Mobile og lastet for Concepcion del Uruguay med trelast fikk Kaptein Høy telegram om at hans kone hadde født en velskapt gutt.

Gutten fikk navnet Christian Fredrik Høy.

Trelasten ble senere losset i Uruguay og de første penger ble sendt hjem til skipsreder H. Christensen. Pund 2850,- ble sendt til fordeling på aksjonærene. Dette var 25 % utbytte av den investerte kapital i "Pamelia".

Ferden skulle gå nå videre til Gulfport (Gulfport ligger ikke langt i fra Mobile innest inne i Mexicogulften) hvor Høys kone Ingeborg med den nyfødte sønnen skulle møte ektemannen og kapteinen på "Pamelia". Ingeborg var ankommet til New York med den nybygde passasjerbåten "Kristianiafjord".



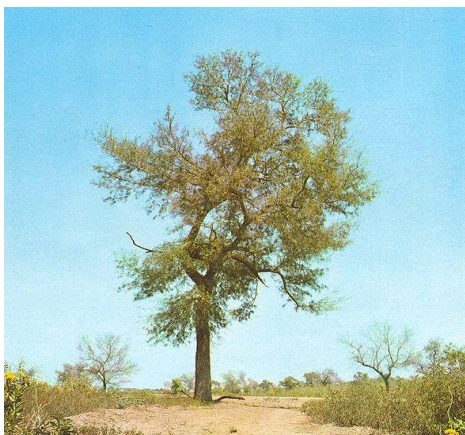
Den norske Amerikalinjes "Kristianiafjord" som Christian Høys kone seilte med til New York.

"Kristianiafjord" ble det første skipet satt inn i passasjertrafikken mellom Norge og USA, etter at det ble sjøsatt 23. november 1912. Da skipet ble levert fra Cammell Laird & Co.Ltd. Birkenhead Storbritannia 22. mai 1913 og startet på sin jomfrutur, følte man det som en nasjonal begivenhet over hele landet.

Christian Høys kone Ingeborg var med på en av de første turene med "Kristianiafjord" i 1913. Fra New York ble hun hjulpet med transport ned til Gulfport i staten Mississippi innerst inne i Mexicogulften av rederiets agent.

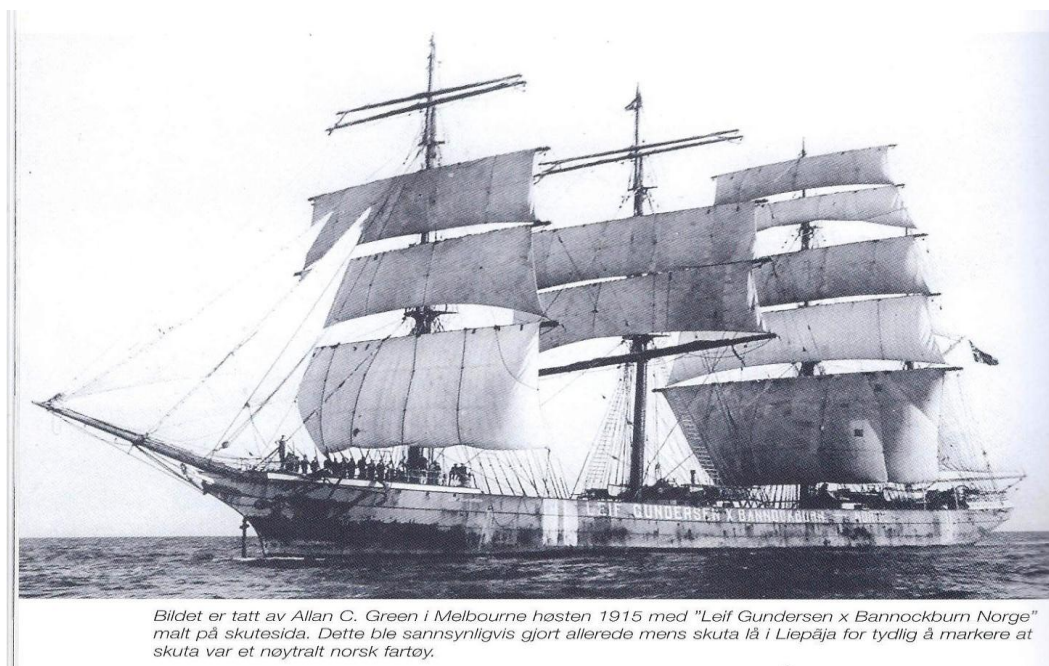
Fra Gulfport skulle "Pamelia" seile til Buenos Aires. Ingeborg og den nyfødte gutten var med på turen. Under oppholdet i Buenos Aires ble det klart at Ingeborg igjen var gravid og ventet barn. Da besluttet kaptein Høy å slutte frakt med "Pamelia" til Europa.

Neste frakt skulle nå gå til Libau i nåværende Latvia i de baltiske stater med såkalt "Quebracho" som var en trelast. Dette var trematerialer som produserer mye garvesyre og råmaterialet ble brukt til å produsere garvesyre som igjen ble benyttet av datidens garverier. Det ble transportert "Quebracho" til Europa og Norge helt opp til 1950 tallet og flere norske rederier hadde slike fraktoppdrag.



Garvesyretret "Quebracho" som ble benyttet som råvare i de fleste garverier i Europa på slutten av 1800 tallet og litt inn i 1900 tallet.

Under oppholdet i Buenos Aires skjedde det mye både med mannskap og skip, men det gikk bra til slutt. Sammen med "Pamelia" lå Leif Gundersens skip fullriggeren "Bannockburn" fra Porsgrunn. Denne skuta lastet også "Quebracho" for Libau i daværende Tyskland.



Bildet er tatt av Allan C. Green i Melbourne høsten 1915 med "Leif Gundersen x Bannockburn Norge" malt på skutesida. Dette ble sannsynligvis gjort allerede mens skuta lå i Liepāja for tydelig å markere at skuta var et nøytralt norsk fartøy.

Skipsreder Leif Gundersens fullrigger "Bannockburn" fikk lasteprioritet foran "Pamelia" i Buenos Aires.

I tillegg lå polarskipet "Fram" i Buenos Aires på samme tid og ventet på å bli det første fartøyet som skulle seile gjennom Panamakanalen.

Dessverre ble "Fram" snytt for denne muligheten og satte derfor kursen hjem til Norge og Horten hvor den ankom på forsommeren 1914.



Polarskuta "Fram" som etter sydpolferden lå i Buenos Aires i 1913-14 i påvente av å bli det første skip som skulle passere gjennom Panamakanalen.

Fullriggeren "Bannockburn" fikk førsteprioritet ved lasting og var ferdig lastet tre uker før "Pamelia" var klar til å seile. Omsider var "Pamelia" ferdiglastet og seilte den 28. april 1914 fra Buenos Aires med kurs for Europa.

Da hadde "Fram" seilt for 14 dager siden og "Bannockburn" hadde forlatt Buenos Aires for tre uker siden.

6 Kappseilas med "Pamelia" i 1914

Kaptein Høy fikk nå konkurranseinstinkt over seg og bestemte seg for å ta igjen de foran ham seilte fartøyer. Her skulle det kappseiles til Europa. Det skulle vise seg at "Pamelia" overlegent slo de begge i seilasen til Europa. På denne turen satte "Pamelia" seilingsrekord mellom Buenos Aires (La Plata) og Libau i Latvia ved Østersjøen med 44 døgn. Ikke noe seilskip hadde seilt denne strekning så raskt som "Pamelia".

Kursen gikk nordover mot Newfoundlandsbankene. Med god vind østover kom de etter noen dager inn i Nordsjøen, passerte Lindesnes med kurs for Skagen. Her passerte "Pamelia" fullriggeren "Bannockburn" som da hadde tatt inn mye vann og var vanskelig å manøvrere.

Inn i Østersjøen tok "Pamelia" los og kone og barn ble satt i land i Danmark for å fortsette reisen hjem til Norge, mens "Pamelia" satte kurs for bestemmelsesstedet som var Libau.

Samtidig sendte Christian Høy et telegram til Haakon Christensen i Langesund at de nærmet seg Libau. Skipsrederen ville ikke tro at dette var sant at "Pamelia" hadde kun brukt 40 dager på turen fra Buenos Aires inn i danske farvann. "Bannockburn" ankom til sammenlikning Libau en uke etter "Pamelia".

Mens "Pamelia" lå og losset i Libau, brøt den første verdenskrig ut i 1914. Tyskerne bombarderte Libau og "Pamelia" var i ytterste fare. Russerne blokkerte havnen ved å senke skip i innløpet og "Pamelia" var nå innesperret med halve lasten igjen om bord. "Pamelia" ble liggende innesperret hele 1914 og inn i 1915 frem til havnen ble ryddet av tyskerne. "Pamelia" var tross kamphandlingene ikke alvorlig skadet og etter reparasjon på verksted i Moss ble krigsskaden reparert.

Deretter lastet "Pamelia" i Drammen for Melbourne i Australia. Nå var Kaptein Høy avmønstret og ny skipper på "Pamelia" var Einar Hansen fra Ekstrand som gjorde noen eventyrlige reiser med skipet og skaffet gode penger til aksjeeierne. Det var rett som det var at det ble utdelt 100 % utbytte av aksjene til stor glede for de som hadde tegnet seg som aksjeeiere i "Pamelia".

7 AS "Pamelias" første regnskapsår i 1912

Som nevnt i stiftelsesdokumentene for AS "Pamelia" skulle neste Generalforsamling avholdes i 1914.

Denne ble avholdt den 27. juli i 1914 på Stiansens Hotel i Brevik.

Det første regnskapet var fra stiftelsesåret 1912. Da stiftelsen fant sted mot slutten av året fremgår det stort sett bare stiftelseskostnader og den innen 31. desember innbetalte aksjekapital. Det var på den tid innbetalt kr. 77.000,- i aksjekapital. Med betaling for skipet og stiftelseskostnader gjøres regnskapet opp med et underskudd på Kr. 95,06.

8 Det første virkelige regnskapsåret var 1913

Regnskapet for 1913 ble også behandlet på Generalforsamlingen i 1914. Dette var det første virkelige driftsåret hvor skipet var i fart og det fremgår av regnskapet at fraktinntektene i dette regnskapsåret utgjorde over kr. 60.000,-.

Utbytte til aksjonærene ble 30 % med en sum på kr.24.000,- overskuddet ble bokført med kr. 4.175,-etter at alle utgifter til drift av skipet var betalt og regnskapsført.

9 Generalforsamlingen i 1915 – regnskapsåret 1914

Generalforsamling ble avholdt på Stiansens Hotel i Brevik den 27. mai 1915 kl. 1900.

Den første verdenskrig hadde brutt ut den 28. juli i 1914 og selv om Norge var et nøytralt land i krigen gikk det hardt ut over norsk skipsfart i krigsårene.

Vi ser av regnskapet for 1914 at assurancepremien for skipet er steget med nærmere 50 % til kr. 10.000,-.

Fraktene har vært gode med innbetalte inntekter på kr. 57.000,- frem til skipet strandet i Libau.

Det ble 25 % utbytte til aksjonærene med en sum på kr. 20.000,-.

Godseier Croft fikk i utbytte for regnskapsåret 1914 utbetalt kr 500,-.

Kaptein Einar Hansen fra Ekstrand er nå skipper på "Pamelia". Han førte skipet frem til 1920.

10 Regnskapsåret 1915

Til tross for problemene skipet hadde hatt i Libau ble det likevel utdelt 20 % utbytte av aksjene med en sum på kr. 16.000,-. Overskuddet til Godseier Croft ble på kr. 1.200,- for dette regnskapsåret.

11 Regnskapsåret 1916 – nå tjener aksjonærene penger

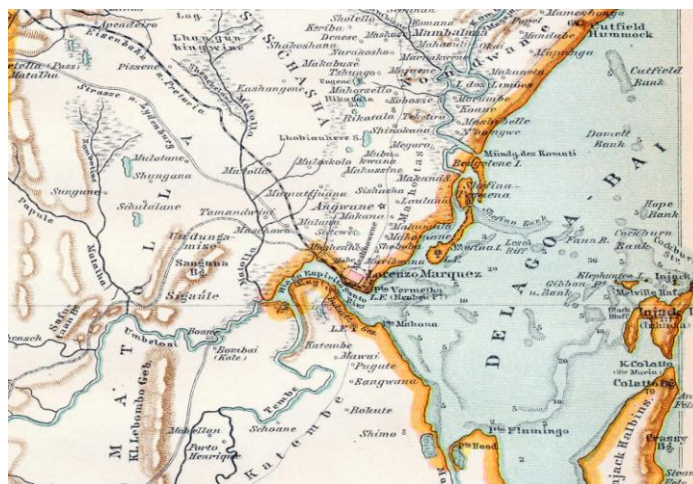
I året 1916 er "Pamelia" i virksomhet hele året og skaffer aksjonærene store utbytter. Fraktinntektene stiger til over kr. 300.000,-. Og aksjonærene får utbetalt kr. 160.000,- i aksjeutbytte. Overskuddet er regnskapsført med kr. 20.000,-. En post i regnskapet er opptjent ikke betalt frakt på kr. 80.000,-.

For Godseier Croft på Croftholmen strømmet pengene inn. Kr. 4.000,- ble innbetalt til godseierens bankkonto for hans to aksjer.

Assurancepremien på skipet er nå steget betydelig, men assurancesummen er også hevet til kr. 120.000,-. Med en årlig premie på over kr. 22.000,-.

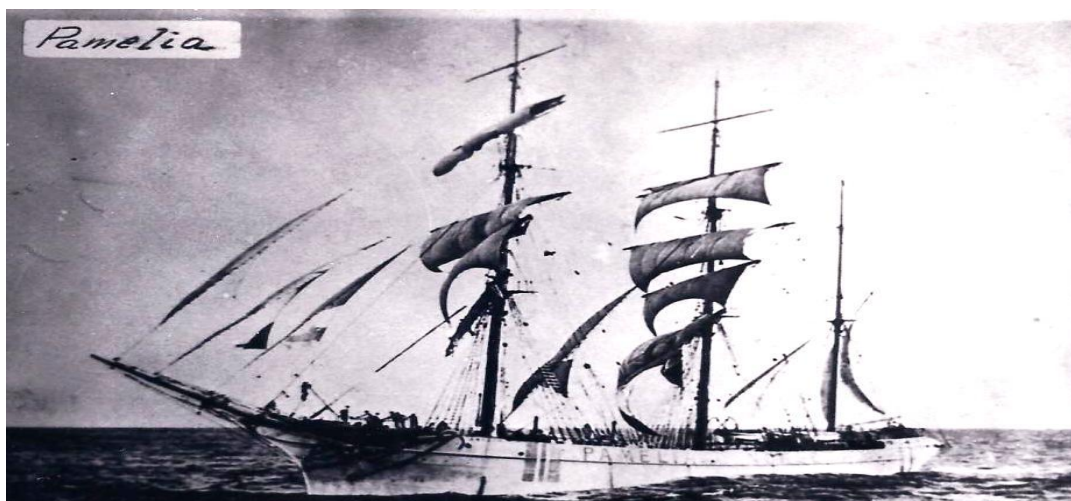
Vi kan lese av regnskapet at skipet hadde vært innom følgende havner i 1916:

Melbourne i Australia, Delalga Bay (i nærheten av Lourenzo Marques i nåværende Mosambik), Beira (i nåværende Mosambik), Philadelphia i USA og Hampton Roads i USA.



Delagoa Bay på østkysten av Afrika utenfor havnebyen Lorenzo Marques.

“Pamelia” hadde unngått videre kamphandlinger mellom de krigførende parter under verdenskrigen og etterspørselen etter fraktkapasitet var stor.



“Pamelia” for seil under den første verdenskrigen. Nøtralitetsflaggene var malt på skutesidene og navnet “Pamelia” var malt med kraftige store bokstaver mellom nøytralitetsmerkene.

12 De gode tidene fortsetter inn i 1917

I 1917 seiler “Pamelia” mye på USA og oppnår gode fraktrater samt at uopptjente frakter fra 1916 pynter på omsetningen som nå nærmer seg kr. 400.000,-. Aksjonærene får utbetalt Kr. 200.000,- i utbytte. Dette er den høyeste sum som er utbetalt aksjonærene siden “Pamelia” ble kjøpt i 1912. Hittil har kjøpet av skipet vært en stor suksess selv om krigsratene har hjulpet godt med å få fraktene opp på et langt høyere nivå enn før krigen.

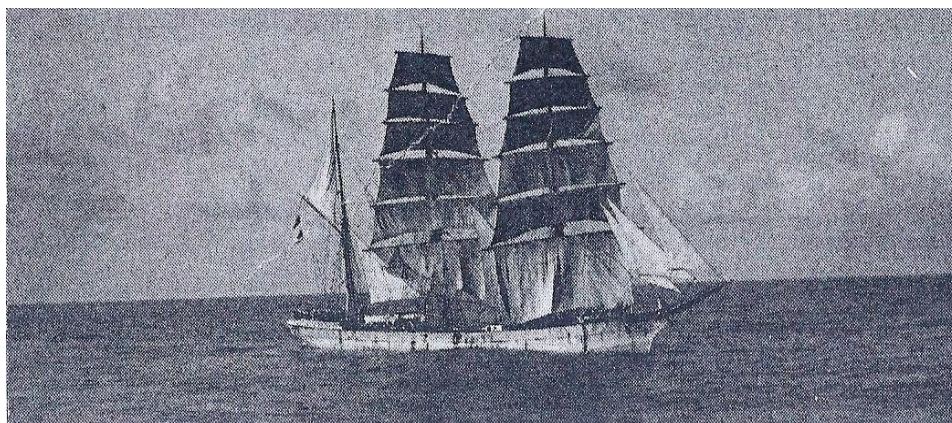
Godseier Croft får stadig hyggelige brev fra skipsreder H. Christensen i Langesund og ved årets slutt har Fr. Croft kassert inn Kr. 5.000,- i aksjeutbytte på sine to aksjer pålydende kr. 1.000,- pr. aksje.

Den første verdenskrig raser og assuransepremien når stadig nye høyder. For 1917 var premien nå gått opp til Kr. 35.000,-. I tillegg er det tegnet en krigsrisikoforsikring på Kr. 18.000,-. Overskuddet blir på Kr. 13.000,- for 1917.

13 Den første verdenskrig slutter 11. november 1918

Den første verdenskrig er over. "Pamelia" har vært heldig og har ikke vært involvert i krigshandlinger. Skipet har hatt et godt frakt år i 1918 og inntjeningen har vært bra med en årlig omsetning på Kr. 350.000,-. Dette medfører at aksjonærene får et utbytte på Kr.144.000,- og regnskapet viser et overskudd på Kr. 40.000,- etter at alle utgifter er dekket.

Krigsrisikoforsikring og assuranse nådde i dette året en klar topp med over Kr. 85.000,-.



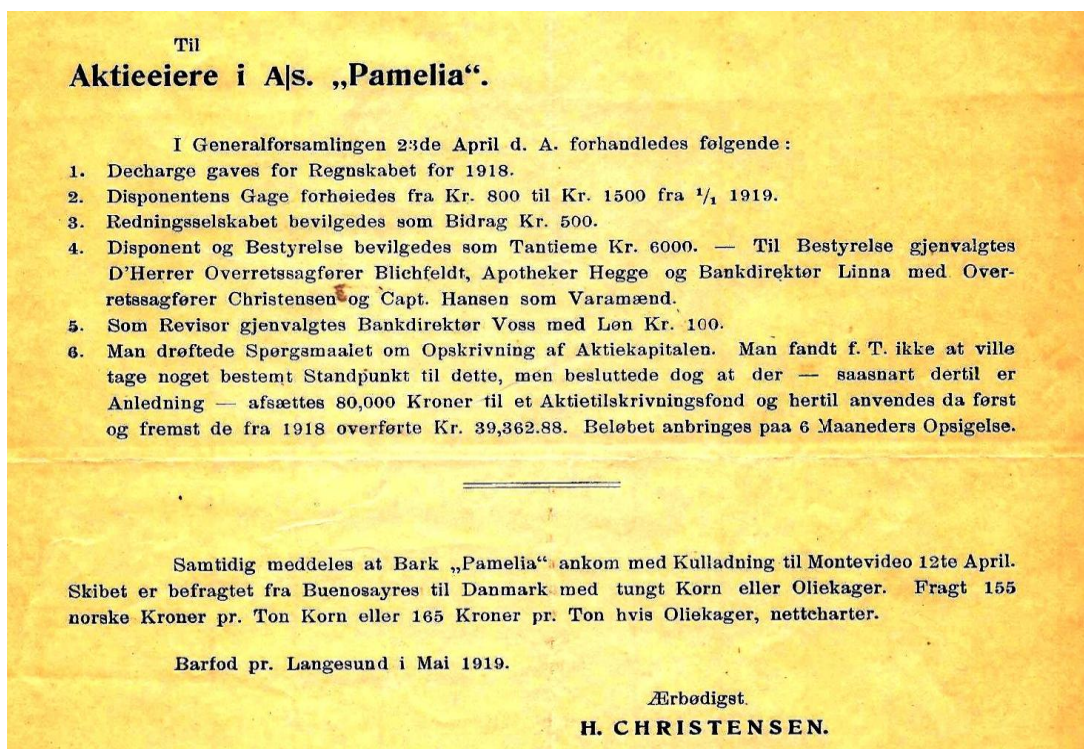
«Pamelia» for fulle seil utenfor Bremerhafen.



Barken "Pamelia" fra Langesund i seilas på de syv hav.

14 Referat fra Generalforsamling i 1919

I mai 1919 sender H. Christensen ut følgende referat fra Generalforsamlingen som ble avholdt 23. april 1919:



Informasjon til aksjeeiere i A/S "Pamelia" i 1919.

15 Regnskapet for 1919 – "Pamelia" er tilbake i fredsfart

På Generalforsamlingen som ble avholdt på Stiansens Hotel i Brevik torsdag 2. september 1920 kl. 1800 ble regnskapet for 1919 lagt frem. Dette er mer å betrakte som et normalår igjen når det gjelder fraktratene da verdenskrigen nå er over. Det er fremdeles god etterspørsel etter frakter og regnskapsåret gir eierne et aksjeutbytte på Kr. 160.000,-.

Omsetningen har nå kommet opp i Kr.535.000,- og forsikringene er nå kommet ned i Kr. 45.000,-. Det bokføres et underskudd på Kr. 38.000,-. Det er betalt Kr. 75.000,- i skatter og avgifter.

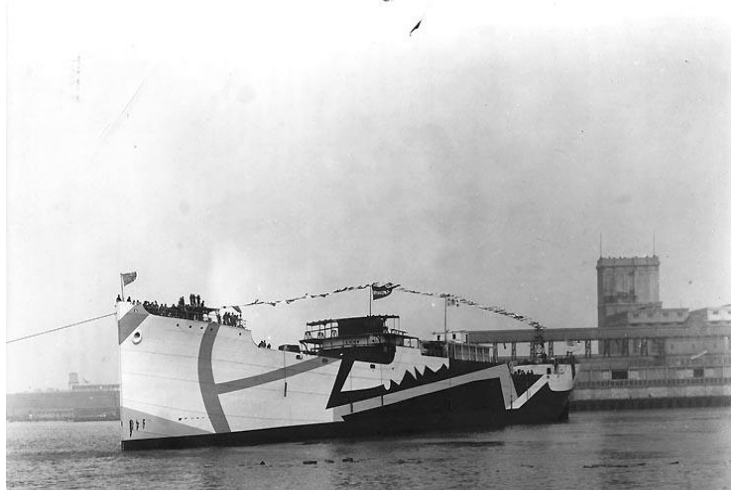
Godseier Croft får utbytte av sine to aksjer som tidligere.

Fartøyet har seilt på New York, København, Buenos Aires og New York igjen. I en melding til Aksjonærene skriver Haakon Christensen følgende i august 1920:

Den 4. november 1919 kolliderer "Pamelia" i Atlanterhavet med dampskipet "Western Star".

"Pamelia" fikk store skader i ulykken og ble slept inn til Queenstown i Irland. Her lå skipet havarert frem til 15. mai 1920. I perioden har aksjeselskapet "Pamelia" pådratt seg en betydelig gjeld i tillegg til at det måtte stilles sikkerhet for Pund 12.000,- overfor "Western Star". Denne sikkerhet ville ikke bankene ta og da måtte bestyrelsen og de største aksjonærer stille denne sikkerhet.

Photo # NH 65051 S.S. Western Star after launching, 1918. She was USS Western Star in 1918-1919



Dampskipet "Western Star" sjøsettes i 1918.

Sjøretten i London hadde avsagt dom i saken med det utfall at begge fartøyer ble ansett å ha like stor skyld i kollisjonen.

Photo # NH 102520 S.S. West Galoc underway. She was USS West Galoc in 1918-1919



Dette er bilde av søsterskipet til "Western Star" – "Western Galoc" også sjøsatt i 1918. Det var slike frakteskip "Pamelia" ikke bare kolliderte med, men også konkurrerte med om frakter i oversjøisk seilas.

Det opplyses videre at etter reparasjon er "Pamelia" igjen sluttet for en kull last fra Amerika til Danmark. Frakten var Kr. 115,- pr. - tonn.

16 Regnskapsåret 1920 påførte selskapet store tap

Året 1920 ble et "annus horribilis" for skipsrede H. Christensen og "Pamelias" aksjonærer. Utgiftene for reparasjoner etter skadene i kollisjonen med dampskipet "Western Star" i 1919 ble store og medførte dessuten frafall av fraktinntekter i den perioden skipet ble reparert.

Den regnskapsførte omsetning i selskapet ble på Kr. 485.000,-. Nesten Kr. 300.000 i reparasjoner slet på økonomien.

Selv om skuta kom i drift igjen i løpet av året fikk selskapet et underskudd på Kr. 63.000,-.

På grunn av alle utgiftene i 1920 ble det ikke utbytte til aksjonærene i dette regnskapsåret.

Assuransepremien på skipet var nå kommet ned i kr. 12.000,- mot nærmere Kr. 90.000,- under den første verdenskrigen.

Theodor Thormodsen fra Langesund har nå overtatt som skipper på "Pamelia" etter Einar Hansen fra Ekstrand.

17 Informasjon til aksjeeiere i AS "Pamelia" i oktober 1921

De økonomiske problemene for "Pamelia" og skipsreder Haakon Christensen tårner seg nå opp for alvor. Utestående krav, økte kostnader og lave frakter gjør at fartøyet legges i opplag i Langesund den 1. juni 1921.

Til

Aktieiere i AS. „Pamelia“.

Da Selskabet har havt ondt for at tilveiebringe de nødvendige Penge, saa skyldte AS „Pamelia“ pr. ^{31/12} 1920 foruden den i Regnskabet opførte Saldo:

i Assurancepræmie	Kr. 26 842 84
i Krigskonjunkturskat og Statsskat	„ 35,724 25
i Herredsskat	„ 18,644 45

Tilsammen Kr. 81,211.54

Appelretten i London stadfæstede i Slutningen av f. Aar Underrettens Dom, nemlig: at begge Skibe har lige stor Skyld i Kollisionen.

Assurandørerne og A/S „Pamelia“s Bestyrelse besluttede derefter ikke at appellere Sagen til House of Lords.

Bestyrelsen ventede stadig Havariet ordnet og blev av den Grund Generalforsamlingen udsat til 10de oktober; men da „Western Star“ (Shipping Board) ikke fremkom med sine Krav, saa kunde Havariet ikke afsluttes.

Undertegnede har i Anledning Sagen just været i London, og da Dampskibet nu endelig har fremkommet med Kravene sine, saa haaber man der kan være en Ordning inden Aarets Utgang.

„Pamelia“ gik i Ballast fra Bandholm til Barbadoes for Ordre, men da det var umulig at opdrive en seilbar Fragt, saa blev Skibet liggende der ca. 2 Maaneder og maatte da slutte en Fragt, som paalangtnær ikke dækket Skibets Udgifter — nemlig 160/ fra Mobile til Grangemouth.

Fartøiet har nu ligget oplagt hersteds siden ^{1/6} 1921.

Barfod pr. Langesund i Oktober 1921.

Ærbødigst

H. Christensen.

Regnskapet for AS "Pameila" for 1921 er trist lesning. Omsetningen i selskapet er gått ned fra nærmere Kr. 500.000,- for noen få år siden til kr. 188.000,- i 1921.

Skatteposten utgjorde Kr. 54.000,-. Assuransepremien for skipet Kr. 20.000,-. Bankrenter kr. 12.000,- samt store utgifter til drift og vedlikehold av skipet. Da skipet ikke fikk bokførte fraktinntekter for regnskapsåret 1921 ble underskuddet i selskapet på hele Kr 180.000,-.

Det sier seg selv at aksjonærene ikke får utbytte med slike regnskapstall.

18 Havariestatningene etter kollisjonen med "Western Star" utbetales

For årene 1921 og 1922 kan det tyde på at det har vært mer å gjøre for de to overrettsakførerne i bestyrelsen, enn for skipet. Skipet har ligget i opplag i hele 1922 og det er ikke registrert fraktinntekter dette året.

Alle inntektene og den totale omsetning i selskapet er bokført som havarierstatninger fra forskjellige forsikringsselskaper med totalt Kr. 230.000,-.

Underskuddet fra 1921 er bokført og i følge regnskapsoppstillingen for 1922 har skipet ligget i opplag og derfor hatt minimale driftsutgifter og ingen fraktinntekter. De største utgifter er bankrenter og disponentens gasje.

Regnskapet gjøres opp for 1922 med et regnskapsmessig overskudd på Kr.28.000,-. Overskuddet skyldes utbetalinger av assuransesum etter kollisjonen med "Western Star".

19 Det er liten virksomhet i AS "Pamelia" på starten av 1923

"Pamelia" ligger nå i opplag i Langesund og det er ingen fraktoppdrag i vente. Samtidig holdes kostnadene nede selv om det alltid er faste utgifter uavhengig av enhver driftssituasjon.

Omsetningen i selskapet er nå på Kr. 30.000,- for regnskapsåret 1923 og inntektene består kun av restene på havarierstatninger samt Kr. 1.200,- i bankrenter.

På utgiftssiden er de største kostnadene reparasjonsutgifter og omklassifisering med Kr. 21.000,-. Overrettsakførerene Christensen og Blichfeldt får sine honorarer betalt med Kr. 2.400,-. Havneavgift til Langesund Havnevæsen er bokført med Kr. 9,-.

Hr. Godseier Fr. Croft som vi tidligere refererte til gjennom skipsreder H. Christensens brev til Godseieren, er nå opphørt da virksomheten ikke tillater utbetaling av noe som helst utbytte.

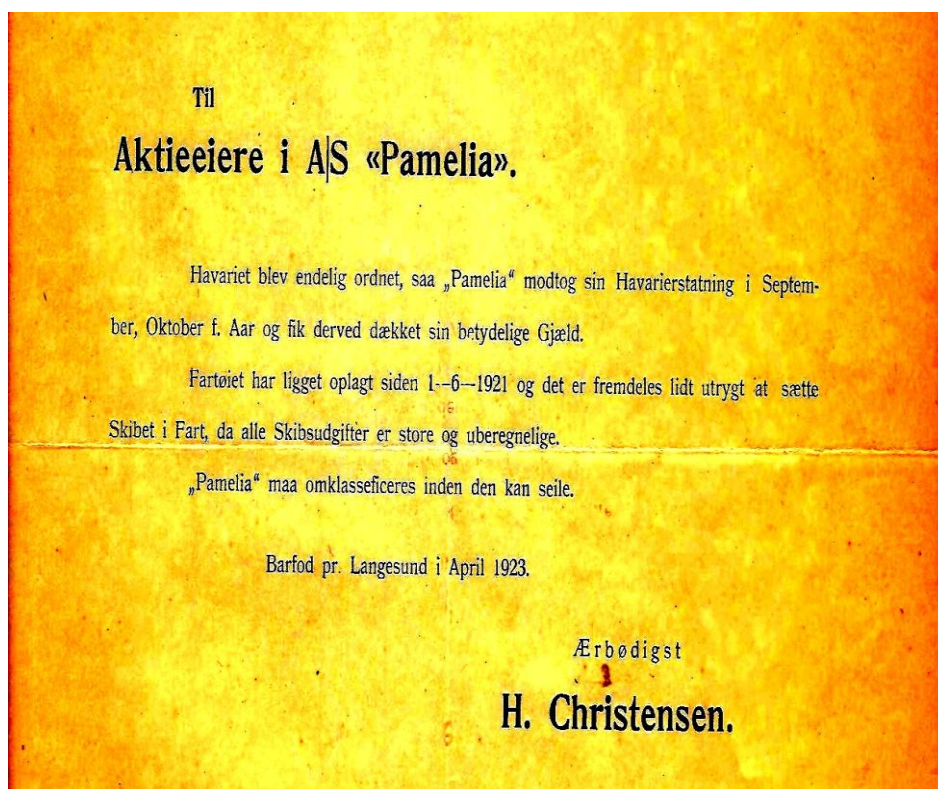
Regnskapet har et forsiktig overskudd på Kr. 7.300,-.

Selv om det regnskapsmessig ser dårlig ut for året 1923, blir likevel "Pamelia" satt inn i fart på våren 1923. Hun seilte til St. Lawrence i Canada og ankom ditt midt i mai 1923.



"Pamelia" settes i drift igjen i 1923 etter ca. 3 år med reparasjoner og opplag i påvente av havarierstatningen etter kollisjonen med "Western Star". Legg merke til at nå er nøytralitetsmerkene med det norske flagget tatt bort.

Brevet til aksjonærene i 1923 er ikke mye oppmuntrende lesning:



20 "Pamelia vurderes solgt i 1923

Året 1923 synes situasjonen for "Pamelia" å være vanskelig. Det er vanskeligheter med fraktoppdrag. Skipet hadde ligget i opplag i Langesund og det påløp store utgifter til vedlikehold og til å få skipet klassifisert.

Bestyrelsen i selskapet innkaller nå til ekstraordinær Generalforsamling, som i tradisjonen tro avholdes på Stiansens Hotel i Brevik den 18. juli 1923.

Det er kun to poster på dagsordenen og det er spørsmålet om salg av "Pamelia" eller om hun skal settes i videre drift igjen.

Det opplyses i innkallingen at reparasjon og omklassifisering vil beløpe seg til minimum kr. 10.000,-, men aksjonærene må påregne ytterligere kostnader dersom skipet på nytt skal settes i videre drift.

Det forligger ikke i våre arkiver referat fra den ekstraordinære Generalforsamlingen i 1923, men det er tydelig at de tilstedeværende og stemmeberettigede aksjonærer har gått inn for å sette skipet i seildyktig stand. "Pamelia" har forlatt opplagshavnen i Langesund på våren 1923 og seiler til Canada for nye oppdrag.

I regnskapsåret for 1924 får vi en del svar på hvordan det har gått etter opplagsperioden på nærmere tre år i Langesund.

21 Pamela besluttes å settes inn i fraktoppdrag igjen i 1923

Omsetningen i selskapet for dette regnskapsåret er ikke all verden, men fartøyet er i drift og seiler inn penger på frakter til Restigouche (St. Lawrence) i Canada og på Buenos Aires. Skipet er igjen i full gang med fraktoppdrag på så vel Sør-Amerika som Canada og til Australia. Er det lysere tider i møte, eller må nå selv "Pamelia" gi opp kampen med de moderne dampbåtene?

22 Regnskapet for 1924 – de gyldne tider er tydeligvis over

Omsetningen i selskapet er økt noe til Kr. 53.000,-, men kostnadene med å sette "Pamelia" i drift har vært store. Av regnskapet ser vi nå at store beløp har gått til tauverk, seilduk og proviant i tillegg til hyrekostnader for nytt mannskap.

Etter oppgradering av skipet er assurancepremien nå nede i Kr. 4.000,-. Man har nok tatt høyde for at skipet nå har en halvert verdi i forhold til kjøpesummen i 1912 dvs. ca. Kr. 45.000,-. Fraktoppdragene i Canada og Sør-Amerika og Australia gir ikke store avkastningen, men selskapet får et lite regnskapsmessig overskudd på Kr. 10.000,-.

Vår kjære Godseier Croft på Croftholmen ved Stathelle får en "hyggelig" nyttårshilsen fra skipsreder H. Christensen i Langesund.

Sitat:

Langesund, 27. januar 1925

Hr. Godseier Croft
Holmen
Pr. Stathelle

Værdien av Deres Aktier i A/S "Pamelia" kan passende sættes i Kr. 400,- pr. Aktie (Opprinnelig Kr. 1000,-) og i Henhold dertil opfører jeg i Selvangivelsen Skibets Værdi = Kr. 32.000,-.

"Pamelia" ligger i Port Germein i Australien hvorfra den skal til Europa med Hvede.

Frakten 44/6 pr. ton med 2/- Tillæg for Skandinavien.

Haaber skibet snart er seilferdigt og det maa gaa bra.

Ønskede Dem et godt Aar og tegner

Med Høiaktelse

H. Christensen

Til
Aktieeiere i A/S „Pamelia“.

Bark „Pamelia“ fik ingen Returfragt i Buenosayres og gik derfra i Ballast til Australien, hvor det lastede Hvede for Europa. Fragt 44/6. Hvedelasten blev udlosset i Shields i Slutningen af f. Md.

Skibet er nu befragtet fra Sverige med Høvellast til Port Adelaide i Australien. Fragt 90/ og er antagelig seilklar i England idag.

Barfod pr. Langesund 24-8 1925.

Ærbødigst
H. CHRISTENSEN.

23 Det sviver så vidt rundt og selskapet tjener ikke penger

Regnskapet for 1925 viser nå noe helt nytt i våre arkiver. Fra å fremlegge regnskapet og regnskapsoversikter på trykket papir fra herværende trykkeri til alle aksjonærer har nå den moderne skrivemaskin nådd rederikontorene på Barfod i Langesund. Hr. skipsreder H. Christensen har nå selvfølgelig funnet ut at med skrivemaskin kan det lages gjennomslagskopier. Aksjonærene med færrest aksjer kommer da til slutt i kopirekken. Våre kopier til Hr. Godseier Croft er derfor nesten uleselige.

Av regnskapskopiene skrevet på syltynt silkepapir finner vi følgende for regnskapsåret 1925:

Omsetningen har gått ned fra forrige regnskapsår til Kr. 46.000,-. Kostnadene har også blitt noe redusert og det fremlegges et overskudd på Kr. 11.300,-. Utbytte til aksjonærene er en "saga blott".

Hvetelasten fra Port Germein til Shields i England ble utlosset i juli 1925.

Skipet har nå fått et fraktoppdrag fra Sverige med høvellast til Port Adelaide i Australia. Skipet avseiler fra Shields i dag.

Barfod pr. Langesund 24. august 1925.

24 "Pamelia" seiler jorden rundt i 1926

Den 31. desember 1926 fremlegger Haakon Christensen på Barfod i Langesund frem regnskapet for året 1926. Aksjonærene må ha glemt hva de fikk av utbytte for 10-12 år siden. Det registreres ikke noen klager fra aksjonærene og fra Hr. Croft på Croftholmen registreres ikke noen korrespondanse.

Omsetningen for regnskapsåret var Kr. 31.000,-

Det ble bokført et underskudd på Kr. 20.000,-.

Interessen for detaljert regnskapsføring er heller ikke lenger særlig til stede. De store middager og taler på Generalforsamlingene på Stiansens Hotel i Brevik er forbi. I regnskapet er det anført utgifter til Generalforsamling kr. 24,20. Det var nok ikke mer enn noen få smørbrød og noen få kopper kaffe på H. Christensens kontor i Langesund for bestyrelsen.

Assuransen utgjorde dette året for skip og frakt Kr. 7.500,-.

25 "Pamelia" seiler, men tidene har forandret seg mye i 1927

Underskuddet i "Pamelia" for 1926 på kr. 20.000,- overføres til regnskapsåret 1927 med håp om at inntjeningen på skipet vil bedre seg i dette regnskapsåret. Skipet får noen fraktoppdrag, men de gode tidene fra 10 år tilbake er definitivt forbi for seilskipene.

Større og større dampskip med stor lastekapasitet og som stadig blir mer hurtiggående konkurrerer for godt ut de beste seilskipene. Det er bare å innse at seilskipenes epoke er over og at de hvite seils storhetstid nå blir en "saga blott" på de syv hav.

Omsetningen i selskapet A/S "Pamelia" for 1927 beløper seg til Kr. 50.000,- som er noe høyere omsetning enn i det foregående år.

Ratene er dårlige og det er ikke mulig å få selskapet i balanse. Kostnadene er for store. Havneavgifter, assurance og hyreutgifter samt de årlige administrative kostnader dekkes ikke inn av inntektene. Hyreutgiftene til mannskap er nå kommet opp i nærmere 25 % av driftsutgiftene mot 5-6 % for 10 år siden.

Selskapet får et bokført underskudd for 1927 med Kr. 29.000,-. Underskuddet er økt med kr. 9.000,- fra forrige regnskapsår.

26 Det er slutten for "Pamelia" i 1927

Den 28. november 1927 innkalles det til Generalforsamling i A/S "Pamelia" på Stiansens Hotel i Brevik. Generalforsamlingen skal avholdes den 9. desember 1927. Det kan ikke være mange av aksjonærene som møtte opp.

Heller ikke har det vært noen overdådig servering for de fremmøtte aksjonærer og bestyrelsen. Av regnskapet for 1927 fremgår det at regningen til Stiansens Hotel lød på Kr. 78,55.

Følgende informasjon ble gitt i innkallingen til Generalforsamlingen:

Fartøyet ble i januar i år buksert fra Antwerpen til Swansea i England, hvor det lastet kull for Lüderitz Bay i Syd Afrika (det nåværende Namibia). Frakt 26/- pr. tonn.

Skipet hadde en meget lang reise, ca. 4 måneder til Afrika og gikk derfra i ballast til Barbados for ordre, derfra til Haiti for å laste Logwood.



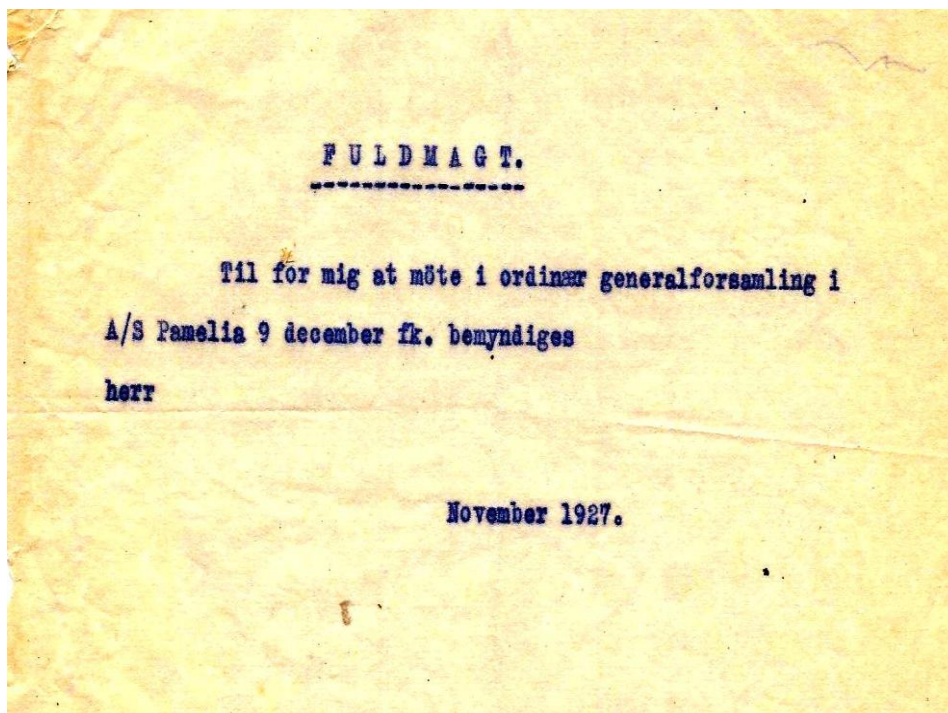
Logwood som "Pamelia" lastet på Haiti i 1927.

Fra Haiti gikk skipet 28. oktober bestemt for St. Louis du Rhône i Frankrike. Frakten var 29/- pr. ton, maksimum 1200 tonn.

"Pamelias" gjeld er nå Kr. 24.000,- og man skylder ca. Kr. 16.000,- for utstyr og proviant i England – totalt Kr. 40.000,-.

Foruten de i vedtektene paragraf 5 nevnte saker blir i Generalforsamlingen å behandle forslag fra Bestyrelsen om å gi den bemyndigelse til å selge skipet, hvis et tilfredsstillende bud mottas.

Innkallingen oppfordrer flest mulige av aksjeeierne til å møte opp og gi fullmakt til bestyrelsen om salg av skipet. De av aksjonærene som ikke kan møte, bes innstendig om å sende inn fullmakt.



Fullmakt til Generalforsamlingen i 1927. Hovedposten på agendaen gjelder salget av "Pamelia".

Vi finner ikke noe referat fra Generalforsamlingen den 9. desember på Stiansens Hotel, men det er helt klart at det ble flertall for å gi bestyrelsen fullmakt til å selge skipet.

27 Salget av "Pamelia" i 1928

"Pamelias" siste regnskap er avlagt og revidert av Revisor Voss i slutten av 1928.

Seilasen til Frankrike – St. Louis de Rhône - ble den siste i fartøyets lange historie. Eierne beslutter å selge skipet. For 1928 ble regnskapet gjort opp med et underskudd på Kr. 31.000,-.

Salgssummen for "Pamelia" ble ca. Kr. 30.000,-, men med fradrag av skyldig proviantregninger ble restbeløpet Kr. 13 309,68.

Nettobeløpet for salg av "Pamelia" ble besluttet avbetalt på selskapet gjeld.

Den 19. februar 1930 går det ut følgende melding til aksjonærene:

Den 30 Mai 1928 blev Bark Pamela solgt for.....	£.1720.-.-
herav medgik til Provision og Udgifter.....	" 7074-0
til Rest,.....	£.1649-16-0
der blev utbragt til.....	Kr.29.957,09
herav medgik £.914-18-11 til Betaling av Proviatreg- ning hos Mc. Symons med.....	" 16.647,41
mens Restbeløpet.....	Kr.13.309,68

blev avbetalt paa Selskapet Gjæld.

Styret.

Revideret:

D. Voss.

Den trykte informasjon på glasert papir til aksjonærene er forbi.

Til A/S Pamelias Aktionærer.

Vi tillater os herved at meddele Dem, at Bark Pamela den 30 Mai 1928 blev solgt efter Ankomst til St. Louis de Rhone for 1.1720.--.

Vi indtar nedenfor de reviderede Regnskaper for 1927 og 1928 samt Oprettelse over Anvendelsen av Skibets Salgssum, hvilken oversigt viser, at Restbeløpet Kr. 13.309,68 blev avbetalt paa Skibets Gjæld. Denne blev saaledes ikke dækket fuldt ut.

For at fatte Beslutning om Selskapets Ophør indkaldes derfor Aktionæreren til Generalforsamling der afholdes i Bamble Sparebanks Lokale paa Stathelle, den 11 Mars Kl. 5 Eftm.

Forsaavidt De ikke møter, bedes De velvillig undertegne og indsende vedlagte Fullmækt under Adresse Bankdirektør D. Voss, Stathelle.

Stathelle, den 19 Februar 1930

Styret.

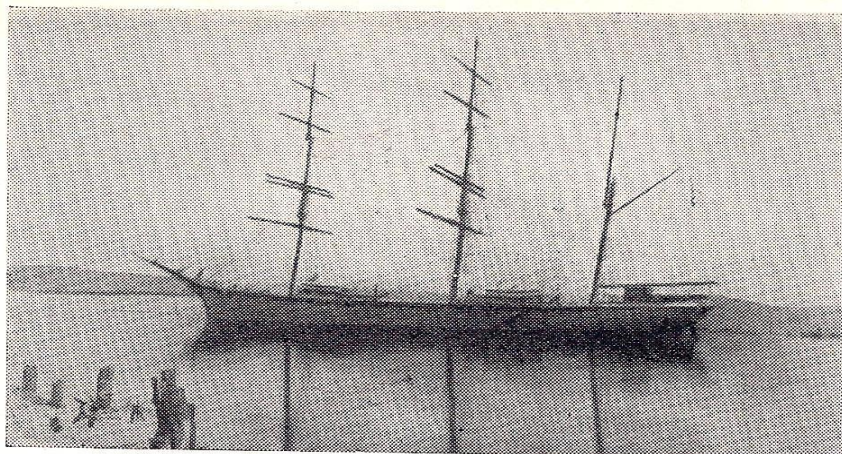
Informasjon til aksjonærene om at "Pamelia" er solgt. (Godseier Crofts kopi av informasjonen).

28 "Pamelia" av Langesund var en god investering for eierne

Kjøpet av "Pamelia" i 1912 var en god investering for eierne og etter regnskapene å dømme skaffet skipet med sine frakter og seilaser gode penger til aksjonærene.

Det var et dristig kjøp av seilskipet i 1912. Seilskipenes tid var nesten forbi idet dampskipene nå hadde overtatt fraktmarkedet for fullt.

Ved at dampskipene var avhengig av kull og at disse skipene ikke gikk særlig hurtig og at driftsomkostningene var store, medførte at noen få seilskip fremdeles kunne konkurrere med dampskipene. "Pamelia av Langesund var en av disse få seilskipene som i en kortere periode kunne konkurrere med dampskipene.



Bark «Pamelia»

var bygd i Hamburg i 1888 av stål og var på 1437 tonn brutto. Den ble innkjøpt til Norge i 1910 av A. T. Simonsen, Oslo, som solgte skuten i 1912 til H. Christensen, Langesund. I 1928 solgtes den til utlandet for opphogging.

Førere var: fra 1910 T. Terjesen, og fra 1915 E. Hansen.

Det offisielle bilde av barken "Pamelia" i boken "Våre Seilskuter" utgitt på Fredhøys forlag i 1944. Skipsfører fra 1912 til 1914 var Christian Høy fra Langesund.

"Pamelia" var en skarpseiler og hadde rekorden i seilingstid fra Buenos Aires til Libau i Østersjøen på 44 døgn. Det er flere beretninger om at "Pamelia" med sin seilføring og sitt mannskap kunne seile raskere enn dampskipene de møtte spesielt i Nordsjøen og i kystnære farvann. At "Pamelia" i tidsperioden fra 1912 til 1928 kunne konkurrere med dampskipene har nok sin bakgrunn i at skipet stort sett opererte i oversjøisk fart.

Det var først på slutten av 1920 tallet og i begynnelsen av 1930 tallet at de da større dampskipene for fullt tok over fraktene på oversjøiske seilaser.

Det var viktig for bestyrelsen og eierne av "Pamelia" at man hadde et skikkelig dyktig mannskap. Uten erfarne offiserer og matroser fra seilskip og oversjøisk seilas ville det ha vært umulig for "Pamelia" å ta opp konkurransen med dampskipene.

I Del-2 i historien om "Pamelia" har jeg skrevet nærmere om sjømannslivet om bord i "Pamelia" basert på fortellinger fra Harald Th. Hansen fra Langesund. Han var mannskap om bord i skipet og rundet Kapp-Horn med "Pamelia" i 1925.

29 Livet for aksjonærene

Det at verdenskrigen kom i 1914 medførte at fraktratene gikk til himmels og "Pamelia" kunne innkassere store utbytter til aksjonærene. Jeg har laget en tabell som viser aksjeutbytte for aksjonærene i den perioden skipet tjente penger og da det ble gitt utbytte til aksjonærene:

Utbytte til aksjonærene i de årene A/S "Pamelia" utbetalte utbytte til aksjeeierne

År det ble utbetalt utbytte		1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919	
Totalt utbytte av aksjene		24 000	20 000	16 000	160 000	200 000	144 000	160 000	724 000
Aksjeeiere:	Innskutt kapital								Utbytte pr aksjonær
Kaptein Christian Høy	10 000	3 000	2 500	2 000	20 000	25 000	18 000	20 000	90 500
Kaptein Christian Høy	15 000	4 500	3 750	3 000	30 000	37 500	27 000	30 000	134 250
Skipsreder Haakon Christensen	5 000	1 500	1 250	1 000	10 000	12 500	9 000	10 000	45 250
Skipsreder Herman Skougaard	20 000	6 000	5 000	4 000	40 000	50 000	36 000	40 000	181 000
Ingeniør Jens Skougaard	6 000	1 800	1 500	1 200	12 000	15 000	10 800	12 000	54 300
Apoteker Fredrik Hegge	5 000	1 500	1 250	1 000	10 000	12 500	9 000	10 000	45 250
Fr. Blichfeldt	3 000	900	750	600	6 000	7 500	5 400	6 000	27 150
Godseier Fr. Croft	2 000	600	500	400	4 000	5 000	3 600	4 000	18 100

Tabellen viser årlig utbytte for noen av aksjene i perioden 1913 til 1919, totalt utbytte av aksjene og de nevnte aksjeeieres utbytte i perioden.

Tabellen viser hvilken fortjeneste de respektive aksjonærer hadde i "gullperioden" for "Pamelia". Jeg har tatt med 7 representative aksjonærer, men resten av aksjonærene fikk jo også sitt utbytte i henhold til investert kapital.

Det ble utbetalt et totalt utbytte på Kr. 724.000,- som representerer nærmere 8 ganger investert kapital for hver av aksjeeierne. Man må kunne trygt si at kjøpet av "Pamelia" i 1912 ble en meget vellykket investering for så vel skipreder Haakon Christensen, kaptein Chr. Høy som for andre aksjonærer fra Langesund og omegn. Selv om driftperiodene etter kollisjonen med "Western Star" i 1919 gikk dårlig, greide man å holde skipet i drift uten altfor store tap frem til 1928.

Som det fremgår av regnskapsoversiktene referert fra 1920 frem til salget i 1928 utbetales det for denne perioden ikke utbytte til aksjonærene.

Driften av selskapet sviver rundt og inntektene går så vidt til å dekke utgiftene. Kollisjonen med dampskipet "Western Star" i 1919 og opplaget i ca. 2 år i Langesund bidrar til at driften går i underskudd.

Utbetaling av forsikring etter kollisjonen med "Western Star" bidrar til at skipet kan settes i drift igjen, men da under helt andre økonomiske betingelser enn i den perioden det ble utbetalt store utbytter til eierne.

Da så skipet kom ut i frakt igjen i 1923 etter store reparasjoner og omklassifisering, er ratene lave og inntjeningen er langt i fra det samme som det var i "gullperioden". Ved at det påføres selskapet store underskudd de siste driftsår, er det naturlig at styret fremlegger forslag om at skipet blir solgt.

Det foreligger ingen informasjon om hva som skjedde etter at "Pamelia" ble solgt og det økonomiske oppgjør var vel i havn i 1930. Man må anta at aksjonærene gikk inn for å dekket restgjelden som antas å ha ligget på Kr. 20.000,-. Aksjonærene hadde, må en anta, at de hadde nødvendige midler til å slette gjelden etter den gode inntjeningen i "gullperioden" fra 1913 til 1919.



RØEVERVEN: Seilskutenes faste tilholdssted i Brevik var på Røeverven. Her ble det gjort både vedlikeholdsarbeid, og båtene ble lagt der i opplag når det ikke var fraktoppdrag å få.

Det var ikke bare i Langesund at seilskutetiden gikk mot slutten. Bildet ovenfor viser det kjente stedet "Røeveren" i Brevik der vedlikeholdsarbeider pågikk i seilskutetiden.

Breviksrederne, familien Røe blant andre, tviholdt på seilskutene og var de siste rederne i landet som ga opp driften av disse. I 1927 var det dog slutt. Da ble Breviks siste seilskuter tauet ut av byen til opphugging på Jæren.

Det var på samme tid stål barken "Pamelia" av Langesund fikk sitt endelige da den ble solgt og kondemnert i 1928.

En lang epoke i norsk sjøfartshistorie fra Langesund var over!

Kilder til historien:

1. Boken "Vinden er en lunefull venn" av Christian Høy – H. Aschehoug & Cos forlag i Oslo 1972.
2. Regnskapsoversikter og informasjon til aksjeeiere for A/S "Pamelia" fra 1912 til 1928.
3. Korrespondanse om aksjeutbytte mellom skipsreder H. Christensen i Langesund og Godseier Fr. Croft På Croftholmen ved Stathelle.
4. "Våre Seilskip" – Bind IV fra Brevik Historielag av Johnny Sørensen.
5. Bilder og tekst fra Leif Hansen og Asbjørn Hansen. Lokalhistorisk materiale som er levert til Sjømannsforeningens historiske arkiv.