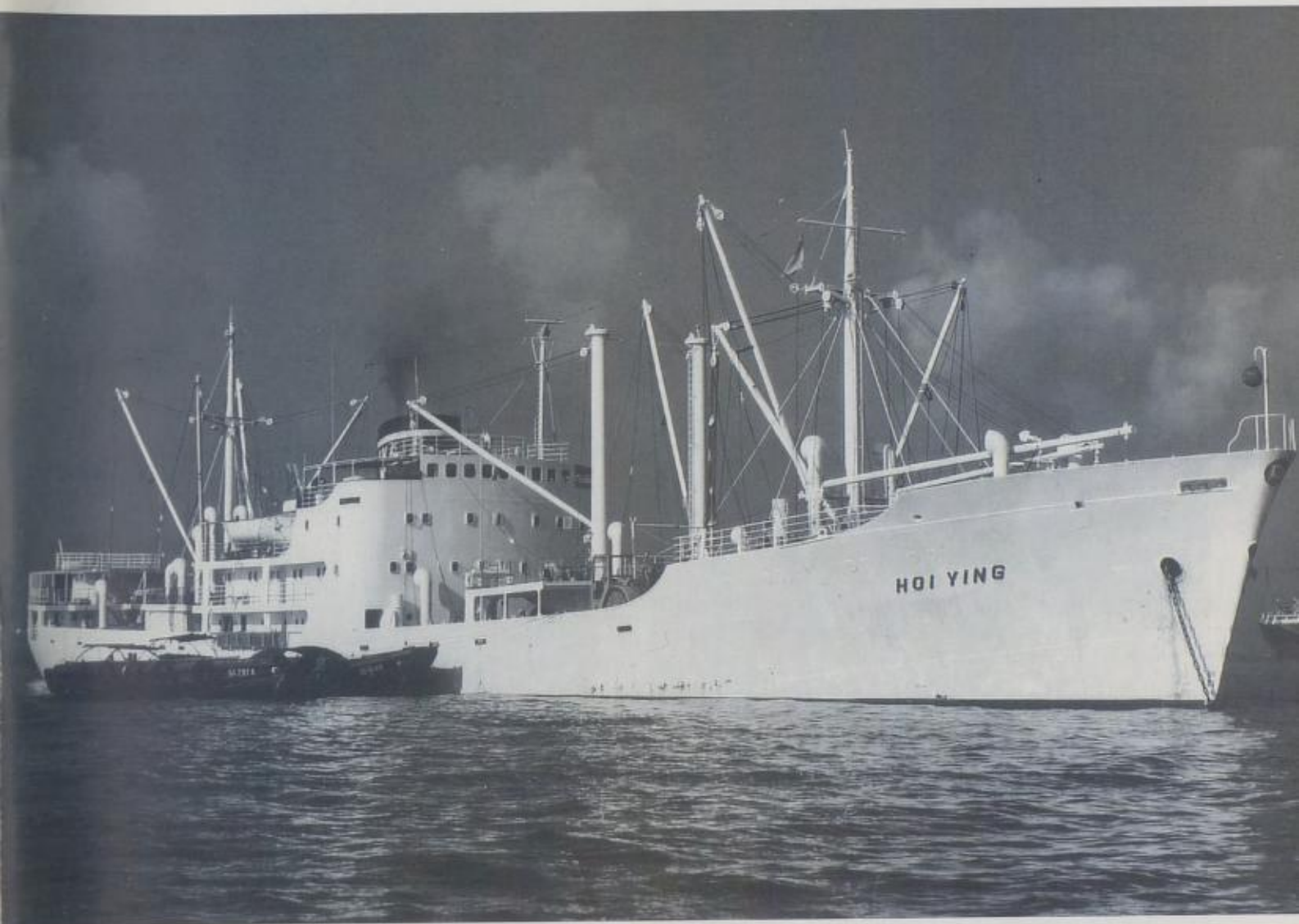


SKIPET

NORSK SKIPSFARTSHISTORISK SELSKAP

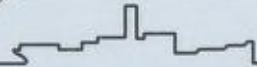


Hoi Ying for anker på Singapores red

Om H. M. Wrangell & Co, Haugesund - del II
D/S Tauri som sank i Mosterhamn
Skipsforlis 1929

Løssalg kr 50

Nr. 4 - 1995 - 21. årgang



Norsk Skipsfartshistorisk Selskap

stiftet 1973

Norsk Skipsfartshistorisk Selskap er en ideell organisasjon av personer med interesse for norsk maritim historie. Foreningen arbeider for å stimulere interessen for skip, skipsfart og sjøfartsmiljø.

Medlemskap er åpent for alle og koster kr 200 for 1995 inklusiv fire numre av SKIPET.

Postboks 87
5046 RÅDAL
Postgiro 0801 3967106
Bankgiro 5205.20.40930

Formann: Per Alsaker
Nebbeveien 15
5033 FYLLINGSDALEN
Tel 55 16 88 21 (etter kl 1900)

Sekretær: Leif M Skjærstad
Lægdene 6B
5030 LANDÅS

Kasserer: Leif K Nordeide
Østre Hopsvegen 46
5043 HOP
Tel 55 91 01 42

Bibliotek: Alf Johan Kristiansen
Mannes
4275 SÆVELANDSVIK
Tel 52 81 50 98

Foto-pool: Øivind J Johnsen
Klokkarlia 17A
5050 NESTUN
Tel 55 10 04 18

SKIPET

utgitt av

Norsk Skipsfartshistorisk Selskap

Årgang 21 - Nr 4

Utgave 76

Utgitt november 1995

Opplag: 1.000 ex

ISSN 0333-2683

Utgivelsesplan 1996:

- | | | |
|------|----------------------|----------------------|
| Nr 1 | Utkommer 1. mars | - deadline 25. jan. |
| Nr 2 | Utkommer 1. juni | - deadline 25. april |
| Nr 3 | Utkommer 1. oktober | - deadline 25. aug. |
| Nr 4 | Utkommer 5. desember | - deadline 25. okt. |

Redaktør Dag Bakka Jr

Redaksjonskomite: Per Alsaker, Håkon Larsson-Fedde,
Leif K Nordeide, Jens Chr Egenæs, Frode Folkestad

Innhold

- s 4 H. M. Wrangell & Co, Haugesund
Første del fra 1882 til 1939, skrevet av
Leif M Bjørkelund
- s 23 H. M. Wrangell & Co - skipliste
- s 31 Aktieselskabet Alpha, Moss
Del II 1939-1985
Av Knut H Næss
- s 39 *Stavenes* - dampen som kom heimatt
Av Hallstein Ese
- s 40 Skipstype: Seutelvens 500-tonnere
Av Dag Bakka Jr
- s 43 Drivgods
- s 47 Fiskekroken
Nytt fra fiskeflåten, ved Petter Fosse
- s 48 Røkesalongen
Nytt som rutegående fartøyer,
ved Per Alsaker
- s 50 Fra bokhyllen
- s 51 Nytt om *Hestmanden*
Ved Georg Jensen
- s 52 Medlemsnytt
- s 53 Fra skipsregisteret

Forsidebilde:

Et bilde fra en svunnen tid, Wrangells Østenbåt *Hoi Ying* for anker på Singapores red. Fotografert av
Göran Freiholtz

Foto side 3:

Cruiseskip og Hurtigruten. *Royal Viking Sun*, dengang eiet av Kloster Cruise, og OVDS' *Vesterålen* i Trondheim en sommerdag ca 1993. Foto Svein Torske

Med dette nummer avsluttes innsatsen for 1995, og vi kan se tilbake på fire innholdsrike numre som spenner over et bredt spekter.

Vi retter ryggen og ser frem mot neste år, hvor det allerede ligger en god del artikler klar. Vi kan nevne skipsmonografier, rederihistorier, ruteferter, sjømannsminner, flere forlis osv.

Til slutt det vanlige hjertesukk, ønsket om å spore flere medlemmer til å bidra redaksjonelt. Det kan være kort eller langt, lokalt eller fra den store verden, «historie» eller erindringer fra våre egne kyster eller fra de store hav.

Takk for innsatsen i 1995 og velkommen i SKIPETs spalter neste år!
Dag Bakka Jr

Kontingent for 1996

Som vedlegg i dette nummer følger innbetalingsblankett for medlemskontingen for 1996.

Kontingenten er uforandret **NOK 200,-**

Vi anmoder medlemmene å betale kontingenten i god tid før utgivelse av neste nummer. La oss slippe purringer som medfører ekstra portoutgifter for foreningen. SKIPET nr 1.1996 sendes kun til dem som har betalt kontingent.



Vekst eller forvitring?

NORSK SKIPSFART STÅR VED ET HISTORISK VEIVALG. Handelsministeren vil til våren legge fram en proposisjon for Stortinget, hvor politikernes behandling vil avgjøre om Norges tid som maritim stormakt er forbi, eller om den får muligheter til å gå inn i en ny vekstfase.

«Vekst eller forvitring» er undertittelen på rapporten fra Idé- og Ressursgruppen som ble nedsatt av handelsminister Grete Knudsen i fjor høst og som la frem sin innstilling i oktober. Gruppen har bestått av folk fra arbeidstakerorganisasjonene, rederiene, skipsindustrien, forskning og finans, og den er enstemmig i sine anbefalinger til handelsministeren. Det er med andre ord en helhetlig skipsfartspolitik som vil kunne gi muligheter for vårt rike maritime miljø til fortsatt å være med i konkurransen i internasjonal shipping.

Veritas-direktør Sven Ullring, leder av gruppen, har fortalt hvordan gruppens medlemmer - i utgangspunktet med motstridende syn og interesser - i løpet av prosessen ble gearet inn på samme mål: å få i stand verdiskapning innen det maritime næringslivet i Norge. LO-sekretær Jan Balstad var nestleder i gruppen og stilte seg bak anbefalingene, med ryggdekning fra LO-ledelsen, fordi det også er i LOs interesse å stimulere til verdiskapning og sysselsetting.

Norge er det eneste land i Europa som har et fullstendig såkalt «maritimt-industrielt miljø», dvs en næringskjede som spenner fra sjøfolk og maritim utdanning, til skipsbygging, utstysindustri, til rederier, skipsmeglere, finansinstitusjoner og sjøforsikringsselskaper, til klasseinstitusjoner, forskning osv. Rapporten har dokumentert at det er nær 78.000 sysselsatte i næringen, hvorav 21.000 sjøfolk. Tilsammen bidrar de med 9,4 milliarder kroner i skatt og arbeidsgiveravgift, samt 2,1 millioner i moms. Hele næringen omsetter årlig for 112 milliarder kroner.

Det maritime næringsliv er altså i høyeste grad oppegående, og Norge hevder seg fremdeles internasjonalt med kontroll over nær 10 prosent av verdens handelsflåte (medregnet skip under utenlandsk flagg, på management og tidsbefraktning).

Det er likevel tydelige tegn til forvitring. Uten sjøfolk har vi ingen fremtid som maritim nasjon. Å få fart på rekruttering og utdanning av

en ny generasjon sjøfolk er av fundamental betydning. Rapporten har foreslått å utvide refusjonsordningen til NIS-flåten og ønsker et opplegg med åtte norske sjøfolk per skip, dvs fire offiserer, to underordnede sjøfolk og to aspiranter. Med 6 måneders arbeidsår vil dette bety 16 norske årsverk per skip.

Hva det vil koste? Beregninger antyder 150 millioner per år, i tillegg til den nåværende ramme på 340 millioner. En rundspørring til rederiene har ved et konservativt anslag kommet til at dette kan gi 1000-1500 nye stillinger for nordmenn.

Den andre hovedutfordringen er at mange norske rederier er i ferd med å flytte fra Norge fordi skatteforholdene stiller oss i en vanskelig situasjon. En sammenligning mellom kjemikalie-rederiene Storli og J O Odfjell viser at førstnevnt, som skatter i Norge, må betale ca 60 millioner i skatt hvert år, mens det andre som opererer fra utlandet betaler langt mindre. 60 millioner er omtrent egenkapitalen til en nybygning, som altså tørker bort i skatt og reduserer det norske rederiets evne til fornyelse og henge med i utviklingen. Derfor utflytting.

Gruppen har samlet seg om et forslag som vil gi noenlunde samme vilkår som andre europeiske land. Det vil i hovedtrekk si adgang til åpningsavskrivning på inntil 20 prosent, samt at salgsgevinster vil få fire års skattefrihet. Også deltakerlignete selskap bør få slik skatteutsettelse, men bare for aktive rederier, for å unngå tidligere tiders K/S-triksing.

Dessverre klarte «Dagens Næringsliv» å spenne bein for gruppens innstilling i sin iver etter å score lettvinde journalistiske poeng på et kontroversielt punkt. Debatten om fremtiden for norsk maritim næring ble «tabloidisert» til klisjenivå, så som det urimelige i «å gi noen av landets rikeste mennesker en enorm skattelette» («Dagens Næringsliv» 12. oktober). Slike vrangforestillinger spredte seg til andre medier.

De av oss som ønsker at norsk skipsfart fremdeles skal være liv laga, bør følge med - og delta - i debatten ut over vinteren. La ikke norsk skipsfartshistorie bli et avsluttet kapittel!

Dag Bakka Jr



Haugesund ved midten av 50-årenemed Vibransøy nærmest, Hasseløy til venstre og Risøy til høyre. Smedasundet går som byens hovedgate langs fastlandet bakerst. Wrangells eiendom på Kortanes ligger langt nord på Risøy, midt i bildet. Prospektkort i Hagbart Lundes samling.

H.M. Wrangell & Co A/S

Del II: 1937-1979

Av Leif K Bjørkelund

HM.WRANGELLS REDERI hadde klart seg relativt godt gjennom depresjonstiden, noe som ikke minst skyldes sunn økonomisk styring og dyktig lederskap fra redertroikaen H.M. Wrangell, Lars Meling og Jacob Odland S.S. I løpet av årene 1937/38 gjennomgikk rederiet store forandringer. Rederiets 2 selskaper, Corona og Produce, skulle i slutten av året 1937 skille lag, og nye skip kontraheres.

Året ble innledet med skipsdramaer i Nordsjøen. Storm og uvær hadde herjet siden desember 1936 og fortsatte inn i nyåret med uforminsket styrke. En rekke skip kom i havsnød og flere av dem risset sine navn inn i historien.

Det var dampskipet «Trym» av Trondheim på 3000 tdw., på reise fra Kirkenes med kislaster, som sendte ut nødsignaler 15. januar. Bergenskes passasjerskip «Venus», som var i rute Bergen - Newcastle, gikk til assistanse og etter en dramatisk redningsdåd ble mannskapet på havaristen reddet.

Det andre skipet var H.M. Wrangells D/S «Karmt», på reise Port Talbot - Bergen, lastet med stålplater. Skipet ble ført av kaptein Johan Ellingsen fra Haugesund, som var en erfaren seilskuteskipper. «Karmt» møtte orkanen straks den kom ut i Nordsjøen og ble liggende på været å kjempe i flere døgn mot stormen. Etter at skipet fikk sjøskader og tok inn vann, ble det sendt ut nødsignaler over Utsira Radio. Ombord i «Karmt» arbeidet besetningen iherdig med å tette de skadde lukene. Nødsignalerne ble fanget opp av flere skip som

endret kurs for å komme havaristen til unnsetning. Bergenskes rutedampskip «Leda» var i rute Rotterdam - Bergen da SOS signalene ble sendt ut. Skipet fikk anmodning fra Wrangells rederi om å assistere «Karmt», og etter å ha satt passasjerene i land i Haugesund gikk D/S «Leda» til unnsetning. Havaristen ble funnet 60-70 n.mil nordøst av Shetland kl. 21 den 23. januar. Redningarbeidet var vanskelig, men det ble utvist et godt sjømannskap under ledelse av «Leda»s kaptein Just Olsen. En redningsline ble skutt over til havaristen og mannskapet tatt ombord i «Leda».

Av «Karmt»s besetning omkom en mann - 2. maskinist Sverre L. Hansen, som ble tatt av en brottsjø. «Karmt» gikk ned straks siste mann, styrmann Steinsnes, var reddet. De overlevende ble landsatt i Bergen, og kaptein Just Olsen og «Leda»s besetning fikk senere sin velfortjente heder og medaljer for utført redningsdåd.

Etter denne dramatiske tid falt livet tilbake til sitt normale og man kunne konsentrere seg om de daglige gjøremål i rederiet.

Fraktmarkedet var på vei oppover og man kunne registrere et stigende tonnasjebehov. Skipsverftene kunne etter flere magre år friste skipsrederiene med tilbud på bygging av skip til særlig gunstige vilkår. Enkelte skipskontrakter ble lånefinansiert med inntil 75-90% av byggeprisen.

Den 22. april 1937 meddelte H.M. Wrangell & Co. A/S at de hadde overtatt 2 nybyggningskontrakter. Den ene gjaldt bygging av et shelterdekket motorlasteskip på ca. 9000 tdw. ved Blythswood Shipbuilding Co., Glasgow, for levering høsten 1937. Kontraksprisen lød på £ 131 500.

Den andre var en kontrakt på bygging av et motortankskip på 12 600 tdw. ved Eriksbergs mek. Verkstad A/B, Göteborg. Tankskipet skulle leveres høsten 1938, byggeprisen ifølge kontrakten lød på 3,5 mill. sv. kroner.

I forbindelse med de inngåtte skipskontrakter ble det den 17. april besluttet å øke aksjekapitalen i Skibs-A/S Corona, fra 4 485 250 (fordelt på 25 630 aksjer à kr. 175) til 7 mill. kroner ved nytegning.

Selskapets aksjekapital var i desember 1935 blitt skrevet ned til 4 868 700 og året etter nedskrevet til 4 485 250 kroner ved utbetaling (kr.15 pr.aksje). Men p.g.a.ovennevnte kontrakter, ble Coronas aksjekapital skrevet opp i 1937 til 7 mill.kroner ved nyttegning av 14 370 aksjer à kr.175.

Den 1.desember 1937 ble det nye motorskipet på 8990 tdw.sjøsatt. Det ble døpt «Karmt» (2) av skipsreder H.M.Wrangells hustru, fru Louise Wrangell. Overleveringen fant sted 7.februar 1938. Skipet gikk straks inn på et 2-års timecharter til rate \$ 1.77,5 pr.tdw., og beskjeftiget på vestkysten av Sør-Amerika. «Karmt» kom derfor til å gå i samme fart som rederiets motorskip «Minerva». Jomfruturen gikk fra Glasgow 7.februar til Christobal (Panama) og skipet ble ført av kaptein A.Sunde.

I slutten av året 1937 ble det foretatt visse endringer i rederiet.

Den 28.desember ble spørsmålet om den fremtidige disponeringen av rederiets 2 skipsaksjeselskaper, Corona og Produce, avgjort. Vedtaket, som var enstemmig, gikk ut på at Skibs-A/S Corona heretter skulle disponeres av konsul H.M.Wrangell og skipsreder Lars Meling.

Det ble straks avholdt generalforsamling i Dampskibs-A/S Produce, som enstemmig besluttet at skipsreder Jacob Odland S.S.skulle overta som enebestyrer og disponent.

Formelt trådte endringen i kraft pr.1.januar 1938 og H.M.Wrangell & Co.A/S ble disponent-selskap for Skibs-A/S Corona. D/S A/S Produce skulle heretter fungere som et selvstendig rederi. I og med disponentskiftet overtok skipsreder Jacob Odland S.S.samtlige av Dampskibs-A/S Produces skip og kontrakter.

Pr.1.januar 1938 hadde Produce følgende skip: D/S «Profit», «Produce», «Prominent», «Promise», «Pronto», «Prosper», «Proteus» og en nybyggingskontrakt i Bremen-Vegesack, Tyskland. Nybygget ble levert, som M/S «Anna Odland» (8700 tdw.), i september 1939 fra Bremer Vulcan Schiffbau und Maschinenfabrik, Bremen-Vegesack. Skipsreder Jacob Odland S.S.oppretholdt selskapets engasjement i Østenfarten og overtok samtidig 25% av H.M.Wrangell & Co.A/S' aksjepost i meglerfirmaet Karsten Larsen & Co.(HK) Ltd., Hong Kong.

Eierforholdet ble da, H.M.Wrangell 50%, Produce 25% og Karsten Larsen de resterende 25. Produce-selskapets båter fortsatte å seile i Østenfarten, som ble oppretholdt frem til slutten av 1950-årene.

Etter delingen av firmaet satt Skibs-A/S Corona igjen med følgende skip:

D/S «Haugarland», «Unita», «Corona», «Tonjer», «Fram», «Augvald» og «Haraldsvang», samt M/S «Minerva», «Kaemt» og M/T «Noreg». I tillegg hadde selskapet et 12 000 tonn tankskip under bygging for levering 4.kvartal 1938.

Nybygget ved Eriksbergs mek.Verkstad A/B fikk navnet «Gard», og ble etter en vellykket prøvetur overlevert Skibs-A/S Corona 15.no-

vember 1938. Skipet ble ført av kaptein Kr.Pedersen og første reise gikk fra Göteborg til Port Arthur, Texas, der skipet lastet olje for England. «Gard» ble deretter sluttet for en reise Aruba - UK/Kontinentet og videre beskjeftiget i løsfart frem til krigen.

Bedringen i fraktmarkedet, særlig innen tank i 1936/37, gjorde positive utslag i Skibs-A/S Coronas regnskaper. I årsberetningen for 1939 meddeles at nybyggene «Karmt» og «Gard» ble nedbetalt i sin helhet. Også restlånet på «Minerva» på 100 000 kroner ble innfridd.

Fraktoppgangen kom noe senere i Østen enn det den gjorde i Europa og i Amerika. I 1938 svingte fraktratene sterkt. De norske Østenbåtene, som ble igjen, hadde likevel tilfredsstillende resultat og særlig gjaldt dette for Produces (Jacob Odland) skip.

Under de rådende omstendigheter i Østen var det ikke til å unngå at både Coronas og Produces skip ble innblandet i episoder. I august 1937 fikk dampskipet «Promise» konflikten på nært hold. Skipet gikk i timecharter til det britisk-kinesiske selskapet China import and export Lamber Co., for frakt av tømmer fra Pagoda Anchorage til Shanghai. Mens skipet lå i Shanghai ble byen terrorbombet av japanske fly, men klarte, som siste norske skip, å komme seg ut av havnen og nådde Hong Kong i god behold.

I april året etter ble «Promise» oppbrakt av den japanske marine og tvunget inn til marinebasen i Pescadores Island (Formosa) for kontroll.Etter en måneds tid ble imidlertid skipet frigitt da japanerne ikke fant noe mistenkelig i lasten.

Under den spanske borgerkrigen 1936-39 ble en rekke norske skip oppbrakt og fikk føling med konflikten.

H.M.Wrangells dampskip, «Augvald», ble oppbrakt av Francos marine og tvunget til havn i Ceuta, Spansk Marokko. Skipet var befrakket av Fabre Line og gikk i fart mellom franske Middelhavshavner og Amerika. Den 22.april 1937 p.r.Marseilles - Casablanca ble skipet oppbrakt i Gibraltarstredet. Kapteinen fikk gitt melding via radio til den franske marinenstyrken som patruljerte i den internasjonale kontroll i regi av Folkeforbundet. «Augvald»s befraktere klarte imidlertid å få skipet frigitt, det gikk videre til Casablanca og etter seilingsplanen, via Lisboa, til Amerika.

Fraktmarkedet fikk et tilbakeslag i løpet av 1938/39 og skip måtte gå i opplagsbøyene. H.M.Wrangells «Haugarland» kom den 18.februar 1939 fra Rotterdam for å gå i opplag i Bøvågen. Skipet hadde i flere år gått i malmfart mellom Wabana og Rotterdam. Skipet kom igjen ut i fart utpå høsten, sluttet i malmtraden på Vest-Afrika.

Krigen 1939 - 1945

Den 3.september var krigen mellom de europeiske stormakter, England/Frankrike og Tyskland et faktum.

Norge erklærte seg, som under 1.verdenskrig, nøytral, men det skulle vise seg å være like illusorisk som i forrige krig. I nøytralitetspe-

rioden, mellom 3.september og 8.april 1940, gikk tilsammen 55 norske handelsskip tapt ved krigsforlis der 393 sjømenn kom vekk.

Norske myndigheter satte i verk en rekke tiltak, høsten 1939, som skulle få betydning for handelsflåtens stilling.

Krigen medførte en oppgang på fraktmarkedet med et øket tonnasjebehov, og de allierte øvet press overfor de nøytrale land om chartering av handelsskip. Britiske og norske sjøfartsmyndigheter kom da frem til en tonnasjeavtale i november 1939.

I grove trekk gikk den ut på at Norge suksessivt skulle stille til rådighet 1,5 mill. tonn tank- og 700 000 tonn tørrlasttonnasje i tillegg til de 500 000 tonn som allerede gikk i alliert fart.

Da Norge den 9.april 1940 ble trukket inn i krigen var H.M.Wrangells flåte spredt over alle hav, fra Det fjerne Østen til europeisk- og transatlantisk fart. Kontakten mellom rederiet hjemme og uteflåten ble avbrutt. Konsekvensene av krigen ble at rederiene fikk avbrutt sine fraktinntekter fra skipene og det oppsto vansker med betaling av løpende utgifter som renter, avdrag, administrasjon og hyretrekk til sjøfolkene familier. Det siste forholdet ble ordnet ved at rederiene tok opp lån i norske banker slik at hyretrekket til en viss grad ble oppretholdt under krigen.

Ved krigsutbruddet hadde rederiet en flåte på i alt 11 skip med en tonnasje på 89 810 tdw., fordelt på 7 dampskip, 2 motortankskip og 2 motorlasteskip:

D/S «Augvald»	8 600 tdw.
« «Corona»»	5 500 «
« «Tonjer»	5 500 «
« «Fram»	4 750 «
« «Haraldsvang»	5 050 «
« «Haugarland»	10 800 «
« «Unita»	6 150 «
M/T «Gard»	12 800 «
« «Noreg»	12 130 «
M/S «Minerva»	9 500 «
« «Karmt»	8 990 «

Skipene mottok ordre gjennom BBC og andre kanaler om å gå til alliert eller nøytral havn og avvenne situasjonen.

Opprettelsen av Nortraship, der staten rekvirerte alle norske skip som var utenfor tysk kontroll, avklarte spørsmålet og handelsflåten kunne settes inn på alliert side i krigen. Nortraship ble med ett slag «Verdens største rederi» og ble Norges viktigste bidrag i krigen.

Dampskipene «Haugarland», «Fram» og «Unita», som alle hadde seilt under 1.verdenskrig, gikk nå inn i sin 2.krigsseilas.

Alle rederiets skip ble innlemmet i Nortraship-flåten, så nær som ett.

D/S «Haugarland» ankom E.F.P.s smelteverk i Sauda i begynnelsen av mars 1940 med manganmalm. I Sauda ble skipet liggende sammen med Den norske Amerikalinjens D/S «Trondheimsfjord», som gikk i samme trade som «Haugarland», i malmfarten mellom Sauda og Secondi-Takoradi, Ghana. Lossearbeidet ble sterkt forsinket p.g.a.et havari på lossekranene og skipet var ikke utlosset før tidlig i april. Skipet ble deretter sluttet for en

reise fra Baltimore, men gikk først til Rosenberg mek. Verksted i Stavanger for dokking og reparasjon. Den 9.lå «Haugarland» i tørrdokk og kom derfor ikke ut før landet var okkupert. Ut på høsten 1940 ble skipet satt inn i hjemmeflåtens forsyningsfart og kom til å gå i kullfarten mellom Norge, Østersjøen og havner på kontinentet.

Rederiets to tankskip, «Noreg» og «Gard», ble begge satt inn i den viktige oljetransporten mellom USA og England og kom dermed tidlig i brennpunktet.

M/T «Noreg» ble under et flyangrep på Milford Haven, England, 12.mai 1941, truffet av en brannbombe på dekket mens skipet befant seg i utgående konvoi, men kom fra episoden uten særlig skade.

Ishavskonvoiene til Murmansk, som startet høsten 1941, ble stort sett betjent av amerikanske og britiske handelsskip. Men en del norske kom også med i denne farten bl.a. en del tankskip engasjert som «Admiralty Oilers», dvs. forsyningskip for marinestyrker som eskorterte konvoiene.

M/T «Noreg» avgikk Hvalfjordur på Island 1.februar 1942, i den doble konvoien PQ 9/10 på 10 skip, og nådde vel frem til Kolainnøpet den 10.februar.

Tilbakereisen gikk uten dramatik. I de etterfølgende PQ-konvoier deltok ingen norske skip. Katastrofen med PQ 17 konvoien i juli samme år førte til at de allierte stanset sommerseilingen på Murmansk.

Under operasjon Torch, den allierte invasjonen i Nord-Afrika, deltok en lang rekke norske skip. I alt 10 (norske) tankskip var med i Torch-konvoiene, som stevnet inn Gibraltar den 5.november 1942, og «Noreg» var et av dem.

I Middelhavet fikk «Noreg» følge med i krigsoperasjonene på nært hold. Bizerte i Tunis, som var en viktig terminalhavn for allierte forsyninger til felttoget i Italia, ble utsatt for kraftige tyske flyangrep.

Den 6.september 1943 lå «Noreg» oppankret på redan da byen ble angrepet av bombefly. Skipene, deriblant flere norske, deltok med sitt luftvernsskyts. «Noreg», som var utstyrt med 6 Oerlikon kanoner, deltok i sperreilden og det ble observert nedskutte fly, men det var uråd å avgjøre hvem av skipene som traff. Denne natten ble det skutt ned 7 tyske fly.

«Noreg» kom senere tilbake til Russlands-konvoiene og var det eneste norske skip i denne farten første halvår 1944. Skipet var også denne gang engasjert som «Admiralty Oiler», seilte i konvoi JW 56A østover i januar, og RA 59 tilbake i mai måned.

På reisen østover ble konvoien, den 25.januar, angrepet av 9 ubåter sør av Bjørnøya. 2 amerikanske og 1 britisk handelsskip ble senket, og 1 britisk eskortejager skadet. «Noreg» ankom Kolafjorden 28.januar og ble liggende til april å bunkre allierte marinfartøyer. Skipet avgikk den 29.april, dagen etter ble konvoien angrepet av ubåter og 1 amerikansk skip gikk ned.

Den 15.september 1944 ble tankeren tilsluttet konvoi JW 60 på 30 skip, som flåtetankskip, med kurs Murmansk. Konvoien hadde sterk eskorte bl.a.2 eskorteangarskip, jagere og

korvetter. Dessuten hadde Home Fleet en sterk dekningsstyrke bestående av slagskip og hangarskip, for trusselen fra det tyske slagskipet «Tirpitz» var fortsatt til stede. Konvoien ble ikke observert, hverken av tyske fly eller ubåter. «Noreg» avgikk Kola 25.september i konvoi RA 60. Tankeren fulgte også med neste Murmansk-konvoi, JW 61, og returnerte 2.november med konvoi RA 61. Skipet seilte heldig resten av krigen.

Senkningen av D/S «Augvald» var en av de store tragedier i konvoi-farten på Nord-Atlanteren under krigen.

Den 13.februar 1941 avgikk skipet Halifax, i konvoi HX 109, lastet med 7000 tonn stål og traktorer. Konvoien møtte et kraftig uvær, som splittet skipene, og det oppsto forsinkelser. Et av konvoiens skip forsvant, et annet havarete ved Island og to ble torpedert. Først den 14.mars fikk man sikre informasjonen om «Augvald»s skjebne.

En mann, som i sterkt forkommen tilstand ble plukket opp av korvetten H.M.S. «Pimpernel» ca. 150 n.mil NW av Loch Ewe, kunne bekrefte at skipet var senket. Han var den eneste overlevende av besetningen på 29 mann.

På grunn av det harde været mistet «Augvald» konvoien den 1.mars. Neste kveld kl. 21.ble skipet torpedert av tysk u-båt, «U 147» (KL Hardegen), i pos. 59.30 N, 97.30 W. Torpedoen traff forut og skipet gikk hurtig ned.

D/S «Augvald» ble ført av kaptein Rolf Svendsen, og matros Rasmus Kolstø var eneste overlevende.

Da Japan kom med i 2.verdenskrig kom de norske Østen-båtene i ildlinjen.

H.M.Wrangells D/S «Haraldsvang» lå i Hong Kong da japanske styrker angrep byen. Skipets besetning besto av 7 norske offiserer, 1 finne og 34 kinesere. For å komme klar av bombardementet av byen og havnen besluttet kaptein Halfdan Kvamsø å forhale skipet til Kowloon.

De japanske angrepene fortsatte med uforminskert styrke, og det ble etter hvert klart at byen sto for fall. Den 12.desember gav kaptein Kvamsø ordre til at skipet skulle senkes for at det ikke skulle falle i fiendens hender, og besetningen gikk i land.

De norske offiserene, med unntak av kaptein Kvamsø, satt i japansk fangenskap frem til august 1945. Kvamsø klarte den 10.februar 1943 å rømme fra Hong Kong og tok seg innover i landet til byen Kunming 27.april. Reisen gikk videre med fly til Calcutta, og den 4.mai 1943 kunne han på ny melde seg til Nortraships tjeneste.

Den 3.februar 1943 avgikk de to Østenbåtene, H.M.Wrangells D/S «Corona» og D/S «Henrik» (Bruusgaard, Kiøsterurd), Alexandria, Egypt, i konvoi med kurs for Bengazi.

«Corona», ført av kaptein E.Endresen, hadde et mannskap på 40 kinesere og 7 norske offiserer, 6 britiske kanonmannskaper og 49 soldater. I lasten hadde skipet et parti ammunisjon.

Den 5.februar ble konvoien oppdaget av den tyske ubåten, «U 617» (FK Brandi), i pos.32,11 N, 24.46 O. Været var fint med ro-

lig sjø og «U 617» traff begge de norske skipene. «Henrik» fikk torpedoen i styrbord side og gikk ned på 3 min.og 2 kinesere kom vekk.

«Corona» fikk torpedoen i styrbord baug. Av frykt for den farlige ammunisjonslasten beordret kapteinen alle mann fra borde. Etter en times tid viste det seg at skipet kunne berges. Det ene eskortefartøyet satte sleper ombord og neste dag ble «Corona» tatt inn på havnen i Tobruk der skipet ble strandsatt og fortøyd i et skipsvrak.

Den 22.februar blåste det opp til NO storm og skipet begynte å hugge, sprang ytterligere lekk og forskipet sank under vann. Vraket ble oppgitt den 24.februar. I desember 1944 ble vraket hevet, men sank nyttårsdag 1945.

M/S «Karmt» ble ført av kaptein Arne Fjeldheim og seilte heldig nesten til krigens slutt. Den 22.oktober 1942 ble skipet beskutt i mørket, trolig av en ubåt, mens skipet var på reise i det karibiske hav. «Karmt»s kanon besvarte ilden og kom seg unna. Om morgenen kl.07 oppdaget utkikken skumstripen fra en torpedo, som var skutt ut fra langt hold, men klarte å manøvrere unna.

I april 1943 reddet «Karmt» 39 mann fra panamatankeren «Heinrich von Riedemann», som var torpedert 17.april mellom Aruba-Trinidad.

I april 1945 var skipet på reise til Antwerpen i konvoi, lastet med 7500 tonn jordnøtter, palmeolje og stykkgoods fra Lagos. Skipet ble torpedert den 18., av «U 245» (KK Schumann Hindenburg), kl.05.40 20 n.mil av Dover. Av besetningen omkom 4 motormenn og den belgiske minelosen. Skipet gikk ned kl.08.05 2 n.mil av North Goodwin Vessel. Flere av besetningen var såret og ble tatt ombord i den armerte trålen «Sir Lancelot» som kom til assistanse.

D/S «Haugarland» lå som før nevnt i dokk 9.april i Stavanger da tyskerne okkuperte Norge. Høsten 1940 ble skipet satt i forsyningsfarten mellom Norge, kontinentet og havner i Østersjøen. Første reise gikk til Gdynia i Polen for å laste kull, men «Haugarland» ble liggende innefrosset til utpå nyåret. De som gikk i denne farten var på sett og vis «mellom barken og veden» og var utsatt for både tyske og allierte angrep. Skip og sjøfolk hadde imidlertid intet valg og måtte bare lystre ordre fra okkupasjonsmyndighetene.

De skip som seilte i hjemmefart under krigen gikk enten for Statens Skipsfarts-Direktorat eller for tyske myndigheter. Fraktratene som ble betalt var lave, men gav stort sett dekning for driftsutgiftene plus litt overskudd.

Farten i hjemmeflåten var like utsatt for fare som uteflåten. Den 25.april 1941 ble «Haugarland» bombet av engelske fly ved Helgoland mens skipet var p.r.Norge-Rotterdam via Kieler-kanalen i konvoi. Det fikk et bombetreff i nr.2.luken og det ble gjort en del skade. Bombe-skadene ble reparert ved Framnæs mek.Verkstед i Sandefjord og skipet var «off hire» fra 3.mai - 29.august 1941. Den 11.juni 1942 ble «Haugarland» minesprengt nord for Terschelling, Holland, i pos.N 53.29 - 04.55.O. Skipet var p.r.Rotterdam-

Horten med kull og gikk i konvoi. Kl.18.30 ble «Haugarland» rystet av en kraftig eksplosjon og tok inn vann. Maskinen stoppet og skipet ble tatt under slep av forpostbåten, men senere avløst av taubåt «BS 4» (Indus), som ble tilkalt. «Haugarland» tok stadig inn vann og kl. 09.15 den 11., sank skipet på grunt vann.⁸⁵ Mannskapet ble tatt ombord i forpostbåten, landsatt og innkvartert på øya Borkum. Etter kort tid ble de sendt hjem til Norge med jernbane fra Tyskland via Sverige.

Motortanker «Gard» seilte heldig i oljefarten mellom Vest-India/USA og England gjennom den første kritiske fasen av krigen, og hellet skulle stå skipet bi inntil januar 1944.

«Gard» avgikk 26.januar Oran i ballast for å slutte seg til en utgående konvoi fra Middelhavet til New York. Etter kort tid ble det meldt fra maskinrommet om problemer med det man antok var varmgang i et lager på hovedmotoren.

Det ble meldt fra til commodoren og skipet anløp Gibraltar samme dag for inspeksjon.

Det viste seg straks lageret ble åpnet at veivakselen på hovedmotoren var brukket i to, et diagonalt brudd under nr.7 rammelager. Maskinskaden ble straks rapportert til de britiske marinemyndigheter, til Lloyds og Nortraship i London. Lloyds inspiserte skaden, men av slo midlertidig reparasjon med den begrunnelse at skadens omfang var for stor til at man kunne få den reparert så lenge krigen varte. Det ble da bestemt at skipet skulle nyttes som bunkringsfartøy for marinefartøyer, og det ble fylt opp med brenselolje.

Kaptein Kristian Pedersen og maskinsjef Lauritz Egeland innså at dette ville bety at «Gard» ville bli liggende i Gibraltar resten av krigen. En mulig reparasjon utført av skipets besetning ble vurdert slik at det kunne gå i konvoi til New York for endelig reparasjon. Forespørsel om en slik reparasjon ble sendt Lloyds i London, men man mente at saken skulle bero inntil skipet kunne bli tauet til verksted i England.

Under ledelse av maskinsjef Egeland klarte «Gard»s besetning å utføre en midlertidig reparasjon av veivakselen etter 6 ukers arbeid. Av hovedmotorens 6 cylindere, ble 2 koblet ut, og motoren kunne bare brukes for gang forover. Arbeidet ble «motstrebende» godkjent av Lloyds.

Den 1.august var «Gard» utlosset og kapteinen anmodet marinemyndighetene om å få følge med første konvoi til New York. Dette ble innvilget på den betingelse at skipet kunne holde en fart på minst 11 knop. Utenfor Gibraltar gikk det prøvetur og oppnådde en gjennomsnittsfart på 11,7 knop.

Under prøveturen oppdaget man at nr.1 cylinderdeksel var sprukket. Det ble skjaltet ut slik at maskinen gikk for 3,5 cylindere. Hovedmotoren (2-takts dobbeltvirkende 6 cyl.dieselmotor) var av Burmeister & Wains type, lisensbygget ved Eriksbergs mek. Verkstads A/B.

Om den 3200 n.mil lange turen over Atlanten beretter kaptein Pedersen i Birger Danevigs bok «Skip og Menn»:



Tankskipet Gard fikk en dramatisk krigshistorie. Foto: Olav Opedal

«Gard» gikk ut fra Gibraltar 3.august 1944 i konvoi under amerikansk ledelse bound for New York. Det viste seg straks båten var kommet i anvist posisjon at vi ville få problemer med å holde den uten å ligge i veien for andre skip.

Det ble nødvendig å arrangere et signal-system pr.telefon fra bro til maskinrom og vi benyttet oss av omdreiningstallet på hovedmotoren i stedet for maskintelegrafene.

Dette måtte betjenes av 1 mann på broen og 1 i maskinrommet under hele overfarten og ble fordelt på vakter i 3 skift.

Det var om å gjøre å kunne holde den riktige farten og man fant seg en «gate» mellom to kolonner, som besto av ialt 9. Denne måten gjorde det mulig for «Gard» å holde sin plass, ved å si ut og inn i kolonnen etter som hastigheten varierte. Hovedmotoren kunne kun gå ved hastighet som svarte til full- eller sakte fart forover. Verst var det når vi kom for langt bak og måtte bruke mesteparten av dagen til å komme oss i posisjon igjen. Konvoien holdt en konstant hastighet på 11 knop.

Det ble lite eller ingen søvn. Marinefartøyer kom flere ganger for dagen opp langs siden og signaliserte «keep your station» i konvoien med 1 skip foran og 1 bak, noe som selvsagt ble ignorert da dette var helt umulig.

Commodorefartøyet var vel vitende om dette, men hadde vel unnlatt å underrette eskortefartøylene.

Da losen kom ombord ved Ambrose og fikk vite om maskinens tilstand, ville han straks gå fra borde. Jeg fremholdt at han fikk finne seg i å ta oss til New York, og minnet om at skipet hadde to baugankre som man kunne bremse med om det ble nødvendig.

Etter at skipet hadde ankert opp ved Red Hook Flaats i New York den 17.august ble naturligvis maskineriets tilstand etter denne spennende overfart gjenstand for stor interesse, både fra vår og fra amerikansk side.

Jeg vil ikke unnlate å gjøre oppmerksom på at det vellykkede resultat av denne «krigsoperasjon» alene ble mulig gjort som følge av den utmerkede innsats av samtlige ombord.

Alle var opptatt av at vårt foretagende skulle lykkes.»

Den 6.januar 1945 var hovedmotoren permanent reparert, og skipet fortsatte sin innsats i Nortrashipsflåten inntil krigens slutt.

Akselbruddet ombord i «Gard» var ikke enestående. «Polycastle» av Kristiansand, som var et søsterskip av «Gard», hadde samme type maskin og fikk et liknende havari. Også i dette tilfellet utførte besetningen en tilsvarende reparasjon som er omtalt om «Gard». Det var en svakhet ved disse motorene, og byggeverkstedet (Eriksbergs) gikk etter krigen bort fra denne type motorer. Rederiet tok konsekvensen av dette og «Gard» fikk i 1950 innstallert nytt hovedmaskineri.

Av rederiets øvrige skip, «Minerva», «Tonjer» og «Fram», seilte alle heldig i alliert fart gjennom krigen uten særlige episoder.

I løpet av krigsårene mistet den norske handelsflåte 1.9 mill.brt., 56,7%.

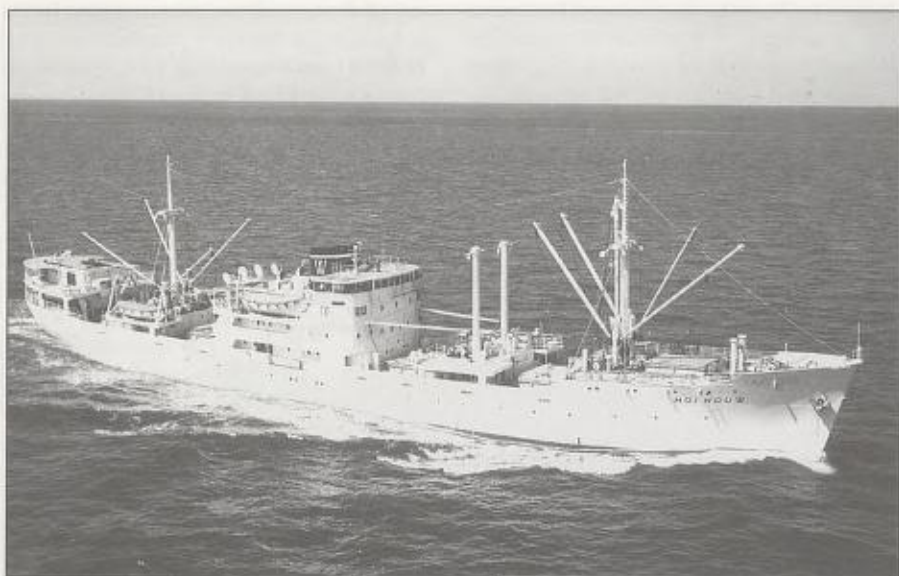
For rederiet H.M.Wrangells vedkommende utgjorde krigstapene 4 skip med en samlet tonnasje på 38 980 tdw., og 34 sjømenn kom vekk.

Gjenreisning og vekst 1945 - 1967

Den 31.august 1942 døde rederiets grunnlegger, konsul H.M. Wrangell, nær 83 år gammel. Hele Haugesunds by tok et siste farvel med sin store sønn, som ble gravlagt på Christine Elisabeths Gravlund. Blant de mange som deltok i sørgehøytideligheten var representanter for rederi- og hvalfangstnæringen, politiske myndigheter, ansatte i rederiet og skipsoffiserer.

Etter konsul Wrangells bortgang var det duket for et generasjonsskifte. Nye krefter skulle overta og føre det tradisjonsrike familierederiet videre.

Waldemar Wrangell, skipsreder/konsul Wrangells yngste sønn, var født i Haugesund 1898. Han flyttet tidlig til Oslo (1915) og ble



Wrangell satset etter krigen på en ny generasjon Østen-skip, her Hoi Houw fra Helsingborg i 1949. Foto Airfoto of Penang

der utdannet agronom. I 1922 kjøpte han Ask Gods, en stor skog- og landeiendom (30 000 mål skog) på Ringerike, og ble gift med Signe Ask. Denne eiendommen eide han i 16 år, men den ble solgt i slutten av 30-årene. Waldemar Wrangell flyttet i 1937 tilbake til sin fødeby hvor han gikk inn i familiefirmaet H.M. Wrangell & Co.A/S. På denne tiden kjøpte han Moksheim Sildoljefabrikk ved Salhus, som han drev til like etter krigen.

Etter sin fars død ble Waldemar Wrangell tatt opp i rederiets styrende organer sammen med skipsreder Lars Meling, sistnevnte ble firmaets seniørsejef. Dette skjedde formelt etter vedtak på selskapets generalforsamling 28.april 1943. I 1947 ble Waldemar Wrangell med-disponent i firmaet H.M.Wrangell & Co.A/S og i Wrangells Assuransavdeling.

Året 1939 flyttet rederiet inn i nye kontorlokaler i Bergens Privatbanks nybygg i Strandgt.162, som sto ferdig 11.4.s.å. Fra denne tid hadde rederiet sine kontorer i bankens 2.etg. og hadde tilhold der inntil rederiet ble avvirket.

Ved sin inntreden i rederiet ble Waldemar Wrangell medlem i Haugesund Rederiforening, og han hadde også sete i styrene for både Bergens Privatbank og Haugesunds Sjøforsikringselskap.

I 1951, den 12.mai, døde skipsreder Lars Meling, 75 år gammel. Hans sønn, Sverre Meling, overtok og gikk inn i rederiets styre som meddisponent sammen med Waldemar Wrangell.

Sverre Meling ble tatt opp i rederiet i 1926 etter å ha vært 1 år i skipsmeglerfirmaet Fearnley & Egers Befraktningsforretning, Oslo, og 1 år på skipsmeglerkontor i Los Angeles, California. Flere av Lars Melings sønner ble med tiden knyttet til rederiets virksomhet.

Frederik Meling var utdannet jurist og satt i Skibs-A/S Coronas representantskap. Hans bror, Ingvar Meling, begynte i rederiet i 1928 og fungerte de siste årene som skipsreder.

Waldemar Wrangell hadde som nevnt sin agronomutdannelse, men selv om han gikk inn i shipping var likevel hans store interesse skog

og skogforvaltning. I 1951 tok han sammen med forretningsforbindelser initiativet til opprettelsen av et selskap. Det ble stiftet 20.november og fikk navnet Haugesund og Omland Skoglag A/S. Aksjekapitalen var på 150 000 kroner fordelt på 300 aksjer à 500. Wrangell ble disponent, en stilling han hadde inntil sin død. Selskapets formål var å drive skogplanting, og i årenes løp ble en rekke store landeiendommer i distriktet oppkjøpt og tilplantet.

Etter krigen sto rederinæringen overfor to hovedoppgaver, først å få tilbake disposisjonsretten over de skip som var igjen etter krigen, deretter å gjenreise flåten.

Ved fredsslutningen i 1945 hadde rederiet følgende skip i behold:

Motortankskip: «Gard» og «Noreg».

Motorskip: «Minerva».

Dampskip: «Unita», «Tonjer» og «Fram».

Nortraships regnskapsperiode ble avsluttet 1.oktober 1945. Skipene ble administrert videre frem til 2.mars 1946 (UMA perioden) av Norsk Skipsfartsstyre, deretter frigitt etter fullførte reiser.

En viktig faktor i gjenreisningen var det økonomiske oppgjøret fra Nortraship. Forhandlingene om erstatning eller oppgjør for bruken av flåten var både kompliserte og langvarige.

Nortraships driftsoverskudd utgjorde 2,7 milliarder, av dette tok staten 819 mill.og 200 mill.gikk til sjømannsformål. Rederiene fikk resten pluss 1387 mill.kroner i assurance.

22.mai 1946 mottok H.M.Wrangell & Co.AS hovedavregning fra Nortraship. Den viste det erstatningsmessige oppgjøret for båtene som gikk ute under krigen. Oppgjøret ble gjort etter overenskomst mellom staten og rederiene. I følge denne avtalen skulle Nortraship betale en brukergodtgjørelse på 5% amortasjons-godtgjørelse, 7% for motorskip, og 6% for dampskip for de båter som var i behold. For forliste båter ble det betalt brukererstatning til forlisdato og utjevningserstatning fra forlisdagen med 5%.

Rederiets samlede erstatning for de 4 krigsforliste skipene utgjorde £ 539 750 eller 10 709 500 kroner. D/S «Haugarland»s assurance-sum utgjorde 1 650 000 kroner. Skip som gikk i hjemmeflåten fikk lavere erstatning enn de som gikk for Nortraship.

Det tekniske oppgjøret, dvs.fordelingen mellom rederi og Nortraship, av de utgifter Nortraship hadde til reparasjon og klassifisering av skipene i rekvisisjonstiden, ble oppgjort flere år etter krigen.

Når det gjaldt kontrahering av nye skip etter krigen, var det i første rekke svenske verfter som hadde kapasitet til å bygge skip i det omfanget det her var tale om. Krigstapene skulle så langt det var mulig erstattes med nybygde skip. Inntil de nye kunne bli levert, måtte rederiet drive videre med sine gamle.

Våren 1946 tok fraktmarkedet seg opp og rate-nivået holdt seg frem til sommeren 1949. «Minerva» ble etter tilbakelevering fra Nortraship sluttet på korte timecharter, deretter satt inn i forsyningsfarten mellom Norge og USA. I mai 1946 ble skipet sluttet på et 12 måneders timecharter.

Rederiets dampere «Unita» og «Tonjer» ble beskjeftet i Østenfart. Det gamle dampskipet «Fram» (b.1907), som etter krigen var både nedslitt og i dårlig forfatning, ble avhendet samme år til kinesiske interesser. De nye eierne, Wah Shang Steamship Co.Ltd., Shanghai, overtok skipet i Durban. Salgssummen inkl.godtgjørelse for ureparerte skader utgjorde kr.960 408,25.

Rederiets to førkrigsbygde tankbåter kunne nyte godt av den gode etterkrigskonjunkturen, og oljeselskapene var i markedet etter ledig tanktonnasje.

«Gard» utførte i februar 1946 en reise med oljelast fra Curacao - Bergen/Oslo. Etter tilbakelevering fra Nortraship og Norsk Sjøfartsstyre ble skipet levert på et 2-års reisecerteparti, til gode betingelser, som løp frem til sommeren 1948.

«Noreg» ble etter tilbakelevering sluttet på kortere reiser à 6 måneder, og deretter reiser over 18 måneder. Certepartiet utløp våren 1948.

Det gode fraktmarkedet ga skipene relativt bra inntjening og det styrket selskapets evne til å fornye flåten. Rederiets strategi etter krigen var å stå på «tre ben», dvs.å satse på tankfart, tørlast og spesialskip i Østenfart.

Allerede i 1946 ble de første skipskontrakter inngått ved verftet, Helsingborgs Varfs A/B, Hålsingborg. Det gjaldt bygging av 2 spesialskip for Østenfart, hvert på 3 400 tdw., for levering i 1948/49.

I løpet av 1946/47 kunne også britiske skipsbyggerier ta på seg nybygningsoppdrag. H.M.Wrangell & Co.A/S kontraherte i 1947 et motorskip på 9 000 tdw.ved det skotske verftet C.Connell & Co.i Glasgow, for levering i 1949. Samme år ble dette fulgt opp med en kontrahering av et motortankskip på 24 500 tdw.ved Furness Shipbuilding Co., Haverton on Hills, Middlesborough, for levering sommeren 1950.

Linjeskipet Corona ble levert fra Connell i Glasgow høsten 1949.

Ukjent fotograf, Thor B melhus samling



Gjenoppbyggingen av handelsflåten etter krigen gikk raskt og inkluderte både nybygde skip og et stort antall krigsbygd amerikansk tonnasje. Allerede i 1949 hadde den norske handelsflåte passert førkrigsnivået på 4,7 mill. bruttotonn.

Den sterke kontraheringen bekymret norske myndigheter. De innførte først restriksjoner på valutalisenser fra høsten 1947 og deretter kontraheringsstopp fra årsskiftet 1948 til ut 1951. Rederieringen og Rederforbundet protesterte kraftig mot et slikt vedtak og hevdet at dette ville frata norske redere evne til å konsolidere seg i markedet etter krigen. Dessuten førte dette til at redere som drev under Pan., Hon., Lib.flagg, kunne sikre seg gode timecharters der norske redere ble ute-stengt i mangel av tonnasje.

De gode etterkrigsconjunktorene bidro til at handelsflåtens inntjening ble et vesentlig bidrag for Norges gjenreisning, valutainntjening og handelsbalanse.

Fra 1948 og utover i 50-årene ble nybyggene til H.M.Wrangells rederi levert «som perler på en snor». I løpet av 1948/49 ble de to søster-skipene fra Hålsingborg overlevert til Skibs-A/S Corona og gikk inn i rederiets fart på Det fjerne Østen. (Se «Hoi-båtene»).

I oktober 1949 var det klart for nok en overlevering. Nybygget i Glasgow fikk navnet «Corona», det 4.skip i rekken med dette navnet, overtatt av Skibs-A/S Corona og sluttet 22.oktober i timecharter. Skipet kom ut på et meget gunstig tidspunkt og fikk nytte god av fraktoppsvinget under Korea-boomen.

I februar 1950 ble skipet levert på et 6-måneders tidscerteparti til rate 20/- og satt i amerikansk fart. I august 1951 ble «Corona» sluttet på tidscerteparti for 10/12 måneder, til rate 52/6, og befraktet videre fra oktober 1952 på nye certepartier.

Det gode fraktmarked viste igjen på skipenes driftsoverskudd. Det hadde en fin økning, fra 6,5 mill.i 1949 til 13,3 mill.kroner i 1950, som

bidro til at ekspansjonen fortsatte utover på 50-tallet.

Juni 1950 var det klart for overlevering av rederiets stortanker på 24 500 tdw.fra verftet i Middlesbrough. (Se Tankfarten frem til 1965).

I juni 1952 kontraherte rederiet sitt 3.spesialskip for Østenfarten, ved Helsingborgs Varfs A/B for levering høsten 1954, til en kontraktspris på sv.kr.7 382 000. (Se «Hoi-båtene»). Neste nybyggskontrakt ble inngått i 1953 ved Öresundsvarvet A/B i Landskrona. Det var om bygging av et shelterdekket motorlasteskip på ca.9500 tonn for levering høsten 1955. Kontraktsummen var på sv.kr.9 850 000.

Den norske handelsflåten ble i løpet av året 1955 tilført et betydelig antall nye skip. Haugesundsflåten hadde for sin del et toppår med en tilvekst på nærmere 66 000 tdw.fordelt på 9. 3 av dem, motorskipene «Hoi Ying», «Lars Meling» og motortanker «Karmt», tilhørte rederiet H.M.Wrangell & Co.A/S. «Karmt» var størst (18 190 tdw.), og ble kontrahert 11.oktober 1951 ved Furness Shipbuilding Co., Middlesborough. (Se Tankfarten frem til 1965).

Rederiets nybygg fra Öresundsvarvet, Landskrona, ble sjøsatt 2.juni og døpt «Lars Meling». Gudmoren, Rikkemor Bauer-Nilsen, var datter av avdøde skipsreder og statsråd Lars Meling.

Overleveringen til Skibs-A/S Corona fant sted 17.august 1955. Skipet hadde bygnr.137. Det ble levert som 6.skip i en serie cargolinere verftet bygget for norske redere, etter at myndighetene opphevet kontraheringsstoppen høsten 1951.

Ved overtagelsen var rederiet representert ved bl.a.skipsrederne Waldemar Wrangell, Sverre og Ingvar Meling og Richard Jansen,⁹² samt kontorsjef Sam Salemonsens og rederiets inspektør Hans Seglem.

Straks etter overleveringen gikk skipet inn på et 12-måneders tidscerteparti og utførte sin første reise til Amerika. Skipets fører var kap-

tein John Rasmussen, maskinsjef var Arne J.Walen.

Samme år ble rederiets første nybygde motorskip «Minerva» (9545 tdw.), fra 1930, solgt til tyske interessenter. Etter mange års seilas og konvoi-tjeneste under krigen, var det 25 år gamle skipet modent for utskifting. I juli måned ble gamle gode «Minerva» solgt til Ernst Rickertsen (Rickertsen & Co.G.m.b.H.), Hamburg, og omdøpt «Solveig Rickertsen». Kjøpesummen lød på 4,8 mill.kroner.

De tyske eiere hadde skipet frem til august 1960. Det ble da solgt til opphugging i Japan.

HOI-båtene

Etter Japans kapitulasjon tok rederiet de første skritt for å få gjenopptatt farten på Det fjerne Østen. Rederiets to gjenværende Østen-dampere fra før krigen, «Unita» og «Tonjer», ble etter tilbakeleveringen fra Nortraship, sluttet på timecharter til befraktere i Østen og beskjeftiget i østasiatisk fart. I løpet av 1946 fikk D/S «Tonjer» utført 24 års klassing ved verksted i Hong Kong.

Den såkalte coolie-farten tok seg kraftig opp etter 1945, og «reiseferber» i Kina var større enn noen gang før. For norsk regning ble det kontrahert en rekke nye spesialbygde skip for kinesisk passasjerfart, de såkalte Simla Special Trades. I en tid var etterspørselen større enn det skipene hadde kapasitet til. I midten av 1950-årene gikk mellom 12 og 14 Hong Kong License-båter i denne farten.

Rederiet hadde i ordre 2 spesialskip for Østenfarten. De var kontrahert i 1946/47 ved Helsingborgs Varfs A/B, Hålsingborg, for levering i 1948/49. Inntil de nye spesialskipene ble ferdige måtte rederiet drive med de gamle kullfyrte dampskipene. Før krigen hadde Produce-selskapet (fra 1938 Jacob Odland S.S.) hatt 7 dampskip i Østenfart. I 1945 var kun dampskipene «Prosper», «Pronto» og «Promise» tilbake. Selskapet overtok i 1945 et nybygd dampskip, fra svensk

verft, som fikk navnet «Produce». Det ble sammen med de øvrige «Pro-båtene» sendt til Det fjerne Østen. Dampskipene «Prosper» og «Pronto» fikk begge utstedt Hong Kong-Passenger-lisence. I årene 1945-48 utførte bl.a. D/S «Prosper» sesongmessige reiser med kinesisk arbeidskraft fra Hong Kong til fosfatøyene Ocean Island og Nauru.

Driften ved rederiets datterselskap i Hong Kong, meglerfirmaet Karsten Larsen & Co.(HK) Ltd., ble innstilt julafte 1941 da byen ble okkupert av japanske styrker. Kontoret lå nede under okkupasjonen.

Karsten Larsen og frue ble under krigen boende i Hong Kong, mens oslomannen Birger Næss, som hadde vært knyttet til firmaet siden 1920, satt i japansk fangenskap. Straks etter freden ble arbeidet gjenopptatt. Karsten Larsen trakk etter hvert på årene, gikk av i 1946 og bosatte seg for resten av livet i Drammen. Hong Kong-kontoret ble deretter drevet av Birger Næss, en stilling han hadde inntil han gikk av i 1965.

Kontoret holdt til i forretnings- og shippingmiljøet i sentrum av Hong Kong Island staben besto av et par representanter fra Wrangells rederi, samt 5-6 kinesiske kontormedarbeidere. I desember 1948 var det første spesialskip klart til overlevering fra Helsingborgs Varfs A/B, Hålsingborg. Det fikk navnet «Hoi Wong», som på kinesisk betyr havets konge. Spesialskipet ble overlevert Skibs-A/S Corona 21. desember 1948. Det var samtidig starten på et nytt kapittel i rederiets Østenfart.

M/S «Hoi Wong» gikk straks etter overleveringen, via Göteborg, med stykkgoods for Østen. Deretter gikk skipet inn i sin spesialfart, sluttet på et 24-måneders timecharter til Jebshun Shipping Ltd., Hong Kong, hovedsaklig beskjeftiget i fart mellom Penang-Swato/Amoy. Det nye spesialskipet hadde en dødvektstønasje på 3265 tonn og var innredet med plass for inntil 975 passasjerer.

Østen-båtene seilte med kinesisk mannskap, Swatow-kinesere på dekk, Canton-kinesere i maskin, og inntil 10 norske offiserer.

Neste tilvekst til Østenflåten ble levert året etter. Det var M/S «Hoi Houw» (havets prinsesse) på 3375 tdw. Overleveringen fant sted 12. november 1949 og skipet ble formelt overtatt av Skibs-A/S Corona. «Hoi Houw» var allerede sluttet på et 12-måneders tidscerteparti i Østenfart, til samme befrakter som «Hoi Wong», og anløp på jomfruturen Stettin, Polen, for å laste sement for Det fjerne Østen.

Med disse 2 spesialskipene styrket rederiet sin konkurransevne om frakter i dette tradisjonsrike og spesielle marked som Østenfarten egentlig var.

De gamle dampskipene ble etter hvert som rederiet overtok nybygde skip, avhendet. Dampskipene «Unita» og «Tonjer» gikk begge ut av rederiets flåte hhv. 1949 og 1951.

«Unita» ble i september overtatt av Far Eastern & Panama Transport Co. (Wheelock, Marden & Co.Ltd., Hong Kong), og fortsatte i Østenfart, som «Alina», under Panama-flagg. «Tonjer» gikk i timecharter på Østen frem til oktober 1951. På grunn av nybyggingskontrakt ble rederiet pålagt å selge skipet og det ble levert til nye eiere i Japan 5. november. Det ble oppnådd en pris av 1 962 000 kroner.

Markedet var i første halvdel av 1950-tallet meget godt med bra tilgang på frakter. Foruten Wrangells egne båter ble også «Pro-båtene» beskjeftiget i Østenfart utover i 1950-årene.

Rederiet ønsket å utvide kapasiteten og kontraherte det 3. spesialskip for Østenfart. Også denne kontrakten ble plassert ved Helsingborgs Varfs A/B, og undertegnet i juni 1952.

Nybygget, som var verftets byggnr.79, var en forbedret utgave av rederiets tidligere Østenskip. Det skulle ifølge kontrakten leveres høsten 1954 til en pris av sv.kr.7 382 000. M/S «Hoi Ying» ble overlevert til Skibs-A/S Corona 18. januar 1955.

Det var noe større enn de 2 før leverte søsterskipene. M/S «Hoi Ying» (havets dronning) målte 3951 brt., 4220 tdw. Til spesialfarten på Det fjerne Østen var skipet innredet med passasjerbekvemmeligheter for såkalt

«umberted passengers». På korte internasjonale reiser kunne skipet føre 832 passasjerer på mellomdekk, 77 på shelterdekk, og på internasjonale kystreiser hhv. 1010 og 17 passasjerer. Skipet ble sluttet i timecharter og beskjeftiget i Østenfart. Certepartiet ble forlenget med 12 à 12 måneder.

Østenbåtene ble opp gjennom årene engasjert i andre fraktoppdrag enn passasjerfart. Pilgrimfarten til Mekka, Saudi Arabia og frakt av arbeidskraft til fosfatøyene, Ocean Island og Nauru var eksempler på slike fraktoppdrag der både «Pro-båter» og «Hoi-båter» var involvert.

D/S «Prosper» (Jacob Odland S.S.) ble i 1955 engasjert i denne eiendommelige farten med pilegrimer til Mekka. Passasjerene ble tatt ombord i Bangkok, Thailand, og skipet til Jeddah.

I årene som fulgte ble «Hoi Wong» og «Hoi Houw» engasjert i frakt av muslimske pilegrimer fra Thailand, og andre havner i Malaysia. Pilegrimene ble i hovedsak tatt ombord i Bangkok, med komplettering i havner lengre sør, og skipet over Det Indiske hav til havnebyen Jeddah i Saudi Arabia. Båtene gikk deretter videre nordover gjennom Suez-kanalen til Kypros hvor de lastet kalk i sekker. De returnerte via Jeddah, der pilegrimene gikk ombord, og fulgte med skipet tilbake til Østen. Passasjerene ble stuvet tett på mellomdekk og shelterdekk, skipene tok inntil 1100 muslimer på slike reiser.

Dette ble fra midten av 1950- til et stykke ut på 1960-tallet, et årvisst og fargerikt innslag i Østenfarten, med gjennomsnittlig 2 rundturer à 3 måneder hver sesong.

Skipene, som seilte på Det fjerne Østen, var opp gjennom årene utsatt for en del episoder og havarier. De politiske omveltningene i Østen etter krigen preget utviklingen gjennom hele 1950-tallet og skipsfarten var sterkt utsatt.

I 1955 ble M/S «Hoi Houw» innblandet i konflikten mellom Kommunist-Kina og Nasjonalist-Kina (Formosa).



Spesialskip for Østenfart, Hoi Wong med ventilert shelterdekk, ekstra livbåter mm. Airfoto of Penang



Hoi Ying i ballast gjennom Malakka-stredet, fotografert fra Airfotos fly. Den ble levert i 1955 som rederiets tredjеспesialskip av denne type.

Den 22. september ble «Hoi Houw» uten varsel angrepet av 2 «Thunderjet» jagerfly fra Cheneese Air force (Nasjonalist Kina). Skipet befant seg til ankers for å ta ombord los et par nautiske mil utenfor havnebyen Svatow på det kinesiske fastland. Det var på reise Singapore med kullast og hadde dessuten 160 passasjerer ombord. Flyene åpnet ild med maskingevær og påførte skipet en del skader i skrog og overbygg. Angrepet kostet 2 kinesere livet og 6-7 av passasjerene ble skadet. Av skipets befal ble 3 norske offiserer, deriblant skipets kaptein, skadet.

«Hoi Wong» anløp Svatow, der de skadde passasjerene ble satt i land, og avgikk så til Hong Kong for lossing av kullasten. Deretter ble skipet dokk-satt, reparert og satt i fart igjen.

Den 6. oktober 1958 grunnstøtte M/S «Hoi Wong» på Bombay Reef, Parcel Island, på reise Svatow - Singapore. Besetning og passasjerer ble tatt i land med helikopter fra den amerikanske 7. flåte.

Skipet ble brakt flott den 12. oktober, dokk-satt og reparert i Hong Kong. Ser man bort fra disse hendelser, gikk Østenbåtene uten særlig nevneverdige uhell.

Farten på Christmas Island

I 1959 gikk M/S «Hoi Houw» inn på time-charter for The British Phosphate Commissioners Ltd., Melbourne, Australia, og satt i fart mellom Christmas Island - Malaysia/Indonesia/Borneo. Christmas Island ligger i Det indiske hav, med øya Java (Indonesia) 220 n.mil lenger nord som nærmeste nabo. Fosfatforekomstene på Christmas Island er, sammen med Ocean Island og Nauru i Stillehavet, av de større fosfatleier man kjenner til i verden. Christmas Island var tidligere en del av den britiske kronkolonien Singapore, men ble etter krigen, fra 1948, lagt under australsk administrasjon. Det var fosfat-selskapet, The

British Phosphate Commissioners Ltd., et engelsk/australsk/new zealandsk selskap med monopol på utskipping av fosfat til Australia, som chartret M/S «Hoi Houw».

Skipet skulle fungere som service-båt mellom Christmas Island - Singapore og havner i Malaysia, Indonesia og Borneo.

I farten på fosfatøya var skipet engasjert i 15 år. I de årene «Hoi Houw» gikk mellom Christmas Island og havnene i Malaysia, Port Kelang og Singapore, var skipet øyas eneste regulære forbindelse nordover. «Hoi Houw» hadde, foruten stykkogods, plass for 118 passasjerer. Besetningen på 50 mann besto av kinesere, malaysiere og norske offiserer.

Skipet ble i de årene den gikk her et fast innslag i miljøet på øya. Da Christmas Island laget en frimerkesamling med skipsmotiv i 1972, var «Hoi Houw» et av de 2 norske skip som ble avbildet.

Siste tilvekst i Østenfarten kom med overleveringen av M/S «Hoi Kung» (havets prins) den 15. juli 1964. Skipet ble levert fra Moss Verft & Dok A/S, Moss, som verkstedets bnr. 143, og målte 4626 brt., 6100 tdw.

Nybygget var først kontrahert i januar 1957 som en 4400/5900 tdw. shelterdekker (MV&D serie) for levering i desember 1960, men kontrakten ble konvertert i 1961 til å gjelde et Østenskip. Kontraktsprisen utgjorde 13 087 500 mill. kroner.

«Hoi Kung» fikk Hong Kong Passengers Lisence for på 36 kabinpassasjerer og 901 dekkspassasjerer for korte internasjonale reiser, og 1042 dekkspassasjerer på korte kystreiser.

Skipet gikk på tidscerteparti til befraktere i Østen, hovedsaklig i fart mellom Bankok og Hong Kong.

Hoi Kung var opprinnelig kontrahert som konvensjonell shelterdekker, men ble rederiets fjerde og siste spesialskip for Østen. Ukjent fotograf





Hvimalte Lars Meling ved levering fra Öresundsværvet i august 1955. Eko-Foto, Landskrona

Etter en topp i markedet de første årene etter krigen gikk coolie-farten etter hvert kraftig tilbake. Mot slutten av 1950-tallet var eventyret nærmest slutt. Grunnen til denne sterke tilbakegangen skyltes i første rekke strengere emigrasjonsbestemmelser i landene i sørøstasia. Dette dempet reiseaktiviteten merkbart. Passasjerfarten var etter krigen stort sett konsentrert mellom byene Penang/Singapore-Hong Kong, Swatow og Amoy. Konkurransen fra ruteflyene ble etter hvert merkbart og de overtok til slutt markedet helt. Reisetiden med skip Hong Kong - Singapore (1450 n.mil) tok omlag 5-6 døgn i motsetning til et rutefly der reisetiden var unnagjort på noen få timer.

«Hoi-båtene» tok fortsatt hånd om en viss passasjerfart, men den kunne på ingen måte sammenlignes med tidligere år. Lastegrunnlaget for «Hoi-båtene» ble deretter stykkgodsfart. Man kunne dessuten spore en stadig sterkere konkurranse fra kinesiske shippinginteresser, som selv ønsket å ta hånd om skipsfarten på Kina og de omliggende områder.

Nye kontraheringer

Etter at Korea-boomen tok slutt ble igjen oppmerksomheten rettet mot tørrlastmarkedet. Det var særlig shelterdekkere i størrelsen 10 000/12 000 tdw.som var etterspurt i markedet, og en rekke europeiske verft prosjekterte skip i denne størrelse.

H.M.Wrangell & Co.A/S ønsket å utvide sitt engasjement i tørrlastmarkedet og besluttet i 1956 å kontrahere 2 cargolinere, hhv. i Tyskland og Sverige.

Kontraktene gjaldt motorskip på 10 500/12 500 tdw., åpen/lukket shelterdekker, og skipene skulle leveres i april og juli 1958 for regning av Skibs-A/S Corona. Det ene skulle bygges ved Lübecker Flender-Werke A/G, Lübeck, og det andre ved A/B Uddevalla-varvet, Uddevalla. Nybygget fra Lübecker Flender-Werke var allerede sluttet til et meget godt certeparti, og var sikret beskjeftigelse for 3,5 år fremover.

I desember 1956 inngikk Skibs-A/S Corona en kontrakt med A/S Moss Værft & Dok om bygging av et tørrlasteskib (byggnr.143) på 4400/5800 tdw.for levering 4.kvartal 1960. 1.april 1958 ble det undertegnet kontrakt mellom Lübecker Flender-Werke og Skibs-A/S Corona om bygging av en 18 500 tonnens bulkcarrier.

De nye bulkskipene, som kom i løpet av 1950-årene, var spesialskip for føring av bulklaster som malm, korn, kull, bauxitt, fosfater og skrapjern. Dette var en helt ny skipstype i den norske handelsflåte. Gjennombruddet for kontraheringer av bulkskip blant norske redere kom året 1959. Med en andel av 15% av verdens bulkflåte inntok Norge 2.plassen etter Liberia. Flåten falt i to hovedgrupper med skip fra 15 000-17 000 tdw.til 22 000-24 000. Verftene på sin side kunne friste rederiene med gunstig finansiering, kreditt opp til 70% over 5-7 år til en fast rente på 6-6,5 %.

Av haugesundsredeiene var Rich.Amlie og Jacob Odland S.S.de første som anskaffet seg skip av denne type. I 1958 kom H.M. Wrangells rederi etter med sin nykontrahering. Kontrakten gjaldt en bulkcarrier på 18 500 tdw.ved Lübecker Flender-Werke som skulle leveres i mars 1961.

Men utviklingen på fraktmarkedet lovet ikke godt. Den store tonnasmengden som nå kom ut på markedet presset ratene kraftig og utsiktene til lønnsom drift syntes heller små. På bakgrunn av disse forhold ønsket rederiet å kvitte seg med de ovennevnte skipskontrakter eller få dem utsatt. Forhandlinger om kansellering eller utsettelse ble så innledet med de respektive verft. Det endte med at bulkcarrier-kontrakten, byggnr.520 ved Lübecker Flender-Werke, ble kansellert mot et gebyr på 5 173 214 kroner. Moss-kontrakten ble etter en del utsettelse konvertert til å gjelde et spesialskip på 6100 tdw. for fart på Det fjerne Østen. (Se M/S «Hoi Kung»).

I løpet av året 1958 fikk Skibs-A/S Corona overlevert nybyggene fra Lübeck og Uddevalla.

Den 30.juli var M/S «Minerva» (3) ferdig fra Lübecker Flender-Werke A/G. Skipet gikk etter en vellykket prøvetur inn i timecharter for det kanadiske shippingselskapet Saguenay Terminals Ltd., Montreal, og ble beskjeftiget i fart mellom Amerika og Europa frem til november/desember 1961. Jomfruturen gikk til Norfolk, Virginia, via Panama kanalen til Vancouver, British Columbia, med retur til Europa.

Byggnr.172 ved Uddevallavarvet fikk navnet M/S «Augvald» (2) og ble overlevert til Skibs-A/S Corona 9.oktober. Tonnasje var 10 470/12 600 tdw.hhv.åpen/lukket shelterdekker. «Augvald»s første reise gikk til Antwerpen via Suez-kanalen til Shanghai. Skipet var sluttet til et 11/14 måneders tidscerteparti for Sinofracht, Peking (Far Eastern Enterprising Co.). Samme befrakter (Farenco) kom til å operere skipet i fart mellom Kina og Europa frem til januar 1961.

Fraktmarkedet hadde gjennom 1950-tallet en god utvikling, og skipene seilte på lønnsomme certepartier. Skibs-A/S Corona hadde gjennom 50-årene god inntjening og nettoresultat før avskrivninger viste i perioden 1954-58:

1954:	Kr. 7 553 942,
1955:	kr.14 632 083,
1956:	kr.19 169 953,
1957:	kr.18 632 517,
1958:	kr.14 738 727.

Selskapets flåte ble i perioden 1948-58 tilført hele 9 nybygg, alle moderne motorskip. Det siste dampskipet ble avhendet i 1951, og ved inngangen til 1960-årene besto flåten, registrert på Skibs-A/S Corona, av følgende skip:

M/S «Augvald»	1958	12 600 tdw.
« «Corona»	1949	9 000 «
M/T «Gard»	1938	12 800 «
« «H.M.Wrangell»	1950	24 600 «
M/S «Hoi Houw»	1949	3 275 «
« «Hoi Wong»	1948	3 265 «
« «Hoi Ying»	1955	4 220 «

M/T «Karmt»	«	1955	18 200	«
M/S «Lars Meling»		1955	9 350	«
«	«Minerva»	1958	12 500	«
M/T «Noreg»	«	1931	12 130	«

Samlet tonnasje utgjorde 121 940 tdw. Rederiets flåte seilte på alle hav og fra HDs Skipsliste 13.november 1958, var H.M. Wrangells skip i følgende posisjoner:

«Augvald	ber.ank. Singapore	17.11.
«Gard»	ber.ank. Kvinana	23.11.
«H.M.Wrangell»	avg.Banias-Le Havre	9.11.
«Hoi Houw»	i østasiatisk fart.	
«Hoi Wong»	«	«
«Hoi Ying»	«	«
«Karmt»	ank.Haugesund	13.1.
«Lars Meling»	ber.ank. Singapore	13.11.
«Minerva»	ber.ank. Vancouver	16.11.
«Noreg»	ank.Haugesund	12.7.

Tankfarten frem til 1965

Etterspørselen etter tanktonnasje var sterkt økende i etterkrigsperioden. Både et generelt øket oljeforbruk og internasjonale frakt-konjunkturer medførte at tankskipsnæringen fikk sterk vekst.

Verdens oljeforbruk steg i løpet av 1950-årene gjennomsnittlig med 7% årlig. I 1950 ble det transportert 225 mill.tonn olje. Det ble i 10-års perioden frem til 1960 fordoblet, og utgjorde i begynnelsen av 1960 halvparten av all verdens sjøveistransport.

Etterkrigstidens tankmarked utviklet seg ujevnt med store variasjoner i fraktene. Ratene slo langt sterkere ut enn det de gjorde for tørrlastmarkedet. Etterkrigstiden ble preget av tre høykonjunkturer.

Den første perioden løp fra våren 1946 til sommeren 1947, for tørrlast, og kulminerte for tankmarkedet først i begynnelsen av 1948. Raten ble notert opp til + 250% over «middelnivået» (M.O.T.-rate). De internasjonale politiske forviklinger og den «kalde krig», skulle mer enn noe annet påvirke skipsfarten.

Den første alvorlige krisen oppsto i 1948 (den første Berlin-krisen) og brakte verden på randen av en ny storkrig. Den andre høykonjunkturen tok til i 1949/50, og ble i kommende 3 års periode preget av Korea-boomen. Aldri før hadde tankraten nådd større høyder og markedet kulminerte ved + 350% over M.O.T.-rate.

Markedet flatet ut på ettervinteren 1952, etter en topp under Iran-krisen i 1953, og lå sommeren 1954 på - 50%. Men det var kun en beskjeden del av den norske handelsflåte, omlag 15%, som fikk nytte godt av høykonjunkturen. 25% gikk i linjefart og hadde god lasteinngang, mens 60% var bundet opp på lange certepartier og merket bare kostnadsøkningene.

I 1956 inntraff begivenhetene i Midt-Østen. De dannet opptakten til den tredje høykonjunkturen i løpet av 50-årene. Nasjonaliseringen av Suez-kanalen 26.juli førte til en spendt internasjonal situasjon. Krisen nådde sitt høydepunkt da kanalsonen ble besatt av

britiske og franske styrker, og de påfølgende kamper medførte at kanalen ble stengt av skipsvrak etc. Suez-krisen utløste et umiddelbart oppsving i skipsfraktene og særlig gjorde dette store utslag på tankratene. Stengingen av Suez-kanalen medførte at handelsrutene fra Persiske Gulf nesten ble fordoblet. Distansen fra PG - UK/Kont. via Suez utgjorde ca.6200 n.mil, via Cape Town (Sør-Afrika) ble distansen 11 000 n.mil. Suez-krisen høsten 1956 tangerte ratenivået fra Korea-boomen 1950-52.

For norske tankredere var etterkrigsmarkedet en gylden tid.

Dette gjaldt ikke minst for H.M.Wrangell & Co.A/S som fikk nytte godt av tankboomen. Rederiets 2 eldre tankskip ble begge sluttet til gode certepartier, og dessuten inngikk rederi et langsiktig fraktkontrakt over 12 år med det franske statsoljeselskapet Compagnie Francaise Navale Petroles.

Myndighetene satte som betingelse ved nykontrahering av tankskip at rederiene inngikk langsiktig befraktning. Ovennevnte fraktavtale gjaldt for nybygget på 24 500 tdw., som var under bygging ved Furness Shipbuilding, og skulle inn på dette certeparti ved levering. I juli 1948 ble dette 12-årige certepartiet påbegynt av M/T «Noreg», som gikk inntil den nye stortanker var ferdig.

Sommern 1948 ble M/T «Gard» tilbakelevert etter fullført certeparti. Skipet utførte deretter reiser over 5 måneder Vestindia - USA. Etter en tur i løsfart Aruba - Danmark, ble «Gard» sluttet på et 5,5 års tidscerteparti, fra januar 1949 til sommeren 1954, for BP. Helt siden «Gard» ble levert fra Eriksberg i 1938 hadde skipets hovedmaskineri (2-takts doblv.B&W) ikke fungert tilfredsstillende. Under krigen hadde skipet et alvorlig havari der hovedmotoren fikk veivakselbrudd. (Se «Gard»s krigsseilas). Rederiet besluttet i 1949 å skifte ut hovedmotoren med en ny 7 cyl.2-takts enkv.B&W-dieselmotor. Arbeidet ble utført ved Burmeister & Wains verksted i København sommern 1950. I 1951 grunnstøtte «Gard» og fikk et 4 ukers verkstedsopphold, men utførte resten av certepartiet uten nevneverdige uhell eller andre driftsavbrudd.

H M Wrangell fra 1950 var med sine 24.750 tdw ansett for tidens "supertanker". Turners Photography, Newcastle



Året 1950 ble en milepæl i rederiets historie ved overleveringen av motortankeren fra Furness Shipbuilding Co.

Tankskipet på 24 800 tdw.ble gitt navnet «H.M.Wrangell», etter rederiets grunnlegger, avdøde konsul H.M.Wrangell, og sjøsatt 21.mars. 26.juni ble den nye stortanker, som var et av Norges og Haugesunds hittil største skip, overlevert fra verftet til Skibs-A/S Corona. Rederiet var representert ved bl.a.skipsrederne Waldemar Wrangell, Sverre og Ingvar Meling og Richard Jansen, samt representanter fra byens skipsfart, forsikring- og bankvirksomhet.

Den 27.juni påbegynte skipet de resterende 10 år av certepartiet, til Compagnie Francaise Navale Petroles, som løp frem til juni 1960. Tankerens første reise gikk til Venezuela for å laste olje for Europa.

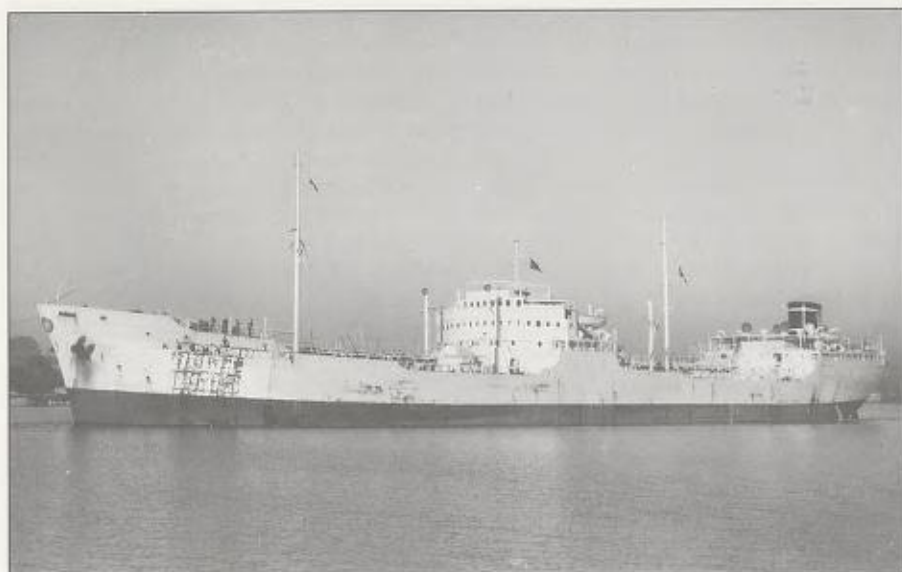
På grunn av sitt langsiktige certeparti fikk «H.M.Wrangell» ikke nytte godt av høykonjunkturen på tankmarkedet i løpet av 50-årene, men det ga likevel en brukbar avkastning. Certepartiet ble særlig gunstig for rederi etter det kraftige fallet i tankratene i løpet 1957.

Etter at M/T «H.M.Wrangell» ble overlevert, gikk M/T «Noreg» i spotmarkedet og kunne nytte godt av det gode tankmarkedet under den kommende Korea-boomen i perioden 1950-52.¹⁰¹ I 1951 gjennomgikk skipet 20-års klasse og ble en del modernisert.

Korea-boomen og det gode markedet medførte en kraftig kontraheringsbølge blant norske redere. Den 11.oktober 1951 inngikk H.M.Wrangell & Co.A/S kontrakt med Furness Shipbuilding Co., Middlesborough, om bygging av en 18 200 tonner for levering sommeren 1955. Byggeprisen var £ 780 400.

Skipet, som fikk navnet «Karmt», det 3.skip med dette navn, ble overlevert til Skibs-A/S Corona 7.oktober 1955. Det ble straks levert på et 12-måneders reisecerteparti, CV Scale + 25/80 til Overseas Tankships.

Fra oktober 1956 ble skipet sluttet for nye 12 måneder til rate CV Scale + 45/100 for det amerikanske oljeselskapet CALTEX.



18.000-tonneren fra Furness Shipbuilding i 1955 arvet det tradisjonsrike navnet Karmt.
Foto: Warwick Foote, Brisbane

Etter tilbakelevering i november 1957 utførte «Karmt» en reise i løsfart og ankom, p.g.a. det svake tankmarkedet, til Haugesund i midten av januar 1958 for opplag.

Etter Korea-boomens slutt gikk M/T «Noreg» i opplag fra mai til august 1953. Fra desember 1953 gikk skipet i løsfart frem til mars 1954. Dette gjentok seg de følgende år. Skipet lå opplagt om sommeren og ble satt i fart på høst/vintermarkedet.

I november 1956 ble M/T «Noreg» levert på et 24-måneders reisecepart (CV) til rate Scale + 50/150 for SHELL frem til november 1958. Tilbakeslaget etter boomen i 56 sendte stadig flere tankskip i opplag, selv befraktede skip gikk i bøyene. Den 13.juli 1958 ble «Noreg», for befrakterens regning, lagt opp i Bøvågen.

Den gamle sliteren var imidlertid kommet til veis ende og ble den 3. desember, etter tilbakelevering fra befrakteren, solgt for £ 82 500 (1 650 000 kroner) til I/S Geron (Per Lodding), Oslo. Skipet fikk nå navnet «Geron», overlevert de nye eierne 19. desember, og ble etter en tid i opplag solgt (i august 1960) til Norsk Skipsopphugging (Christiania Spigerverk), Grimstad. «Geron» ble hentet i Oslo i oktober samme år.

M/T «Gard» ble tilbakelevert av befrakterne i juni 1954 og gikk deretter til Haugesund for opplag. Skipet ble liggende i Bøvågen frem til november, men brøt så opplaget og utførte enkle reiser fra januar 1956.

Den 26. juni 1959, etter fullført reisecepart, vendte det påny tilbake til opplagsbøyene i Bøvågen. Under de rådende forhold på tankmarkedet var utsiktene for å få «Gard» sluttet til lønnsom frakt heller liten. Det etter hvert tilråskomme tankskipet var modent for opphugging. I mars 1961 ble så «Gard» solgt for 1 179 190 kroner til Norsk Skipsopphugging (Christiania Spigerverk), og tatt under slep fra Bøvågen til Grimstad der skipet ble hugget opp. Under arbeidet den 6. september brakk «Gard» i to på midten.

Tilbakeslaget i tankmarkedet etter Suez-boomen 1956/57 ble det største fraktfall i skipsfartens historie. I desember 1956 var tankratene notert til + 335 (M.O.T.- rate) og falt i løpet av sommeren 1957 til - 51%. Det førte til en langvarig fraktdespresjon som varte helt frem til 1967 med bunn-notering høsten 1962.

Krisen ble dessuten forsterket av et tonnasjeoverskudd som følge av den sterke kontraheringsbølge tidligere på 50-tallet. Et jevnt tilsig av nybygde skip bare økte ubalansen i markedet og presset fraktratene, som på det laveste tangerte 1930-nivået, ytterligere ned. Ratene dekket på langt nær skipenes driftsutgifter og opplegg av tankskip økte på etter hvert som certepartiene utløp. Krisen, som ble forsterket ved at tankskip ble satt i kornfrakt, preget i høy grad også tørrlastemarkedet. Dessuten ble markedet presset av en stadig økende flåte av bulkcarriers. Sommeren 1959 lå vel en tiendepart av den norske handelsflåten i opplagsbøyene. Etter spørnelsen etter tanktonnasje holdt seg svak, med enkelte blaff i markedet, gjennom hele første halvdel av 1960-tallet.

Omslaget kom i midten av 1963, som følge av veksten i den internasjonale handelen, og slo først og fremst ut på tørrlastemarkedet. For første gang siden Suez-krisen kunne rederne oppnå certepartier som dekket amortisasjon og gav en tilfredsstillende forrentning av skipene.

Tankmarkedet bedret seg utover i perioden. Vinteren 1963 var kald og påvirket markedet positivt, men holdt seg på et lavt nivå frem til sommeren 1967. Dette førte til en ujevn beskjeftigelse med korte seilings- og opplagsperioder.

M/T «Karmt»s bevegelser er et illustrerende eksempel på denne perioden. Skipet ble liggende opplagt i Bøvågen fra 15. januar 1958 til ut på nyåret. Den 3. januar 1959 ble opplaget brutt og skipet beskjeftiget i løsfart. Den 13. april samme år gikk «Karmt» påny i opplagsbøyene. 18. januar 1960 ble skipet satt

i løsfart frem til mai måned, deretter lå det i opplag frem til august. I slutten av august måned forhaltes skipet til Haugesund mek. Verksted (H.M.V.) der hovedmotoren ble ombygget til tungoljedrift. Fra oktober ble det beskjeftiget i løsfart for å utnytte høstmarkedet.

Bortsett fra et kortere verkstedsopphold ble «Karmt» holdt i løsfart gjennom hele året 1961 og inn i 1962.

I juni 1960 var M/T «H.M. Wrangell»s 10-årige certeparti utløpt, skipet ble tilbakelevert rederiet og gikk deretter direkte til Bøvågen for opplag. Her ble skipet liggende fra 26. juni til ut på høsten. I september brøt «H.M. Wrangell» opplaget og avgikk til Newcastle for å gjennomgå klassing ved verksted i Tyne, der hovedmotoren ble ombygget til tungoljedrift. Det var ferdig reparert i desember og deretter sluttet for 4 reiser fra den Persiske Gulf - Kontinentet, og var beskjeftiget frem til august 1961. Etter utlossing i Wilhelms-haven 30. august, gikk skipet på verksted og deretter i opplag. Samme høst brøt «H.M. Wrangell» opplaget og utførte konsekutive reiser (CV) fra den Persiske Gulf - Japan frem til september 1962.

Etter utlossing i Shimizu, Japan, august 1962, ble skipet levert på et 18-måneders tidscepart som løp frem til mars/april 1964. Etter fullført charter vendte «H.M. Wrangell» tilbake til opplagsbøyene i Bøvågen den 4. mars.

Med de stigende utgifter til vedlikehold, reparasjon og mannskapshyrer ble det stadig vanskeligere å finne lønnsom beskjeftigelse til handysize-tankskip.

I juli samme år besluttet rederiet å utby det 14 år gamle tankskipet for salg.

Tankeren ble solgt til greske London-interesser og det ble oppnådd en pris av £ 192 500. Etter dokking og inspeksjon 31. juli ved Framnæs mek. Verksted, Sandefjord, ble skipet overtatt og registrert på Armadores Petroleros S.A., Liberia.

M/T «Karmt» var beskjeftiget i løsfart frem til august 1962, ble så sluttet til et 5-års tidscepart til rate 16/- for ESSO, og var sikret beskjeftigelse frem til august 1967.

Våren 1965 arbeidet rederiet med planer om å kontrahere et motortankskip i 80 000-tonnsklassen, og i mai ble «Karmt» utbudt for salg. 22. mai ankom skipet Steilene, pr. Oslo, med oljelast fra Venezuela/Aruba. Etter utlossing av restlasten i Stenungsund, Göteborg, avgikk «Karmt» 26. mai til Rotterdam for dokking, reparasjon og besiktigelse for salg.

De nye eierne, Industria Armamento S.p.A., Italia, overtok skipet i Rotterdam 14. juni til en pris av £ 205 000 (kr. 4 099 750) inkl. charter til 1967. Rederiet sto nå for første gang siden 1931 uten tanktonnasje.

Salg av eldre tonnasje må sees i lys av den strukturendring og rasjonalisering som i denne periode fant sted i den norske handelsflåte. Det var et uttrykk for at «skipsfart i dag er noe annet enn skipsfart i går». Rederiet fulgte med i den tekniske utviklingen og tilpasset flåten endringene i markedet.

Skipsfartens gyldne år

Suez-krisen i 1956 hadde bevist hvor sårbar og viktig kanalen var for den internasjonale skipsfart og oljehandel. For å gardere seg inngikk oljeselskapene langsiktige frakttavler på 8-10 år eller mer. For å møte denne etterspørselen kvittet norske redere seg med eldre og mindre konkurransedyktig tonnasje, og kontraherte skip i 80/100 000-tonnssklassen.

Haugesundsrederne var tidlig ute med kontraheringer av store tankskip. Den 14. mai 1965 skriver HD at Haugesunds rederier hadde 260 000 tdw i ordre frem til 1967, tilsammen 8 skip, derav 3 tankskip og 2 bulkcarriers. Våren 1965 var H.M. Wrangell & Co. A/S i kontakt med en rekke europeiske verft med tanke på kontrahering av et større motortankskip. Gjennom meglerfirmaet Fearnley & Egers Befraktningforretning, Oslo, ble det i mai 1965, på vegne av Skibs-A/S Corona inngått kontrakt med Öresundsvarvet A/B, Landskrona, om bygging av et motortankskip på 81 500 tdw. Tankskipet skulle i følge kontrakten leveres 2. kvartal 1967.

Nybyggingen ble sjøsatt 4. januar 1967, som verkstedets byggnr. 207, og var det hittil største skip som var bygget ved Öresundsvarvet. Den nye stortankeren ble, ved overleveringen den 10. mai, døpt «H.M. Wrangell» (2). Rederiet var representert ved skipsrederne Waldemar Wrangell og Sverre Meling, teknisk inspektør og selskapets representantskap.

Den nye tilvekst i haugesundsflåten var med sine 87 200 tdw. byens største skip, og kostet 56,8 mill. kroner. Tankeren var et teknisk velutstyrt skip og innledet en ny tid i H.M. Wrangells epoke som tankskipsrederi. Den nye stortankeren var av såkalt «Suez-max» type. Etter endt prøvetur avgikk skipet, med

kaptein Andreas Steinsnes på boren, til den Persiske Golf for å laste råolje for Japan. M/T «H.M. Wrangell» ble deretter sluttet for to reiser (CV) den Persiske Golf-UK/Kontinentet via Kapp Det Gode Håp.

I januar 1967 var tankmarkedet preget av et markert tonnasjeoverskudd. Det presset fraktratene ned, og opplegget av tankskip økte utover hele våren.

Begivenhetene i Midt-Østen med utbruddet av «6-dagers krigen» mellom Israel og araberstatene 5. juni, og stengingen av Suez-kanalen, førte til endringer i markedet umiddelbart og fraktratene fikk en eksplosjonsartet utvikling. Dette skyldes to faktorer. Stengingen av Suez-kanalen og den lange reisen rundt Afrika medførte omlag 50% reduksjon i verdens tankkapasitet, på grunn av krisen ønsket oljeselskapene å bygge opp sine råoljelagre.

Tankskip i løsfart hadde før krisen oppnådd fraktrater på rundt Scale 70/80. De steg nå til Scale + 100, enkelte redere oppnådde Scale + 150 for enkelt-reiser.

Sett i lys av denne utviklingen overtok H.M. Wrangells rederi den nye stortankeren på et meget gunstig tidspunkt.

Fraktratene falt imidlertid ved årsskiftet tilbake til middelsnivået og ble liggende på rundt Scale + 30. I august var M/T «H.M. Wrangell» ledig i markedet, og ble den 24. august sluttet på gode vilkår på et 12-måneders tids-certeparti. Levering fant sted etter utlossing i Europa og skipet påbegynte certepartiet 19. oktober i Fawley, UK.

Etter utlossing ved Esso-raffineriet ved Slagentangen 11. oktober 1968, ble skipet levert på et nytt 12-måneders tids-certeparti til nye befraktere, inngått 7. juni samme år.

Våren 1969 viste tankmarkedet tendenser til

en normalisering og slutningene ble liggende på Scale + 50. I mai samme år ble oljeledningen fra Saudi-Arabia til Middelhavet sprengt, og dette slo ut på tankmarkedet i høyere rater. Samme høst begynte oljeselskapene å slutte inn tanktonnasje for å sikre vinterforsyningene.

M/T «H.M. Wrangell» ble tilbakelevert etter utlossing i Milford Haven i september 1969. Etter dokking i Rotterdam ble skipet levert (8. oktober) på et nytt 12-måneders tids-certeparti til Standard Tankers (Bahamas) Ltd. Oktober 1970 ble skipet sluttet videre for nye 3 år av samme befrakter til rate \$ 3 basis 85 963 pr.tdw. «H.M. Wrangell» var hovedsaklig beskjeftiget i fart mellom den Persiske Golf og Europa frem til oktober 1973.

Oppsvinget på fraktmarkedet i siste halvdel av 1960-tallet og M/T «H.M. Wrangell»s gode certepartier, bidro til at Skibs-A/S Corona kunne vise til svært gode regnskaper. Det la grunnlaget for ny vekst. I 1968 seilte rederiets skip inn en bruttofrakt på 57,3 mill. kroner, som ga en nettoinntekt før avskr. på 29,5 mill. Tørrlastmarkedet hadde i samme periode sterk vekst i etterspørselen, men ratene hadde mindre svingninger enn for tank. Skibs-A/S Coronas tørrlastflåte seilte på lønnsomme certepartier og hadde en god utvikling.

Tramp- og linjefarten

Rederiets M/S «Corona» hadde siden det ble levert høsten 1949 seilt i timecharter for en rekke forskjellige befraktere. I januar 1964 ankom skipet til hjembyen og gjennomgikk klassing ved Haugesund mek. Verksted.

Den 3. februar ble «Corona» levert på et tids-certeparti til den kanadiske befraktningsgruppen Saguenay Terminals Limited, Montreal, og fikk i charterperioden, som løp frem

H M Wrangell på 87.200 tdw ble levert fra Öresundsvarvet våren 1967 i rette øyeblikk til å trekke fordel av krigsutbruddet i Midt-Østen.
Leveringsfoto fra verftet





Shelterdekkeren Minerva hørte til de mange norske tørrlasteskip som ble drevet på T/C til handelshus og linjeoperatører. den seilte for Wrangell fra levering i 1958 til 1978. Foto Kino-Sönnke Lübeck.

til november 1966/januar 1967, navnet «Sunvalley».

Saguenay Shipping Limited befraktet gjennom 1950/60-årene en lang rekke norske skip. De ble hovedsaklig beskjeftiget i trekantfarten fra St.Lawrence til Europa med korn og stykk-gods. Derfra gikk de til Vest-India for å laste bauxite og andre råvarer som skulle nordover. Men det hendte også at skipene fraktet f.eks.korn fra Canadas vestkyst, via Panamakanalen, til Europa. (Se TC av MS «Minerva»). Skipet ble tilbakelevert rederiet i desember 1966. «Corona» fikk tilbake sitt gamle navn, og utførte deretter korte tidscertepartier og reise-CP i transatlantisk fart.

Skipet begynte nå å dra på årene og rederiet ønsket å selge det uklasset, men det viste seg vanskelig. Etter utlossing i Birkenhead 29.januar 1969 ble «Corona» dirigert hjem til Haugesund for salg, og for å gjennomgå klassing ved Haugesund mek.Verksted (HMV).

I april ble skipet solgt for \$ 565 000 til Lisa Cia.Naviera S.A.,Liberia, overtatt av kjøperne 5.mai i Haugesund og omdøpt "Fidelity R".

M/S «Lars Meling» gikk frem til begynnelsen av 1960-tallet i timecharter til forskjellige befraktere. Etter fullført certeparti i oktober 1961 ble «Lars Meling» levert på et 15-måneders tidscerteparti til Det Svenska Ostasiatiska Kompaniet. Skipet fikk kompaniets merke i skorsteinen og ble beskjeftiget i linjefart fra New York, via Suez, til havner i Indonesia, Malaysia, Thailand, Philippinene, Kina, Japan, USAs vestkyst (San Pedro) og gjennom Panama tilbake til New York. Hver rundtur tok ca.5 måneder. Dette certepartiet ble kontinuerlig forlenget slik at skipet var beskjeftiget av den samme befrakter fra høsten 1961 til oktober 1967. «Lars Meling» ble videre befraktet i kortere timecharters og enkeltreiser for forskjellige befraktere frem til 1969.

Etter tilbakelevering fra Sinofracht i januar 1961, utførte M/S «Augvald» en reise USA - Japan på tidscerteparti. Skipet ble deretter sluttet til nye T/C. I første halvdel av 1960-tallet var det beskjeftiget i timecharter og enkle reiser til forskjellige operatører.

M/S «Augvald» ble tilbakelevert fra befrak-

terne i Japan januar 1968, og lastet så kopra på Philippinene for Europa. Skipet ankom etter utlossing på kontinentet til hjembyen for å gjennomgå klassing og en del ombygging ved Haugesund mek.Verksted (HMV). Ved verkstedet ble det montert nye moderne ställuker, og dødvekttonnasjen øket fra 12 600 til 12 920 tdw.(i henhold til lastelinjekonvensjonen av 1966).

M/S «Minerva» var etter fullført certeparti i 1961, befraktet på kortere certepartier og utførte reiser for en rekke forskjellige befraktere. Norsk Hydro benyttet «Minerva» som lagerskip i Porsgrunn fra 11.november til 23.februar 1963. Skipet ble etter utlossing i København dirigert til Haugesund for klassing. «Minerva» ble beskjeftiget i kortere certepartier frem til 1967.

Deretter gikk skipet inn på et nytt 12-måneders certeparti til Nippon Yusen Kaisha Ltd., Tokyo, og beskjeftiget i linjefart (NYK Line) mellom Japan - USA frem til oktober 1971. Etter tilbakelevering utførte «Minerva» en enkelt reise Peru-Polen med fiskemel, og ankom den 28.desember 1971 til Haugesund for klassing.

I løpet av året 1969 sluttet H.M.Wrangell & Co.A/S 2 av sine cargolinere til rederiet Leif Høegh & Co.A/S, Oslo. De ble satt inn i linjefart mellom UK/Kontinentet/Skandinavia og Vest-Afrika. I 1974 fulgte også rederiets M/S «Minerva» etter og gikk inn i samseiling med de øvrige «Høegh-båtene».

Rederiet Leif Høegh & Co.A/S, Oslo, startet linjefarten på Vest-Afrika etter krigen, med Frankrike som utgangspunkt. Linjen, Den Skandinaviske Vest-Afrika Linje, ble etter hvert sterkt utvidet og kom til å omfatte nord-europeiske og skandinaviske havner. Foruten egne skip, hovedsaklig shelterdekkere på 8-10 000 tdw., benyttet rederiet innbefraktet tonnasje, som på det meste utgjorde ialt 16 skip. Linjefarten ble utover på 1960-tallet rasjonalisert og seilingene koordinert med andre linjer fra nærmere 10 nasjoner. I 1969 ble linjen - Den Skandinaviske Vest-Afrika Linje (SWAL), operert av 8 egne skip og 13 inn-chartrede.

I mai ble H.M.Wrangells M/S «Augvald», sluttet på tidscerteparti for rundturer Great Lakes/UK med tilbakelevering i januar 1969 i Avonmouth. Den 12.januar 1969 ble skipet levert på et 12/15 måneders tidscerteparti til Leif Høegh & Co.A/S, Oslo, omdøpt «Høegh Augvald», og satt inn i linjefart mellom Skandinavia/UK/Kont-Vest-Afrika. Dakar i Senegal var linjens første anløpshavn. Skipene benyttet seg av «crew-boys», infødte lossearbeidere, som ofte ble tatt ombord i Freetown, Sierra Leone, og fulgte med på den videre reise til havnebyene ved Guinea-bukten.

Linjen trafikkerte i havner på kontinentet og i Skandinavia, med endepunkt i Angola. Rundturene tok ca.3 måneder, men kunne til tider bli langvarige med sterk opphopning av tonnasje i havnene. Befrakteren forlenget certepartiet de følgende år og ratene ble justert.

Frem til 17.september 1975 var dagraten 20.000, deretter satt til 17 500 kroner. Befrakteren benyttet seg av sin rett til å forlenge certepartiet og det ble gjort gjeldende frem til oktober 1978. Raten var i siste periode, fra september 1976, satt til 18 500 kroner pr.dag.

Perioden «Augvald» seilte i SWAL var ikke uten dramatik.

Den 26.mars 1969 ble skipet innblandet i en kollisjon med et annet skip utenfor Dakar, Senegal. Etter en midlertidig reparasjon i Dakar, ble «Augvald» dirigert til hjembyen for endelig reparasjon. Samtidig ble det utført ombygning av skipet, «Flushing» av mellomdekkene, og montert elektrisk ventilasjon av lasterommene. Som følge av kollisjonen og reparasjonen var «Augvald» totalt «off hire» i 36 dager.

Nyttårsdag 1972 grunnstøtte «Høegh Augvald» ved Isle de Sein utenfor Bretagne, fikk en flenge i skroget, og to lasterom fylt med vann. Skipet ble brakt flott og tauet til Brest i Frankrike. Som følge av havariet, var «Høegh Augvald» «off hire» frem til 18.februar.

M/S «Lars Meling» ankom Haugesund i 1969. Skipet gjennomgikk reparasjon og ombyggningsarbeid ved Haugesund mek.Verksted (HMV), bl.a.»flushing» av mellomdekket og fikk nye lasteluker av stål.

I september gikk skipet inn på timecharter for Leif Høegh & Co.A/S, Oslo, ble omdøpt «Høegh Meling», og satt inn i linjefart sammen med «Høegh Augvald». Befrakteren benyttet seg av sin opsjon om forlengelse av certepartiet, og det ble kontinuerlig forlenget fram til mars 1977.

Fraktmarkedet i 1.kvartal 1972 var meget svakt og M/S «Minerva» ble, i påvente av bedre tider, lagt opp i Bøvågen. Der lå skipet til september og gikk så inn på et 8 måneders tidscerteparti til China National Foreign Trade Transportation Corp., Peking. Markedet tok seg nå merkbart opp og «Minerva» oppnådde en fraktrate på 435 000 kroner pr.måned. Certepartiet, som løp ut i mai 1973, ble forlenget med nye 11/13 måneder. Skipet ble tilbakelevert i Wampoa den 16. august 1974, og det var nå ledig for nye fraktoppdrag.

M/S «Minerva» ble sluttet for en trip til Antwerpen, men etter ulossing i oktober ble skipet dirigert hjem til Haugesund.

Samme måned ble «Minerva» sluttet, for 2 år til rate 22 500 kroner pr.dag, til Leif Høegh & Co.A/S, Oslo. Før skipet kom ut i fart ble det gjort en del ombygningsarbeider ved Haugesund mek.Verksted (HMV). Mellomdekk-slukene ble gjort «flush» med dekket, og det ble installert mekanisk ventilasjon i lasterommene. Kostnadene ble fordelt mellom rederi og befrakter med halvparten på hver.

Rederiet (Leif Høegh & Co.A/S) hadde fra tidligere et skip med navnet «Høegh Minerva» og Wrangells «Minerva» kunne av den grunn ikke få «Høegh» foran navnet. Derfor ble skipet omdøpt «Høegh Fram», et gammelt Wrangells navn, og levert til befrakteren.

M/S «Høegh Fram» avgikk Haugesund 19.november med kurs for London, og lastet der for havner i Vest-Afrika.

Befrakterne benyttet seg av sin opsjonsrett, certepartiet ble i november 1976 forlenget, og skipet beskjeftiget i linjefarten frem til august 1977. Inntil april samme år var dagraten 20 000 kroner, men fra april til august ble den endret til 17 500.

I tidsrommet 1969 - 1977/78 var rederiets cargolinere fullt beskjeftiget i linjefarten mellom Vest-Afrika og Kontinentet.

De gode år i tankfarten

Tankfarten fikk etter 1967-boomen et kraftig oppsving og ratene holdt seg godt oppe frem til begynnelsen av 1970-tallet. Den positive utviklingen på tankmarkedet førte til en sterk kontraheringsbølge av supertankskip blant norske redere. Toppåret i tankfarten var 1970 da skip i løsfart oppnådde rater på WS 250/280. Denne stigningen hang sammen med de usikre forholdene i Midt-Østen. Stengningen av Iraks oljeledning gjennom Syria til Middelhavet i mai, og reduksjonen i Libyas oljeproduksjon for å oppnå høyere priser gjorde utslaget. Oljetransporten internasjonalt fikk derfor i perioden frem til 1970 en sterk stigning. Ratene holdt seg godt oppe til tross for en stadig strøm av nybygde tankskip som kom ut på markedet. For å sikre seg tilstrekkelig transportkapasitet inngikk oljeselskapene langsiktige certepartier for



Shelterdekkeren Augvald seilte lenge på T/C som Høegh Augvald. Thor B Melhus samling.

supertankere. Dette medførte en sterk kontraheringsvekst og verftene hadde fulle ordrebøker. Tankskip ble bygget i store serier på 8-10 stk.eller mere. Pr.1970 var det på verdensbasis i ordre hele 276 supertankere for levering frem til 1974. Den kraftige veksten førte naturligvis til en sterk prisstigning. I 1968 lå byggeprisen for en supertanker i 250 000-tonnssklassen på ca.\$ 18,5 mill., i 1970 måtte man betale det dobbelte.

Utover våren 1971 falt tankratene merkbart, fra WS 270 i januar til rundt WS 30 i juli. Oljelagrene rundt om i verden var fulle, det ble vanskelig å oppnå lønnsomme frakter, og selv supertankere gikk i opplag utover våren 1972. På det laveste var ratene nede i WS 15 og nybygde tankskip gikk direkte fra verksted til opplagsbøyene. Skipsreder Hilmar Reksten, Bergen, opererte hele sin tankflåte i spot-markedet og lot T/T «Hadrian» (219 000 tdw.) gå rett i opplagsbøyene da det ble lever fra A/S Stord Verft i mars 1972.

Omslaget i tankmarkedet kom utover høsten og stadig flere skip brøt opplaget. Tankratene bare fortsatte å stige utover våren 1973. Oljeselskapene bygde nå opp sine lagre. Fra mai 1973 opphevet USA all restriksjon på oljeimport. Ratene i mai ble notert til WS 95,5 og WS 210, og de fortsatte å øke utover sommeren.

Den sterke veksten i internasjonal produksjon og handel medførte samtidig en øket inflasjon i de industrialiserte land. Dette slo negativt ut for skipsfarten som i perioden hadde en sterk vekst i utgiftene til forsikring, hyrer, vedlikehold og reparasjoner.

Haugesundsrederiene innså tidlig stordriftsfordelene med bruk av supertankskip. De hadde langt bedre inntjening enn de mindre tankskip. Allerede i 1971 fikk rederiet Knut Knutsen OAS i Haugesund overlevert sin første supertanker, T/T «Elisabeth Knudsen» (216 000 tdw.), fra Kawasaki, Japan, og fratok for en stund M/T «H.M.Wrangell» rollen som byens største skip.

Utviklingen på tankmarkedet, og Skibs-A/S Coronas bunnsolide økonomiske stilling, gjorde at skipsrederne Waldemar Wrangell og

Sverre Meling besluttet å kontrahere supertankskip. I 1969 undertegnet rederiet på vegne av Skibs-A/S Corona en kontrakt om bygging av et tankskip i VLCC-klassen (Very Large Crude-oil Carrier) ved A/B Götaverken - Arendalsvarvet, for levering oktober 1972. Kontraksprisen, med glideskala, lød på 122,4 mill.kroner.

Kontrakten, som ble gjort gjennom meglerfirmaet Fearnley & Egers Befraktning-forretning, gjaldt en turbintanker på 226 200 tdw. Tankeren, som var verkstedets byggnr.834, var det 10.i en lang serie verftet bygget for norske og utenlandske rederier i årene 1969/73. I byggeperioden kom imidlertid Götaverken i store økonomiske vanskeligheter. For å hindre at verftet gikk konkurs ble det etter forhandlinger inngått avtaler med de rederier som hadde skipskontrakter om å heve kontraktsprisen, samt å yte verftet et rentefritt lån som skulle være innbetalt innen 1.januar 1975. For H.M.Wrangells vedkommende utgjorde merprisen sv.kr.10 632 414, og den totale byggeprisen kom opp i ca.140 mill.kroner. Rederiet andel i det rentefrie lån utgjorde sv.kr.2 658 104. Nybygget ble kjølstrekt i juni 1972 og skulle leveres i februar 1973.

I årene 1970/72 ble det foretatt en del endringer i rederiets direksjon. Oktober 1970 trakk skipsreder Sverre Meling seg tilbake fra sitt daglige arbeid i rederiet. Han døde hastig under et styremøte i Haugesunds Avis i oktober 1972. Sverre Meling ble etterfulgt av sin eldste sønn, Lars Meling (1928-1983), som nå trådte inn som skipsreder og disponent sammen med skipsreder Waldemar Wrangell. Denne stillingen hadde han frem til sin død i 1983. Lars Meling hadde juridisk utdannelse. Han fikk sin shippingopplæring hos skipsmeglerfirmaet Fearnley & Egers Befraktning-forretning og gikk i 1950-årene inn i rederivirksomheten til H.M.Wrangell & Co.A/S.

Imidlertid var nybygget ved A/B Götaverkens Arendalsvarv endelig ferdig for levering i februar 1973, etter en del utsettelse. Skipets gudmor var fru Berit Meling, g.m. skipsreder

Lars Meling. Hun gav supertankeren navnet «Corona», det 5. skip med dette navn i rederiets historie, ved en høytidelig seremoni ved Arendalsvarvet den 1. februar. Rederiet var representert ved bl.a. skipsrederne Waldemar Wrangell og Lars Meling og representanter fra verkstedet. Overleveringen fant sted off Horten den 12. februar. «Corona» var utstyrt med en Stal-Laval dampmotor som utviklet 32 450 AHK. Skipet hadde en lengde på 332 meter og var med sine 229 000 tdw. byens hittil største skip.

Jomfruturen gikk til den Persiske Gulf for ordre. Skipet var foreløpig ikke befraktet, men ble underveis sluttet til MOBIL Shipping & Transportation Corp. for en enkelt reise med lossing i UK/Kontinentet. Fraktraten var WS 110 dvs. \$ 11.165 pr.tonn last. Skipet losset sin første oljelast i Tilbury, var utlosset i Coryton den 22. april og avgikk deretter til Gulfen for ordre.

Deretter ble «Corona» sluttet til SHELL International Petroleum Co.Ltd. for en reise Mina al Ahmadi til Rotterdam til rate WS 125 dvs. \$ 12,4125 pr.tdw. Etter utlossing ble skipet levert (19.juli i PG) på et 2-års tidscepartiet til MOBIL Shipping & Transportation Corp. til rate \$ 3.60 pr.tdw.pr.måned.

T/T «Corona» seilte nå inn store inntekter, aldri før hadde selskapets skip oppnådd slike resultater. Med unntak av M/S «Minerva», seilte alle rederiets skip på langsiktige certepartier til gunstige vilkår. Skipenes samlede bruttofraktinntekter økte sterkt i årene 1973-75, og Skibs-A/S Corona kunne vise til følgende tall:

År	Brutto frakt	Nettoinntekt før avskr	Aksje utbytte
1973	99,4 mill.	49,6 mill.	2,4 mill.
1974	101,0 «	21,8 «	2,4 «
1975	70,5 «	31,5 «	2,0 «

Skibs-A/S Corona var i denne perioden et av de bedre stilte selskaper i Norge, og var det eneste haugesundsselskap som var notert på Oslo Børs. Fortjenesten pr.aksje var i 1974 kr.228,50. De største inntektsbidrag kom fra certepartiet til «Corona». «H.M.Wrangell» gikk på certeparti til god rate frem til januar

1974. Skipet utførte videre en del reiser i løsmarkedet til tilfredsstillende rater, markedet tatt i betraktning.

Begynnelsen til slutten

Fraktmarkedet og prognosene sommeren 1973 viste en stigende etterspørsel etter råvarer, energi og skipsfrakter og man fikk den femte konjunkturbølgen etter 1945. Denne gang var den ikke utløst som følge av politiske- eller krigerske forhold i verden. Tankratene tangerte slutningene under Korea-boomen og hadde sin forklaring i en stigende internasjonal etterspørsel og industriproduksjon. Markedet syntes umettelig og absorberte den stadig økende flåte av nybygde supertankskip. Det var i første rekke oljeimporten til USA som bidro til et tonnasjeunderskudd i denne perioden, og tankratene syntes å vokse inn i himmelen. Men krisen var ikke langt unna. Den 6. oktober, under den jødiske Yom Kippur høytiden, gikk Egypts hær og flystyrker overraskende til angrep (over Suez-kanalen) mot de befestede stillinger i Bar Lev-linjen i Sinai-ørkenen. Fra nord angrep Syria, Israel var hardt presset, men gjenvant initiativet. Etter gjentatte forsøk fikk FN i stand våpenhvile mellom partene.

Men langt alvorligere ting enn krigen var i emning. På OPECs krisemøte den 16. oktober vedtok de oljeproduiserende land å nasjonalisere sin oljeindustri, sette opp oljeprisen med 70% og iverksatte oljeembargo mot USA og Nederland, som de hevdet hadde gitt hjelp til Israel under krigen.

Råoljeprisen ble hevet fra 3 til vel \$ 10-12 pr.fat og produksjonen satt ned med 5%. Prissjokket snudde opp ned på alle tidligere prognoser om industriproduksjon og vekst i energiforbruket. Også denne gangen var det tankfarten som måtte ta første støtten.

Tankskip på vei til den Persiske Gulf, som regnet med å få frakter på opp til WS 300, sto nå helt uten frakttilbud. Fraktsøkende tanktonnasje hopet seg opp i Gulfen og markedet brøt fullstendig sammen.

Overskuddet av tanktonnasje kombinert

med stigende oljepriser, som slo ut i økende utgifter til bunkers, skulle vise seg å bli innledningen til den verste og den mest langvarige krise i skipsfartens historie. Tankratene falt til under WS 100 og ble liggende på dette nivået ut året 1974.

H.M.Wrangells to tankskip, som begge var bundet opp i allerede inngåtte fraktkontrakter, fikk ingen glede av de lukrative ratene høsten 1973. Men rederiet hadde ikke grunn til å klage. De inngåtte certepartier sikret skipene god inntjening de kommende år og fikk foreløpig ingen direkte føling med krakket i markedet.

Tankmarkedet holdt seg på et lavmål i hele 1974 med enkelte svake blaff i ratene. Oversjøisk oljetransport lå gjennom 1974 på samme nivå som fjoråret, men gikk i 1975 ned med 7%. I juni/juli måned kom raten ned i WS 50, det dekket knapt driftstutgiftene til en supertanker.

Krisen rammet i første omgang de skip som opererte i spotmarkedet, men selv skip som gikk på langsiktig befraktning fikk merke krisen. Prisøkningen på råolje førte til en mangedobling av bunkersprisen og tidligere lønnsomme certepartier ga nå tap.

M/T «H.M.Wrangell» ble, etter fullført 3-års certeparti til Standard Tankers, levert tilbake i Aruba 3.januar 1974. Skipet utførte deretter en enkelt reise for spanske befraktere til rate WS 125. Det ble etter utlossing i Malaga, Spania, sluttet til Portland, Maine, USA, for belgiske befraktere (Petrofina). Raten var WS 82,5 dvs. \$ 8,7945 pr.tdw. Norsk Hydro sluttet «H.M.Wrangell» 17.juni for en reise Persiske Gulf - Shellraffineriet, Risavika, til rate WS 105. Etter utlossing i august anløp skipet Hamburg for dokking og reparasjon.

I Hamburg var det «off hire» til 25.august, og utførte deretter en reise for Petrofina til rate WS 85 til Portland, Maine. Den 17.november ble skipet levert til MOBIL for en oljefrakt Curacao - Philadelphia. I mellomtiden var «H.M.Wrangell» sluttet til 12-måneders tidscepartiet av Finapetro A/G, Vaduz, til rate \$ 2.50, og var beskjeftiget frem til 17.november 1975.

T/T «Corona» seilte på sitt 2-års certeparti til MOBIL Shipping & Transportation Corp. og ble tilbakelevert i Coryton 21.juli 1975.

Tankratene hadde holdt seg på et lavmål utover hele vår- og sommerhalvåret, men det var visse tegn i markedet til en oppgang. På dette grunnlag besluttet rederiet å sende skipet i ballast til den Persiske Gulf for ordre. Markedet sviknet utover høsten og først etter 26 døgn venting ble skipet sluttet til rate WS 25, dvs. \$ 3.6375 pr.tdw. T/T «Corona» lastet ved Ras Tanura-terminalen i Saudi-Arabia og gikk via Cape Town til Canada. Oljelasten ble losset i Canaport, Canada, 12.november.

Den lave fraktraten førte til at skipet fikk et driftstap på 7.mill.kroner. Da tankmarkedet fortsatt var elendig, besluttet rederiet å ta skipet hjem for opplag.

Krisen på fraktmarkedet rammet norske skipsrederier hardt og i særlig grad de som satt med nye kostbare supertankskip. I det internasjonale shippingmiljøet var det en utbredt oppfatning at man sto overfor en kortvarig

Fra gullfugl til mareritt; turbintankeren Corona. Ukjent fotograf, forfatterens samling.



fraktdepresjon. Det skulle etter hvert gå opp for både skipsredere, meglere, verfter og finansinstitusjoner at krisen ville bli langvarig. Dessuten ble den forsterket ved at en stadig strøm av nybygd tonnasje ble levert fra verftene. Det trykket ratene ytterligere ned og bunnen falt til slutt helt ut av markedet. Utover våren 1975 gikk stadig flere skip i opplag. Det ble etter hvert trangt i norske havner.

T/T «Corona» ankom Falkeid-fleet i Tysvær kommune, sørøst for Haugesund, den 21. november. Tankeren anker opp sammen med Hagb. Waages tankskip T/T «Ranja», «Raila», «Songa» og «Radny». Knut Knutsen OAS'T/T «Elisabeth Knudsen» og «Torill Knudsen» lå også på samme sted. Samtlige skip tilhørte 220/280 000-tonnssklassen og var blitt lagt opp i løpet av ettervinteren og sommeren 1975.

Høsten 1975 var M/T «H.M. Wrangell» Haugesunds eneste tankskip i fart. Certepartiet utløp i november og utsiktene for en ny slutning, på et elendig tankmarked, syntes fjern. Etter utlossing i Canada ble skipet tilbakelevert fra befrakterne og rederiet så ingen annen mulighet enn å ta skipet hjem for opplag. Den 24. november ankom M/T H.M. Wrangell» Falkeid-fleet og ble lagt opp ved siden av rederiets T/T «Corona».

Opplagsplassen var nokså utsatt for både vind og vær og siden opplaget så ut til å dra i langdrag, ble rederiets tankskip den 18. januar 1976 forfalt til Fosenøy ved Førdesfjorden. Dette var en sikrere opplagshavn, med fortøyningspullere i land og el.strømforsyning til skipene.

Imidlertid pågikk arbeid med å få skipene ut i fart igjen til tross for et fortsatt svakt tankmarked. Først i august 1977 kunne M/T «H.M. Wrangell» bryte opplaget. Etter dokking og klassing ved Götaverken (City-varvet) utførte skipet en reise i løsfart til rate WS 36 fra England til US Gulfen. Det gikk deretter inn på et 3-års tidscerteparti for Union Oil Company, California, til rate \$ 2,50 pr.tdw.pr.måned. Samtidig pågikk forhandlinger om salg.

Skibs-A/S Corona hadde i 1975, etter de gode år i tankfarten, en bunnsolid økonomi. Ved årsskiftet 1974/75 hadde selskapet et bankinnskudd på 90 mill.kroner.

Den 3.juli 1975 ble det inngått kontrakt med Rolf Wigands Rederi A/S i Bergen, et rederi med økonomiske problemer, om kjøp av en 65 000 dw.»Pan-max» bulkcarrier som rederiet hadde under bygging ved The Hakodate Dock Co. Ltd., Hakodate, Japan. Kjøpesummen var Yen 4 450 000 (81 503 975 kroner) som skulle betales i sin helhet ved overlevering. Til delvis finansiering av skipskjøpet ble det i januar 1976 opptatt et 1.prioritetslån på 35 mill.kroner i Norges Skipshypotek A/S, resten ble betalt kontant.

Denne satsingen, sett på bakgrunn av Skibs-A/S Coronas økonomiske stilling, var på den tiden beslutningen ble fattet en fornuftig investering. Det skulle likevel etter relativt kort tid vise seg å bli fatal for selskapets videre skjebne.

Nybygget ble døpt M/S «Gard» (2) og overlevert Skibs-A/S Corona den 28.januar 1976 i



Panamax-bulkskipet Gard var rederiets fatale feilgrep. Waterweg Photos

Hakodate. Skipet ble straks sluttet på et tidscerteparti for en enkelt reise til Europa (via Thailand) med en last tapioka til Rotterdam og Weser. Frakten var \$ 1.30 pr.tdw. Deretter avgikk skipet den 19.april med kurs for St.Lawrance for å laste 44 000 tonn korn for Stavanger. Fraktraten var kr.27,75 pr.tdw., og «Gard» var utlosset 28.mai. Gjennom 1976/77 ble skipet beskjeftiget i løse reiser og korte certepartier, men det svake fraktmarkedet ga likevel underskudd på driften.

Siste akt i Østenfarten

Den norske shippingaktiviteten på Det fjerne Østen avtok sterkt i siste halvdel av 1960 og i begynnelsen av 1970-tallet.

H. M. Wrangells skip fant imidlertid rimelig god beskjeftigelsen og ble dermed et av de norske Østen-rederiene som holdt lengst ut med skip under norsk flagg.

«Hoi Wong» hadde siden det ble levert i 1948 gått jevnt og trutt i charter til forskjellige befraktere, som forlenget certepartiene kontinuerlig. Den ene, Jebshun Shipping Co.Ltd., Hong Kong, sluttet skipet fra november 1966 på et 24-måneders certeparti. Befrakteren beholdt skipet frem til november 1973 med opsjon på nye 2 år. Jebshun Shipping kom imidlertid i økonomiske vanskeligheter. Mot en godtgjørelse til rederiet ble certepartiet kansellert i juli 1971 og skipet tilbakelevert.

«Hoi Wong» utførte et kortere certeparti frem til november og ble så liggende uvirksom i Hong Kong til september 1972. Skipet ble deretter levert i Canton for et 6/8-måneders tidscerteparti til China National Foreign Trade Transportation Corp., Peking. Kontrakten ble forlenget slik at skipet var befraktet frem til august 1973. «Hoi Wong» ble deretter solgt. Den 23.august ble skipet overlevert til Malaysian International Shipping Corp., Penang, Malaysia, for \$ 295 000 og seilte videre under navnet «Bunga Butang».

Etter 15 års tjeneste i farten på Christmas Island ble M/S «Hoi Houw», den 30. desember 1974,

tilbakelevert rederiet i Hong Kong. På grunn av det dårlige fraktmarkedet, skipets alder og stigende driftsutgifter ble det besluttet solgt. Det ble oppnådd en pris av \$ 410 000 og overlevert nye eiere i Hong Kong 6.februar 1975.

Christmas Island fikk i 1974 flyplass og all passasjertrafikk gikk deretter luftveien. Fosfat-selskapet chartret nå inn H.M.Wrangells «Hoi Ying» (etter at «Hoi Houw» gikk ut), men skipet skulle ikke frakte passasjerer.

Skipet hadde siden det ble levert i 1955 seilt uten nevneverdige uhell for befraktere i Østen. På reise til Singapore kolliderte «Hoi Ying» den 5.september 1968 med et annet skip. Ingen av mannskapet omkom, men en av befrakterens mannskaper kom til skade. Skipet ble slept til Singapore hvor lasten ble losset og skadene, som var omfattende, reparert. «Hoi Ying» seilte på tidscerteparti, som ble forlenget 12 å 12 måneder, for Ngow Hock Co.Ltd, og var befraktet frem til august 1972. Skipet gikk deretter i timecharter for China National Foreign Trade Transportation Corp., Peking.

Etter tilbakelevering i Sibul, Sarawak, 31.mai 1974, ble «Hoi Ying» sluttet i fart på Christmas Island. Skipet gjennomgikk først klassing i Hong Kong og ble så den 19.juni levert på et 2-års tidscerteparti til The British Phosphate Commissioners Ltd. Månedsfakten var 300 000 kroner, som siden ble øket til 330 000 og ytterligere til 370 000. I forbindelse med klassing, ble skipet forsterket slik at lasteevnen kunne økes, og ommålt til 5560 tdw. Skipet var dermed sikret beskjeftigelse i fart mellom havnebyene Penang, Port Kelang, Malaysia - Singapore - Belawan, Indonesia og Christmas Island frem til sommeren 1977. «Hoi Ying» ankom Singapore 29.juni 1977 etter fullført certeparti, og ble solgt 25.juli for \$ 500 000 eks.3% i kommisjon.

«Hoi Kung» hadde siden levering i 1964 vært beskjeftiget i timecharter til befraktere i Østen, til havner i Malaysia og Kina. I 1968 ble skipet sluttet til Marine Chartering Co.Inc., San Fransisco. Certepartiet, som ble påbegynt i desember 1968, ble kontinuerlig forlenget. I



Hoi Ying var av skipene som satte sluttstrek for den tradisjonelle norske Østen-farten.
Foto Mike Lennon

denne farten var «Hoi Kung» beskjeftiget i fart mellom USA - Japan og Mikronesia inntil desember 1971. I 1969 ble «Hoi Kung» utsatt for et maskinaveri og var «off hire» i Japan fra 26.august til 13.oktober.

Etter tilbakeleveringen i januar 1972 lå skipet opplagt i Hong Kong på grunn av det svake fraktmarkedet, men utførte deretter enkle reiser. I oktober 1972 ble «Hoi Kung» sluttet på et 12/15-måneders tidscerteparti til China National Foreign Trade Transportation Corp., Peking, og beskjeftiget frem til mars 1975. I denne perioden gikk skipet i fart mellom havner i den Persiske Gulf - India og Øst-Afrika og certepartiet ble forlenget slik at befraktingen kom til å gjelde frem til 1977. «Hoi Kung» sang nå på siste verset under Wrangells flagg i Østenfarten.

I april 1977 ble skipet levert på certeparti til Sofrana Far East Lines Inc., Monrovia, til rate \$ 2 500 pr.dag. Etter tilbakelevering i Hong Kong 29.september 1977, ble «Hoi Kung» solgt (10.8.1977) for \$ 1 500 000 - 3,5% kommisjon, til Nan Yang Shipping Co., Macao, og omdøpt «Luo Ding».

Etter at skipene var avhendet ble driften ved meglerfirmaet Karsten Larsen & Co.(HK) Ltd., avvirket og personalet sagt opp. Selskapet ble i 1978, inntil videre, «stilt sovende», og formelt ikke slettet i registeret. Firmaet ble likevel på et senere tidspunkt strøket. Etter at direktør Birger Næss gikk av i 1965, ble meglerfirmaet drevet videre under ledelse av direktør Knut Bergan, Oslo. Fra og med 1975 ble firmet bestyrt av disponent Halvor Pedersen, Haugesund.

Etter nærmere 60 års drift, kun avbrutt av 2.verdenskrig, ble det satt en endelig sluttstrek for H.M.Wrangells epoke i Østenfarten.

Ringen slutes

Den langvarige skipsfartskrisen ble begynnelsen til slutten for så mange tradisjons- rike norske rederiselskaper. Krisen rammet også H.M.Wrangell & Co.A/S med full tyngde. Før den satte inn var Skibs-A/S Corona et av de mest solvente rederiselskaper i Norge.

Hovedårsaken til at rederiet kom i økonomiske vanskeligheter var kjøpet av bulkskipet «Gard». Skipet, som kostet rederiet 81,5 mill.kroner, hadde pr.1978 en markedsverdi helt nede i 30 mill. Da Skibs-A/S Coronas aksjer ble suspendert på Oslo Børs i april 1978 utgjorde selskapets gjeld på T/T «Corona» 40 mill., og 35 mill.kroner på bulkskipet «Gard». Rederiet hadde ikke lenger likvide midler til å kunne betjene sin gjeld, verken renter eller avdrag. Det ble opptatt forhandlinger med rederiets største kreditorer, A/B Götaverken (Arendalsvarvet), Norges Skipshypotek A/S og Bergen Bank. Gjeldsforhandlingene førte imidlertid ikke til noen avklaring for rederiet. Dessuten var A/B Götaverken, som hadde pant i T/T «Corona», selv i store økonomiske vansker. Da heller ikke et forsøk på hjelp gjennom Garantistitutet for Skip og Borefartøyer A/S (GI) førte frem, hadde rederiet ikke annet valg enn å selge sine skip for å holde kreditorene fra livet. Rederiet hadde i det lengste håpet å finne en løsning slik at selskapets nyeste skip, «Corona» og «Gard», kunne beholdes, men det førte altså ikke frem.

De første skip ble allerede solgt unna i løpet av året 1977 etter hvert som certepartiene utløp. (Se Siste akt i Østenfarten).

M/S «Høegh Meling» ble tilbakelevert 1.april 1977 etter fullført certeparti for Leif Høegh & Co.A/S, Oslo. Skipet fikk sitt tidligere navn, «Lars Meling», tilbake og utførte først en rundtur til Indonesia, deretter en reise til Vest-Afrika og ankom i oktober til Haugesund i ballast. «Lars Meling» ble lagt opp i Børøyfjorden, Bømlo, i påvente av salg. 24.november 1977 ble skipet solgt for \$ 532 500 eks.kommisjon til Cherry Point S.A., Panama. Skipet ble den 8.desember overlevert i Stavanger, omdøpt «Santa Lucia II» og registrert under Panama flagg.

I 1978 ble i alt 4 skip av rederiets flåte solgt. M/S «Minerva» gjennomgikk 20 års klasse ved A/B Götaverken i april og ble tilbakelevert fra befrakteren, Leif Høegh & Co., i august 1977. Skipet ble deretter lagt opp på Fosenøy, Førdesfjorden. Det lå ved siden av rederiets

T/T «Corona» frem til 10.mai 1978. Skipet ble da solgt for \$ 575 000 og overlevert til nye eiere ved Haugesund mek.Verksted (H.M.V.). Salget av tørrlasteskipene kom på et tidspunkt da verdiene var svært lave og gav ikke den tilsktede salgsgevinst som antatt.

Salget av det nye «pan-max» bulkskipet "Gard" (65 112 tdw.) kom derfor på et markedsmessig meget uheldig tidspunkt. Markedsprisen for et 5 år gammelt 60 000 tonn bulskip lå sommeren 1978 på mellom \$ 5 og 6 mill., men i januar 1979 var prisen steget til over \$ 10 mill. Skipet ble den 22.juni 1978 solgt for \$ 7,8 mill.til Chou Shipping Ltd., Monrovia, Liberia, og fikk navnet «South Beauty». Skipet ble overlevert de nye eierne i italiensk havn.

M/T «H.M.Wrangell» var på grunn av sitt relativt gode certeparti bedre stillet. Salgssummen for dette skipet, inklusive tidscerteparti, ble anslått til ca \$ 3,5 mill., mens verdien av et tankskip i «H.M.Wrangell»s størrelse, bygget 1967, lå på ca. \$ 1,7 mill. I august 1978 ble skipet levert til interessenter på Taiwan, fikk navnet «Oceanic Energy» og registrert i Monrovia, Liberia.

M/S «Høegh Augvald» fullførte certepartiet til Leif Høegh & Co.A/S i september 1978, og ble deretter solgt. I oktober ble skipet overlevert i Antwerpen til Gemini International S.A., Singapore, og omdøpt «Tania».

I 1979 var kun T/T «Corona» tilbake.

Markedsprisen for supertankere hadde siden skipsfartskrisen falt kraftig. Tankskipet, som i 1973 kostet rederiet omlag 140 mill. kroner, hadde i 1978 en markedsverdi på mellom 45 og 50 mill. Det var en økning på ca.20 mill.for bare ett år siden. Knut Knutsen OAS' T/T «Elsabeth Knudsen» (216 000 tdw.), bygd 1971, oppnådde en pris av \$ 6,450 000 da skipet ble solgt til koreanske kjøpere i april 1978. Det ble forhandlet om salg av «Corona», og et Hong Kong-rederi var inne med tilbud på \$ 7,2 mill.sommeren 1978. Det kriserammede verftet A/B Götaverken, som hadde pant i «Corona», ble i 1978 overtatt av verftsgruppen AB Svenska Varv. Et salg av skipet kom først i orden gjennom meglerfirmaet R.S.Platou A/S, Oslo, i løpet av mars 1979. Kjøperen av skipet var det finske oljeselskapet Neste O/Y, Espoo, Finland, prisen var \$ 10 100 000 mill. Turbintankerens dampkjeler ble nå fyrt opp og skipet avgikk fra opplagsplassen i Førdesfjorden for å dokksettes i Hamburg.

«Corona» var av de nye eierne tiltenkt navnet «Katkuru», men før det ble påmalt hadde det skjedd endringer i eierforholdet. Neste O/Y gjorde en byttehandel med Johan Rekstens Rederi i Bergen. Det finske selskapet ønsket i stedet for T/T «Corona», + \$ 2 mill.i mellomlegg, å overta Rekstens, T/T «Gordian» (ex «Hudson Friendship» på 254 520 tdw.) som lå opplagt i Norge. T/T «Gordian» ble omdøpt «Jatuli». (Se skipsl.T/T «Corona» nr.87). T/T «Corona» ble formelt overlevert den 10.april ved Blohm & Voss i Hamburg. Navnet ble forandret til «Trajan», for å tilpasse Rekstens tradisjonelle keiserlinje, og registrert på Rederi-A/S Trajan, Bergen. Skipet avgikk deretter til den Persiske Gulf for ordre. Tankmarkedet tok seg opp utover høsten 1979 og su-

per-tankere oppnådde slutninger på mellom WS 50 og WS 60.¹¹² T/T «Trajan» fikk dermed nytte godt av den kortvarige oppgangen. Bedringen på tankmarkedet førte til at flere norske tankskip brøt opplaget og kom i fart i løpet av 1979/80. Våren 1980 lå tankraten igjen på WS 30 og markedet ble ytterligere svekket i slutten av året, etter at OPEC-landene hevet råoljeprisene.

Salget av Corona-flåten tilførte Wrangell-rederiet tilstrekkelig kapital til at alle kreditorer fikk full dekning. Det var nå lite tilbake av det gamle og tradisjonsrike familierederiet. I løpet av året 1979 ble de ansatte sagt opp og shippingvirksomheten avviklet.

I den 100-års perioden H.M.Wrangell & Co. drev sin virksomhet hadde skipsfarten gjennomgått en formidabel utvikling. Det samme kan sies om utviklingen av sjøfartsbyen Haugesund, som i samme tidsrom ble dominert av en omfattende skipsfarts- og rederivirksomhet.

Historien om rederiet H.M.Wrangell er på mange måter et speilbilde av byens egen historiske utvikling. Den strekker seg i tid gjennom 3 generasjoner, fra seilskipenes dager i sildatrade på Nord- og Østersjøen, til damp- og motorskip i koffardifart på alle hav.

Skipsfarten i Haugesund hadde dessuten ikke bare betydning for byen selv, men kanskje like meget for distriktene omkring. Rederinæringen i byen rekrutterte en ikke ubetydelig del av sine sjøfolk fra hele Nord-Rogaland og Sunnhordland. I tillegg kom den sesong-messige sysselsetting. Siden 1880-årene og frem til slutten av 1950-årene, ble det fra Haugesund utrustet store ekspedisjoner innen fiskeri og hvalfangst. I kjølvannet av dette fikk byen en betydelig landbasert virksomhet, skipsverft og verkstedsindustri, skips-handel, meglere, assurance, finansvirksomhet og rederiadministrasjon. Alt dette skapte, når man ser bort fra depresjonsårene i mellomkrigsårene, en gylden tid både for sjøfartsbyen Haugesund og de omliggende distrikter.

Norsk skipsfart ble bygget opp, da landet var fattig, med lave kostnader, liberale lover og regler om sikkerhet til sjøs. Norge var i siste halvdel av 1800-tallet og frem mot 1. verdenskrig vår tids «grekere», og kunne utkonkurrere andre lands skipsfart på verdenshavene. Etter «jobbetidsøkonomien» kunne ikke Norge konkurrere med lave mannskapshyrer, men tok igjen med kvalitet både på skip og ikke minst dyktige og trofaste sjøfolk. Skipsfarten ble i mellomkrigsårene, særlig etter krigen, spesia-

lisert og utnyttet såkalte nisjer i markedet. På denne måten ble norske skipsfartstjenester konkurransedyktig. Særlig var spesialitetet knyttet til linjefart, kjøle- og fruktfart, tank- og i siste fase gass- og kjemikaliefart.

Etterkrigstiden ble på mange måter en «gullalder» for norsk skipsfart og var en viktig faktor i landets inntjening av fremmed valuta, gjenreisning og utbygging av velferdsstaten. Fraktoppsvinget gjennom 1950-årene og «boomen» etter 1967, medførte gode tider for skipsfarten med et økende behov for sjøveistransport. Nykontrahering og skipsstørrelsene satte stadig nye rekorder.

Samtidig steg pris- og kostnadsnivået i takt med etterspørselen. Inflasjonen gjennom 1970-årene førte til at prisene på nybygginger, secondhand-skip, reparasjoner, vedlikehold og mannskapshyrer, steg kraftig. Det høye kostnadsnivået gjorde det stadig vanskeligere å konkurrere om fraktene på verdenshavene for skip under norsk flagg. Det må derfor for mange fortone seg som et paradoks at nettopp det samme velferdssamfunn med sitt høye kostnadsnivå var med å gjøre slutt på «Vår ære og vår makt» på havet.

Skipsfartskrisen i siste halvdel av 1970-tallet medførte at en rekke norske skipsselskaper kom i vanskeligheter og bukket under. Skipsfartsnæringen gjennomgikk i denne perioden et klimaskifte og en strukturendring. En rekke tradisjonsrike familieselskaper ble enten avviklet eller fikk nye eierinteresser.

To av Haugesunds store familierederier, Knut Knutsen OAS og H.M.Wrangell & Co.A/S, som begge ble hardt rammet av nedganstidene i skipsfarten, valgte ulik måte å løse de vanskeligheter de var kommet opp i. Felles for dem var at de begge hadde kostbare supertankskip i opplag, stor gjeld, og eierinteressene var samlet på relativt få hender.

En reorganisering som ble foretatt i Knutsen-rederiet var imidlertid ikke aktuell for H.M.Wrangell & Co.A/S. Som nevnt fikk ikke rederiet de nødvendige garantier fra GI slik at selskapets nyeste skip kunne beholdes, og rederiet hadde ikke annet alternativ enn å selge sin skipsfåte for å kunne ordne opp med sine kreditorer. Selskapet gjennomførte altså en styrt avvikling og drev etter denne tid ingen virksomhet.

Den 31.mai 1983 døde skipsreder Lars Meling hastig, bare 55 år gammel. Året etter gikk også skipsreder Waldemar Wrangell bort, den 29. november 1984, og med dem var epoken i rederi-dynastiet Wrangell/Meling kommet til veis ende.

Historien om rederiselskapet H.M.Wrangell & Co.A/S var imidlertid ikke helt slutt. Det fikk et etterspill som vakte en del oppsikt og mediaomtale. Selskapet hadde fortsatt verdier og satt bl.a.med betydelige aksjeposter i andre foretak. Høsten 1984 ble A/S Haugesund Sjøforsikringselskap kjøpt opp av forsikringsselskapet Storebrand-Norden. Det overtok samtlige av H.M.Wrangell & Co.A/S' 28 000 aksjer til en pris av 610 000 kroner pr.stk. Dette ga selskapet en inntekt på rundt 20 mill. Dessuten var H.M.Wrangell & Co.A/S hovedaksjonær i Skibs-A/S Corona.

Investors, både innen- og utenbys, fattet nå «interesse» for verdiene i selskapet. Eierne innså faren for at selskapet kunne bli kjøpt opp og komme over på utenbys hender. Advokatfirmaet Harald Eikessdal, Haugesund, ble engasjert og fikk i oppdrag å foreta en verdsetting av H.M.Wrangell & Co. A/S, samt innhente pristilbud.

Skipsrederne Johannes Solstad, Skudeneshavn, og Sverre Odland (DS AS Produce), Haugesund, gikk til slutt seirende ut av drakampen. De overtok aksjene i H.M.Wrangell & Co.A/S for omlag 35 mill. kroner.

Selskapet hadde en aksjekapital på 960 000 kroner, som var fordelt på 24 aksjer, der 12 aksjer tilhørte Meling-familien, 1/30 Waldemar Wrangells dødsbo og de resterende familien Richard Jansen. Av Waldemar Wrangells formue ble 60% testamentert til Haugesund- og Omland Skoglag A/S. At det ble betalt en såpass høy pris som 1,5 mill.for hver av de 24 Wrangell-aksjene skyldtes i hovedsak at H.M.Wrangell & Co.A/S var storaksjonær i selskapene, Skips-A/S Corona (31,5%) og Dampskibs-A/S Produce (20%). Aksjehandelen medførte i praksis at kjøperne sikret seg kontrollen i de to selskapene med 64% av Coronas og 75% av Produces aksjer. Oppkjøpet var av strategisk betydning og sikret kontrollen med eierandelen Produce-selskapet hadde i Solstads supplyskips-flåte.

I oktober 1988 meldte HA at Solstads Rederi i Skudeneshavn, gjennom selskapet H.M.Wrangell & Co.A/S, ønsket å overta de resterende 1300 aksjer i Skibs-A/S Corona. Selskapet hadde stående en bankkonto på 8,5 mill.kroner.

Dermed var det 70-årige selskapets tid (fra 17.12.1915) som Haugesund-selskap definitivt forbi. Det var fra denne stund fullt og helt kontrollert av Solstads Rederi i Skudeneshavn.

H. M. WRANGELL & CO. A/S



Hvalbåter tilhørende H M Wrangell & Co A/S

23. D/HF **URD/HEKLA IV** (1902-1936)
Levert fra Akers mek. Verksted, Kristiania, bnr.205.
101 brt., 86,7 - 17,2 - 12,5 ft.
Tr.exp 3c (Akers mek. Verksted).
1902: URD, Hekla Hvalfangerselskab (H.M.Wrangell), Haugesund.
1912: HEKLA IV, Hekla & Talkna Hvalfangerselskab (H.M.Wrangell).
1916: Reg Dansk Hvalfangst-og Fiskeri AS, København (Hekla & Talkna), Færøylene.
12.1917-1920: chartret til Statens Hvalfangstforretning.
1920: Fangst fra Torsvig stasjon, Færøylene
1930: Stasjonen nedlagt og skipet lagt opp i Haugesund for salg.
1933: Selskapet Hekla & Talkna avviklet.
8.1936: Solgt til Br.Anda i Stavanger. Nedrigget til lekter og trolig benyttet til frakt av sein og kvarts av samme foretak som overtok **Hekla III**.
24. D/HF **SKULD/STREYMØY** (1902-36)
Levert fra Akers mek. Verksted, Kristiania, bnr.207.
101 brt., 86,7 - 17,2 - 12,5 ft.
Tr.exp 3c., 198 IHK, (Akers mek. Verksted).
1902: SKULD, Hekla Hvalfangerselskab (H.M.Wrangell, Haugesund).
15.7.1916: FORCE, H.K.Waage, Haugesund
19.11.1917: A. Haldo, Melbu, Vesterålen.
9.2.1918: Omb. fiskefartøy. Ommålt 97,45 brt., 34,24 nrt. Omb. Hvalsbak.
1920: N-55-H HVALSBAK, A/S Hvalsbak, Melbo, Hadsel, Nordland.
19.9.1923: Overt.av Vesterålens Fiskeri- og Handelsbank, Melbo, Vesterålen.
25.2.1924: H.M.Wrangell & Co.A/S, Haugesund. Slettet Melbo 3.3.1925.
1925: STREYMØY, Dansk Hvalfangst-og Fiskeri A/S, (Hekla & Talkna), København.
4.1932: R-114-H STREYMØY, H.M. Wrangell & Co.A/S, Haugesund. Ommålt: 97.23 brt, 31,24 nrt., Hvalfangst v. Ø-Grønland/Island (*Norskehavet*.)
6.1934: Utleid til Ålesund for hvalfangst Nordishavet, men planen måtte oppgis p.g.a.manglende konsesjon.
11.4.1938: Solgt til J.Brandt-Reitan, Haugesund. (Enereder)
Videre ukjent
25. D/HF **VERDANDE** (1902-1916)
Levert fra Akers mek. Verksted, Kristiania, bnr.206.
101 brt., 87,6 - 17,2 - 12,5 ft.
Tr.exp. 3c (Akers mek. Verksted, Kristiania).
1902: VERDANDE, Hekla Hvalfangerselskab (H.M.Wrangell, Haugesund)
1916: LOTHE, Sjur Lothe, Haugesund.
1920? SLÆP, M.L.Michelsen, Haugesund. R-46-H. Brukt som taubåt
1923: SLÆP, A/S Slæp (M.L.Michelsen), Haugesund.
- 1930: Omb.forl.til 100,1 ft. 116 brt.
1931: ROALD, Fiskeri & Slæp A/S (S.O. Rødseike, Haugesund).
1933: T-50-H SOLBRANN, Alfred M. Larsen, Harstad, Kallesign. LERX.
28.02.1940: Forlist.
27. D/HF **KVELDULF** (1909-1915)
Levert fra Fredrikstad mek. Verksted, Fredrikstad, bnr.50.
117 brt, 41 nrt., 88,3 - 17,8 - 11,3 ft.
Compound (F.M.V., Fredrikstad).
1896: KVELDULF, A/S Harpunen (Peter Herlofson), Dvergasteineyri, Island.
1909: KVELDULF, Hekla Hvalfangerselskab (H.M.Wrangell), Island.
1915: KVEDULF, P.Herlofson. Dvergasteineyri, Island.
Reg.NV pr.1924, videre ukjent.
31. D/HF **HEKLA (2)** (1912-1913)
Levert fra Akers mek. Verksted, Kristiania, bnr.339.
135 brt., 49 nrt., 99,6 - 10,6 - 11,6 ft.
Tr.exp. 3c, 74 NHK (Akers mek. Verksted, Kristiania).
6.1912: HEKLA, Hvalfangerselskabet Hekla (H.M.Wrangell), Haugesund.
1913: RIO CUNENE, A/S Haugesund Hvalfangerselskab (Erich Lindøe), Haugesund. Hvalfangst ved Bahias Tigres, Angola
27.7.1915: JAKOR, IRN (Keiserlige Russiske flåte), brukt som minesveiper/eskortefartøy.
Depl: 310 tonn, 32,0-6,00-3,50 m. Bevæpning: 2 stk. 76 mm, 1 MG.
25.10.1917: Sluttet seg til de Røde, bolsjevik-marinen.
15.03.1918: Overf.til Den finske Sovjetrepublikk. Deltok i den finske borgerkrigen.
26.04.1918: Fulgte med Sovjet-flåten da den trakk seg ut fra Helsingfors til Østersjø-flåtens base i Kronstadt. I tjeneste i den Røde-flåtes aktive divisjon under borgerkrigen.
13.06.1919: I kamp ved fortene Krasnaja Gorka og Seraja Losad, som hadde gjort opprør.
22.04.1921: Brukt som minesveiper.
09.08.1923: I opplag som reservebåt.
27.11.1930: Satt i tjeneste og tildelt skipsverftet Komintern som avisob.
1938: I tjeneste som eksperimentfartøy.
6.1941: Under 2.verdenskrig brukt som depot/moderskip for den Sovjetiske u-båtflåten.
1945: Utrangert og opphøgd.
32. D/HF **HEKLA I** (1912-1936)
Levert i 1893 fra Akers mek. Verksted, Kristiania, bnr.145.
84 brt., 86,4 - 17,5 - 8,9 ft.
Compound 2C, 35 NHK. (Akers mek. Verksted, Kristiania).
1893: LEIF, P.Amlie (Haugesunds Hvalfangerselskab), Haugesund.
- 1893: LEIF, Haugesunds Hvalfangerselskab (Erich Lindøe), Haugesund.
1903: LEIF, Form.reg.på O.A.Fostenes, Talknafjord, Island.
1912: HEKLA I, Hekla & Talkna Hvalfangerselskab, (H.M.Wrangell, Haugesund), Island.
1916: Leiet ut til A/S Emma (Alf Monsen, Tønsberg), Torshamn.
12.1917: Leiet ut til Statens Hvalfangstforretning fangst fra Vågene l.stj.
1919: Tilbakelevert Hekla & Talkna (H.M.Wrangell & Co.AS).
1920: HEKLA I, Dansk Hvalfangst- og Fiskeri A/S (Hekla & Talkna), København. Fangst fra Torsvig, Færøylene 1920 - 1930.
1930: Opplagt for salg i Haugesund.
8.1936: Solgt til Br.Anda, Stavanger og nedrigget til lekter og senere opphøgd.
33. D/HF **HEKLA II** (1912-1936)
Levert 1893 fra Akers mek. Verksted, Kristiania, bnr.146.
84 brt., 86,4 - 17,5 - 8,9 ft.
Compound 2C, 35 NHK (Akers mek. Verksted, Kristiania).
5.1893: EGIL, Haugesunds Hvalfangerselskab (Peder Amlie), Haugesund.
1893: EGIL, Haugesunds Hvalfangerselskab (Erich Lindøe), Haugesund,reg.Island.
1912: HEKLA II, Hekla & Talkna Hvalfangerselskab (H.M.Wrangell, Haugesund), Island.
1916: Reg. Dansk Hvalfangst-og Fiskeri A/S, København (Hekla & Talkna), Færøylene.
12.1917: Leiet ut til Statens Hvalfangstforretning for fangst fra Vågene landstasjon.
1920: Tilbakelev Hekla & Talkna H.M.Wrangell).
1920: I fangst ved Færøylene. Reg.på Dansk Hvalfangst- og Fiskeri A/S, København.
1930: Lagt opp i Haugesund for salg.
1933: Hekla & Talkna likv.
8.1936: Solgt til Br.Anda, Stavanger, nedrigget og opphøgd.
34. D/HF **HEKLA III** (1912-1936)
Levert fra Stavanger Støberi & Dok, Stavanger, bnr.32.
105 brt., 26 nrt.
Tr.exp. 3c (Stavanger Støberi & Dok)
1898: TALKNA, Erich Lindøe, Haugesund
1900: TALKNA, Haugesunds Hvalfangerselskab (Erich Lindøe), Haugesund (Talkna Hvalfangstelsk., Island).
1912: HEKLA III, Hekla & Talkna Hvalfangerselskab (H.M.Wrangell & Co), Island.
1916: Reg.Dansk Hvalfangst- og Fiskeri A/S (Hekla & Talkna), København.
12.1917: Utleid til Staten Hvalfangstforretning. Fangst fra Vågene st.

- 1920: Dansk Hvalfangst-og Fiskeri A/S, København (Hekla & Talkna), Kbh
 1930: Lagt opp i Haugesund for salg.
 1933: Hekla & Talkna likvidert.
 8.1936: Solgt til Br.Anda i Stavanger, for opphugging.
 1.1937: Kjøpt av Mr.Emery på vegne av Heskja Kwartsbrudd og brukt i frakt av kvarts fra Sláttevik, Tysvær til EFP & Co., Sauda, og A/S Bjølvefossen, Ålvik.
 1943: Etter sigende rekv.av tyskerne. Videre skjebne ukjent.

36. D/HF **PLETTENBERG** (1913-1917)
 Levert fra Akers mek.Verksted, Kristiania, bnr.347.

- 39 nrt., 116 brt., 96,4 - 18,8 - 10,4 ft.
 Tr.exp. 3c, 59 NHK (Akers mek.Verksted, Kristiania).
 10.1912: PLETTENBERG, A/S Hvalfangerselsk Harald Haarfagre (H.M. Wrangell), Haugesund.
 1917: ROUGET, Franske Marine (patruljeskip) Overli Port Said.
 1919: GERMALINE II, Soc.Francaise de Dragage, Rio Grande do Sul, Brasil.
 1925: GERMALINE II, Soc.Francaise d'Entreprise de Dragage & de Travaux Publ., Rio Grande do Sul
 1935: GERMALINE II, Govt.of the State of Rio Grande do Sul, Rio Grande do Sul, Brasil.
 1936: CORONEL PEDRO OSORIO, Lloyd Braziler, Rio de Janeiro, Brasil. slepebåt videre ukjent

37. D/HF **PISANG** (1913 - 1915)

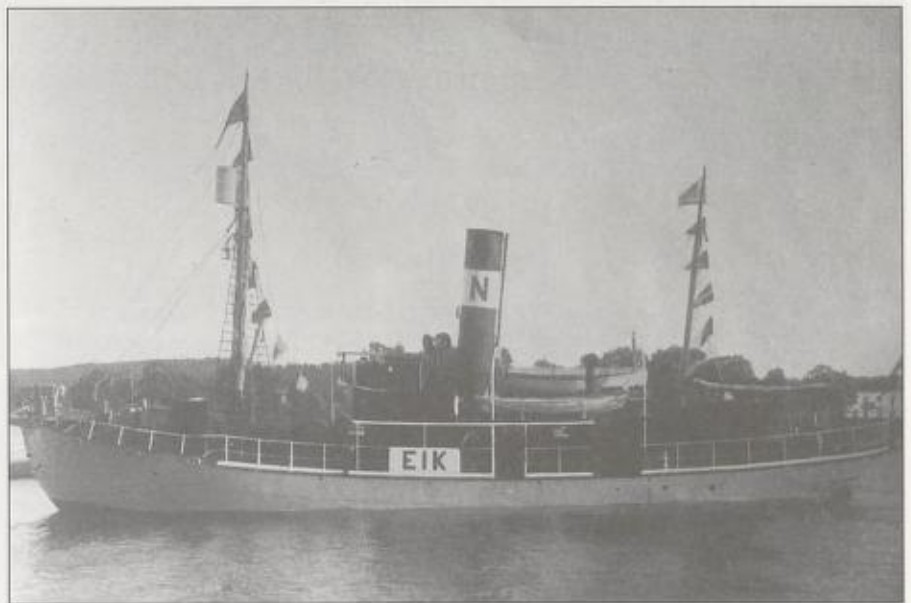
- Levert fra Akers mek.Verksted, Kristiania, bnr.348.
 39 nrt., 116 brt., 95,4 - 18,8 - 10,4 ft.
 Tr.exp.3c, 60 NHK (Akers mek.Verksted)
 3.1913: PISANG, A/S Hvalfangerselskabet Harald Haarfagre (H.M.Wrangell m/fl.), Haugesund.
 2.09.1915: Kantret og sank på revet ved innløpet til byen Knysna, S.Afrika under anløp for bunkring (kull). 5 av besetningen kom vekk, mens de øvrige ble plukket opp av hvalbåtene *Knysna og Goukama*.

38. D/HF **FORMOSA** (1913-1917)

- Levert fra Akers mek.Verksted, Kristiania, bnr.349.
 48 nrt., 137 brt., 99,3 - 19,6 - 11,6 ft.
 Tr.exp. 3c, 79 NHK (Akers mek.Verksted)
 1.1913: FORMOSA, A/S Hvalfangerselskabet Harald Haarfagre (H.M.Wrangell m/fl.), Haugesund.
 1917: CONGRE, Franske Marine, levert i Port Said og brukt som patroljebåt
 9.1919: SIRDA, Chr.Salvesen & Co., Leith
 1923: SACRA, Chr.Salvesen & Co., Leith
 1924: Forlist.

39. D/HF **KNYSNA** (1913-1917)

- Levert fra Akers mek.Verksted, Kristiania, bnr.350.
 48 nrt., 137 brt., 88,3 - 19,6 - 11,6 ft.
 Tr.exp. 3c, 79 NHK (Akers mek.Verksted)



Hvalfanger Eik fra 1910 endte opp som slepebåt.

- 2.1913: KNYSNA, A/S Hvalfangerselskabet Harald Haarfagre (H.M. Wrangell m/fl.), Haugesund.
 1917: DAUPHINE III, Franske Marine, brukt som patroljefartøy. Overlevert i Port Said.
 10.1919: SOLVA, Chr.Salvesen & Co., Leith
 4.1929: SOLVA, Hvalfangerselskapet Pontos AS, Tønsberg.
 1936: Solgt til opphugging.

40. D/HF **BITOU** (1913-1917)

- Levert fra Akers mek.Verksted, Kristiania, bnr.354.
 39 nrt., 116 brt., 95,4 - 18,8 - 10,4 ft.
 Tr.exp. 3c, 60 NHK (Akers mek.Verksted, Kristiania).
 2.1913: BITOU, A/S Hvalfangerselskapet Harald Haarfagre (H.M.Wrangell m/fl.), Haugesund.
 1917: SARDINE, Franske Marine. Levert i Port Said, Egypt.
 10.02.1918: Kantret og sank i Gironde munningen, Franskekysten.

41. D/HF **GOUKAMA** (1913-1917)

- Levert fra Akers mek.Verksted, Kristiania, bnr.355.
 48 nrt., 137 brt., 99,3 - 19,6 - 11,6 ft.
 Tr.exp. 3c, 78 NHK (Akers mek.Verksted)
 3.1913: GOUKAMA, A/S Hvalfangerselskabet Harald Haarfagre (H.M. Wrangell m/fl.), Haugesund.
 1917: SOLE, Franske Marine, patroljefartøy. Overlevert i Port Said.
 9.1919: SHONA, Chr.Salvesen & Co., Leith
 7.3.1925: Sank 180 n.mil av South Georgia på reise South Georgia-Cape Town.

42. D/HF **ZITZEKAMA** (1913-1917)

- Levert fra Akers mek.Verksted, Kristiania, bnr.351.
 48 nrt., 137 brt., 99,3-19,6-11,6 ft.
 Tr.exp. 3c, 78 NHK (Akers mek.Verksted)
 3.1913: ZITZEKAMA, A/S Hvalf.selsk. Harald Haarfagre (H.M.Wrangell m/fl.), Haugesund.

- 1917: RAIE III, Franske Marine, patroljefartøy. Overlev.Port Said.
 9.1919: SPICA, Chr.Salvesen & Co., Leith
 1923: SPUMA,
 3.1930: LOPRA, Det Færøyske Hvalfangerselskap AS, (H. Andrup), Thorshavn, Føroyene.
 1932: V.M.Anderup, Færøylene.
 1935: LOPRA, P.F.Brinck, København/Vaag
 11.1941 Forliste i Norge, hevet/kondemnert
 1942 reparert i Marstal, ombygget fraktefartøy for D/S Samsøe AS, København: 147 brt 230 tdw Vølund diesel
 1948: BRUNDBY, D/S Samsøe AS, Kbh Ny maskin: 3-syl Alpha 180 bhk b44
 3.1954: ALHOLM, Einar Onarheim, Årbakka/ Bergen
 6.4.1955: Grunnstøtte og sank ved Feistein fyr på reise Ramsvik-Drammen.

61. D/HF **CORONA I/EIK** (1924-1938)

- Levert fra Porsgrunds mek.Verksted, Porsgrunn, bnr.57.
 159 brt., 99,7-29,1-11,9 ft.
 Tr.exp.3c, 69 NHK. (G.T.Grey, S.Shields).
 09.1910: EIK, Hvalfangerselskabet Norge A/S, (Chr.Nielsen & Co), Larvik.
 1923: A/S Larviks Hvalfangerselskap (Chr.Nielsen & Co.), Larvik.
 05.1924: Disp.H.M.Wrangell & Co.A/S, Haugesund.
 1924: CORONA I, Sociedad Espanola Corona S.A.(H.M.Wrangell & Co. A/S), Vigo, Spania.
 1928: EIK, A/S Larvik Hvalfangerselskap (H.M.Wrangell & Co.A/S), Hgsd.
 4.1928: Dansk Hvalfangst- og Fiskeri A/S (Alf Wattne), København.
 12.1928: H.M.Wrangell & Co.A/S, Hgsd.
 1930: R-7-H EIK, A/S Larvik Hvalfangerselskap (do).
 1936: Selskapet likvidert.
 1936: H.M.Wrangell & Co.A/S, Hgsd.
 5.1936: Utleid til I/S Norskehavet-Pioner og fanget v.Congo-feltet for fl/k *Norskehavet*.



Hvalbåten Silva fra 1910 ble på sine gamle dager bygget om til fiskefartøy og endte sine dager hos Brødrene Anda i 1991.

Foto Thor B Melhus

- 12.1936: I/S Norskehavet (Bjarne Gundersen), Oslo.
- 1938: EIK, O.Paulsen, Greaker, Sarpsborg
- 1939: omb.til taubåt.
- 1939: A/S Karmø (do).
- 1941: ROTHER ADLER, Kriegsmarine (rekv.),1942, tilbakelev.rederiet.
- 1944: EIK, O.Paulsen A/S, Sarpsborg,
- 1946: A/S Sarpsborg Kysttransport (do).
- 1951: O.Paulsen A/S, Sarpsborg.
- 05.1956: Johs.Jacobsen, Auklandshamn.
- 1956: THAUS, A/S Fisk (Johs.Thaule), Haugesund.
- 1957: Omb.til motor-fiskefartøy v.Thaulen M.V., Karmøy.
- 07.1958: HANS KARIN, Br.Kalvenes & Co. A/S, Bekkjarkvik, Bergen.
- 05.1964: AGNAR SNORRE, Arnt Larsen, Kjosien i Lyngen.
- 11.1965: SKOLTAFJORD, Elias Nilsen PR, Møkster, Bergen.
- 1974: Kondemnert. Ligger ved Sommarøy, vest for Kvaløy i Tromsø.
62. D/HF CORONA II/HERCULES II (1924-1938)
Levert fra Akers mek.Verkstед, Kristiania, bnr.279.
128 brt., 45 nrt., 95,7-18,6-11,0 ft.
Tr.exp.3c, 57 NHK. (Akers MV, Kristiania).
- 10.1908: SNORRE, Bryde & Dahls Hvalfangerselskab, Sandefjord.
- 1921: SNORRE, Einar Abrahamsen, Sandefjord.
- 1923: HERCULES 2, A/S Larviks Hvalfangerselskap (Chr.Nielsen & Co.), Larvik.
- 05.1924: disp. H.M.Wrangell & Co.A/S, Haugesund.
- 1924: CORONA II, Sociedad Espanola Corona SA, (do) Vigo.
- 1928: HERCULES II, A/S Larvik Hvalfangerselskap (H.M.Wrangell & Co.A/S), Haugesund.
R-9-H. Selsk.likv.1936.
- 1939: HERCULES II, Johs.Andvig, Oslo.
- 1940: HERCULES, Rekv.av tyskerne og brukt som taubåt i marinetjeneste.
- 15.09.1949: For salg as is Horten av Skipsfartsdirektoratets Avviklingskontor.
- 1950: Kjøpt av Jakob Lundegaard, Kristiansand.
- 06.1951: ROSNES (do) omb.til lastefartøy.
- 20.06.1953: Grunnstøtte ved Lågøyfallende nord for Bergen p.r.Brevik-Åndalsnes med sement. Sank med baugen på 28 fot og hekken i overflaten, men sank senere på dypt vann.
63. D/HF CORONA III/SILVA (1924-37)
Levert av Hawthorn & Co. Ltd., Leith, UK, bnr.123.
124 brt., 42 nrt., 94,8-17,1-9,9 ft.
Tr.exp.3c, 350 IHK, (Hawthorn & Co. Ltd.)
- 03.1910: SILVA, Chr.Salvesen & Co., Leith.
- 11.1923: KLEM II, A/S Larviks Hvalfangerselskap (Chr.Nielsen & Co.), Larvik.
- 05.1924: disp.av H.M.Wrangell & Co.A/S, Haugesund.
- 1926: CORONA III, Soc.Espanola Corona SA, (do), Vigo.
- 01.1928: SILVA, A/S Larvik Hvalfangerselskap (do), Haugesund. R-10-H.
- 1936: Selsk.likv.
- 1937: Karl P.Toska m/fl., Manger, Bergen.
- 1938: omb.til fiskefartøy SILVA
- 1938: Ingebr.Kaabø m/fl., Bergen.
- 1939: Karl Mikal Strandborg m/fl., Manger, Bergen.
- 1939: P/R Silva (Ingebrikt Kaabø), Manger, Bergen.
- 1951: Forl.17 ft. 160 brt. 175 tdw. 112,2 ft.
- 1953: P/R Silva (Johs.Strandborg), Toska, Bergen.
- 08.1963: Chr.Ulsund, Austafjord, Namsos.
- 10.1964: Torger Torgersen P/R, Davanger, Bergen.
- 1966: Omb.Øklandsnes Slip & mek. Verksted.
- 02.1966: K/S A/S Falken (A/S Einar Hausvik & Co.), Bergen.
- 1970: Bård Tødenes, Sunnmøre, Bergen.
- 1972: Jacob Kr.Hansen, Valldal, Ålesund
- 1989: Opplagt ved ved Indresæter, Tustna i nedrigget stand.
I bruk som kai og lager.
- 07.1990: Ank. Br.Anda, Jadarholmen v. Stavanger, for opphugging.
- 16.9.1991: Rapportert opphugd ved Br.Anda, Stavanger.
64. D/HF CORONA IV/SCAPA (1924-37)
Levert Hawthorn & Co.Ltd., Leith, UK, bnr.124.
125 brt., 42 nrt., 94,8-19,1-11,0 ft.
Tr.exp 3c, 350 IHK (Hawthorn & Co.Ltd.)
- 03.1910: SCAPA, Chr.Salvesen & Co., Leith
- 11.1923: FYND II, A/S Larviks Hvalfangerselskap (Chr.Nielsen & Co.), Larvik.
- 1924: A/S Larvik Hvalfangerselskap (H.M.Wrangell & Co.A/S), Hggsd.
- 05.1925: CORONA IV, Sociedad Espanola Corona SA, (do) Vigo.
- 1.1928: SCAPA, A/S Larvik Hvalfangerselskap (do), Haugesund.
- 4.1928: Dansk Hvalfangst- og Fiskeri A/S (Alf Wattne).
- 1931: R-12-H SCAPA, A/S Larvik Hvalfangerselskap (H.M.Wrangell & Co. A/S), Haugesund.
- 1936: Selskapet likv.
- 10.1937: SCAPA, Eilert Dingen, Gulen/ Bergen.
- 1938: A/S Inger (Jacob Kjøde), Bergen.
- 1940: WESPE, rekv.av tyskerne, senere omd.NM.21, og NB.20.
- 21.11.1940: Senket ved Bergen. Hevet etter krigen.
- 1947: SCAPA, Edv.Taranger.
- 10.1948: VESPER, P/R Vesper (Harald Kvandal m/fl), Tverrlandet, Bodø, reg.Bergen.
Omb.fiskefartøy, 137 brt.
- 1961: Overtatt av Statens Fiskarbank.
- 1.1962: Solgt til opphugging i Norge.

Skip disponert av H M Wrangell & Co A/S

1945-1977

26. D/S **FRAM** (2) (1907-1946)
 46. D/S **UNITA** (1916-1949)
 57. D/S **TONJER** (1920-1951)
 72. M/S **MINERVA** (2) (1930-1955)
 73. M/T **NOREG** (1931-1958)
 74. M/S **KARMT** (2) (1938-1945)
 75. M/T **GARD** (1) (1938-1961)
76. M/S **HOI WONG** (1948-1973) (Havets konge)
 Levert fra Helsingborgs Verfs A/B, Hålsingborg, bnr.70.
 1967 nrt, 3405 brt, 3265 tdw, 341,3-46,2-25,3 ft
 2-t 7 cyl, 2500 BHK (Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri (B&W), Kbh
 12.1948: HOI WONG, Skibs.A/S Corona (H.M.Wrangell & Co.A/S), Hgs
 7.1973: BUNGA BUTANG, Malaysian International Shipping Corp., Penang. Pris \$ 295 000.
 1980: Solgt til National Shipbreakers (Pte.) Ltd, Singapore. Opphugging startet 19. sept.1980.
77. M/S **CORONA** (4) (1949-1969)
 Levert fra C.Cornell & Co.Ltd., Glasgow, bnr.461.
 5136 brt, 9010 tdw, loa.442,2/426,3-58,4-24,2 ft.
 2-t 4 cyl., 4400 BHK (Barclay, Curle & Co. Ltd.(Doxford), Glasgow).
 10.1949: CORONA, Skibs.A/S Corona (H.M.Wrangell & Co.A/S), Hgs
 2.1964-12.1966: Omd.SUNVALLEY, T/C Saguenay Terminals, Canada.
 4.1969: Ank.HMV, Haugesund, for salg.
 4.1969: FIDELITY R, Lisa Cia.Naviera S.A., Monrovia, Liberia.
 Pris \$ 565 000.
 1970: CHIK CHAU, Hong Kong Pacific Shipping Co., Monrovia, Liberia.
 1977: CHIK CHAU, Hong Kong Islands Shipping Co.Ltd., Panama.
 6.1977: Solgt til opphugging, ank. Kaohsiung, Taiwan, 22.6.1978.
 2.1979: Opphugget ved Shun Hwa Steel Co.Ltd., Kaohsiung.
78. M/S **HOI HOUW** (1949-1974) (Havets prinsesse)
 Levert fra Helsingborgs Verfs A/B, Hålsingborg, bnr.71.
 3394 brt., 3275 tdw., 341,3-46,2-25,3 ft.
 2-t 7 cyl., 2500 BHK (Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri (B&W), Kbh
 12.11.1949: HOI HOUW, Skibs.A/S Corona (H.M.Wrangell & Co.A/S), Hgs
 12.1974: AFFLUENT COUNTRY, Kwoh Wah Shipping Co.S.A., Panama.
 Pris \$ 410 000.
 1976: KAM FAI, Kam Fai Shipping Co.S.A., Panama.
 1979: MANDARIN, Mandarin Shipping Co.S.A., Kaohsiung, Panama.
- 3.1984: Solgt til Chi Young Steel Enterprise Co.for opphugging.
 29.3.1984: Opphuggingsarbeidet påbegynt.
79. M/T **H.M.WRANGELL** (1) (1950-64)
 Levert fra Furness Shipbuilding & Co.Ltd., Haverton Hill on Tees, Middlesborough, bnr.428.
 9541 nrt., 16027 brt., 24750 tdw., 569,0-80,2-42,2 ft.
 2-t 6 cyl., 6800 BHK (N.East.Mar.Eng. Co.Ltd.(Doxford), Wallsend).
 Kontrahert 3.1947.
27. 6.1950: H.M.WRANGELL, Skibs-A/S Corona (H.M.Wrangell & Co.A/S), Haugesund.
 7.1964: MARIPERLA, Armadores Petrolie ros S.A.(Chandris Ltd,London), Monrovia, Liberia.
 Pris £ 192 500. Overlevert 31.7 v.FMV i Sandefjord.
 1974: BADR, Egyptian General Petroleum Organisation, Alexandria, Egypt.
 Om.15747 brt.
 4.1980: Solgt for \$ 886000 til Desguaces Condal, Spania, og hugget opp i Barcelona i løpet av april samme år.
80. M/S **HOI YING** (1955-1977) (Havets dronning)
 Levert fra Helsingborgs Verfs A/B, Hålsingborg, Sverige, bnr.79.
 3951 brt., 4220 tdw., 357,4-50,1-26,3 ft.
 2-t 8 cyl., 3360 BHK (Burmeister & Wain)
 Kontrahert i 6.1952.
 1.1955: HOI YING, Skibs.A/S Corona (H. M.Wrangell & Co.A/S), Haugesund.
 7.1977: FOOCHOW, Hanfer Co.Ltd., Hong Kong. Pris \$ 500 000.
 8.1978: Skipet reg.Panama.
 2.1985: Solgt til opphugging, ank.Gadani Beach, Pakistan, 2.februar 1985.
81. M/S **LARS MELING** (1955-1977)
 Levert fra Öresundsvarvet A/B, Landskrona, Sverige, bnr.137.
 3074nrt., 5314 brt., 9350 tdw., Loa.461,0/443,2-57,2-25,2 ft.
 2-t 8 cyl., 6000 BHK (A/B Götaverken)
 8.1955: LARS MELING, Skibs.A/S Corona (H.M.Wrangell & Co.A/S), Hgs
 9.1969: HØEGH MELING, T/C SWAL (Leif Høegh & Co.A/S, Oslo. Linjefart frem til 3.1977.
 3.1977: Omd.LARS MELING og satt i løsfart.
 11.1977: SANTA LUCIA II, Cherry Point S.A., Panama.
 1978: NELIA, Compania Heredero de Navigacione, (c/o Navigante Shipping Co., Hong Kong), Panama.
 7.1984: Ank.Shanghai, China, 15.juli for opphugging. Arbeidet satt i gang 7.11.samme år.
82. M/T **KARMT** (3) (1955-1965)
 Levert fra Furness Shipbuilding & Co.Ltd., Haverton Hill on Tees, Middlesborough, UK, bnr.470.
 6815 nrt., 11767 brt., 18190 tdw., 537,1-71,4-39,1 ft.
 2-t 6 cyl., 6600 BHK (R.& W.Hawthorn, Lesley & Co.Ltd.(Doxford), Newcastle).
 Kontrahert 1952. Pris £ 780 400.
 10.1955: KARMT, Skibs.A/S Corona (H.M. Wrangell & Co.A/S), Haugesund.
 8.1962: TC 5 år for ESSO.
 6.1965: UTILITAS, Industria Armamento S.p.A., Genova, Italia. Pris £ 205 000 inkl. TC til 8.1967, overlevert i Rotterdam, ommålt 11 637 brt.
 10.1975: Under opphugging ved La Spezia, Italia.
83. M/S **MINERVA** (3) (1958-1978)
 Levert fra Lübecker Flender-Werke A/G, Lübeck, V-Tyskland, bnr.489.
 8858 brt., 5071 nrt., 12470 tdw., loa. 478,1 pp. 455,2-61,8-35,9 ft.
 2-t 9 cyl., 6000 BHK (Maschinenfabrik Augsburg-Nuremberg (M.A.N.) A/G.
 Kontrahert 1955.
 30.07.1958: MINERVA, Skibs.A/S Corona (H.M.Wrangell & Co.A/S), Hgs
 10.1974: T/C for SWAL (Leif Høegh & Co. A/S), Oslo. Omd.HØEGH FRAM satt i linjefart frem til 3.1977.
 04.1977: T/C forl.til august.
 8.1977: Omd.MINERVA, tilbakelev.rederiet.
 9.1977: Opplag ved Fosenøy, Karmøy, til mai 1978.
 05.1978: SOPHIA II, Familia Nossar De Navigacion SA, Hong Kong/Panama
 4.1982: MACCA, Ahmed Abdul Qawi Bamaadah (Hydery (P) Ltd.), Jeddah, Saudi Arabia.
 1986: Brannskadet i Jeddah, Saudi Arabia.
 5.10.1986: Ank.Karwar, India, for opphugging.
84. M/S **AUGVALD** (2) (1958-1978)
 Levert fra Uddevallavarvet A/B, Uddevalla, Sverige, bnr.172.
 8609 brt., 12 600 tdw., 467,3-60,9-37,6 ft.
 2-t 7 cyl., 6550 BHK (Uddevallavarvet A/B (GV), Uddevalla).
 Kontrahert 1955.
 9.10.1958: AUGVALD, Skibs.A/S Corona (H.M.Wrangell & Co.A/S), Hgs
 1.1969: HØEGH AUGVALD, T/C SWAL (Leif Høegh & Co.A/S, Oslo). Linjefart frem til 9.1978.
 10.1978: TANIA, Gemini International S.A., Singapore. Overl.Antwerpen
 8.1981: TANIA TRES, Navigante Shipping Agency Ltd., Hong Kong.
 4.1984: Solgt til opphugging, Ank. Kaohsiung, Taiwan, 26.april på sin siste reise.

85. M/S **HOI KUNG** (1964-1978) (Havets prins)
 Levert fra Moss Verft & Dok A/S, Moss, bnr.143.
 4626 brt., 2603 nrt., 6000 tdw., 362,8-52,1-26,6 ft.
 2-t 7 cyl., 4900 BHK (Burmeister & Wain (B&W), København).
 Kontrahert 1.1957 som 4400/5900 tdw shelterdekker for levering 12.1960.
 Konvertert i 1961 til Østenskip. Kontr.pris 11,9 mill.kr.
 15.7.1964: HOI KUNG, Skibs-A/S Corona (H.M.Wrangell & Co.A/S), Hgs
 7.1978: LUO DING, China Ocean Shipping Corp., Canton, Kina. Pris \$ 1,5 mill. Fortsatt i fart.

86. M/T **H.M.WRANGELL** (2) (1967-78)
 Levert fra Öresundsvarvet A/B, Landskrona, Sverige, bnr.207.
 47013 brt., 31 777 nrt., 87200 tdw., 881,6-126,2-57,1 ft.
 2-t 10 cyl., 22 000 BHK (25000 IHK) (A/B Götaverken (GV), Göteborg).
 Kontrahert 1965.
 10.5.1967: H.M.WRANGELL, Skibs-A/S Corona (H.M.Wrangell & Co.A/S), Haugesund.
 08.1978: OCEANIC ENERGY, Oceanic Energy Co.Ltd., Taipei, reg.Liberia.
 05.08.1984: Skipet ble utsatt for en kraftig eksplosjon (trolig mine) 235 n.mil S av Jeddah. Ankom Jeddah 13.august for inspeksjon av skadeomfanget. Kondemnert og solgt til opphugging i Østen.
 25.12.1984: Tauet fra Jeddah til Kaohsiung, Taiwan, og ankom 21.mars 1985.
 02.04.1985: Opphugget ved Hsinung Iron & Steel Co., Kaohsiung, Taiwan.

87. T/T **CORONA** (5) (1973-1979)
 Levert fra A/B Götaverken - Arendalsvarvet, Göteborg, Sverige, bnr.834.
 113 778 brt., 229 000 tdw., 1090,0-149m2-88,0 ft.
 2 stk.damppturbiner, 32 444 SHP (Stal Laval Turbin A/B./AB Götaverken, Göteborg).
 2 stk.VR dampkjeler (Svenska Maskinverken A/B).
 Kontrahert i 1969.
 2.1973: CORONA, Skibs.A/S Corona (H.M. Wrangell & Co.A/S), Haugesund.
 1973: Ommålt 232 000 tdw.
 3.1979: Solgt til Neste O/Y, Espoo, Helsingfors, Finland, for \$ 10,1 mill.og tiltenkt navnet KATKURU. Neste OY overtok i stedet Rekstens T/T *Gordian* (254 520 tdw) plus \$ 2 mill. i mellomlegg. (omd.*Jatuli*) i bytte for T/T CORONA.
 10.4.1979: Omd.TRAJAN og reg.på Rederi-A/S Trajan (Johan Reksten), Bergen.
 1982: Johan Rekstens rederi konkurs.
 4.1982: Skipet formelt overtatt av Garanti instituttet for Skip og Borefartøyer (GI). Under management av Sig. Bergesen dy.mens skipet lå i Gibraltar for salg.
 5.1982: DOLCE, Dolce Comapania Naviera (Todos Shipping Co.Ltd., Piræus), Limassol, Kypros, for \$ 3 050 000 as is, where is Gibraltar.
 1990: DOLCE, Cedol Navigation Ltd., Limassol, Kypros7b b. Fortsatt i fart.

M/S **GARD** (1976-1978)
 Levert fra Hakodate Dock Co.Ltd., Hakodate, Japan, bnr.608.
 35 681 brt., 65 112 tdw., 718.8-196-56,4 ft.

2-t 7 cyl., 17 400 BHK (Ishihawjima-Harima Heavy Industries (Sulzer). Aioi).
 Panmax-bulkcarrier, oppr.kontrahert av Rederiet Rolf Wigand, Bergen, men overtatt av Skibs-A/S Corona, Haugesund.
 1.1976: GARD, Skibs-A/S Corona (H.M. Wrangell & Co.A/S), Haugesund.
 6.1978: SOUTH BEAUTY, Chou Shipping Ltd., Monrovia, Liberia. Pris \$ 7,8 mill.
 1982: TIROL, MS Arlberg Österreichischer Lloyd G.m.b.H. & Co., Østerrike. Fortsatt i fart.

Kilder

Skibs-AS Corona, årsberetninger
 Sjøfartsdirektoratet - Skipsmatr./målebrev.
 Norsk Sjøulykkestestatikk 1939-45,
 Krigsforliste norsk skip 3.sept.1939-8.mai 1945, Sjøfartskontoret.
 Art.serie Norske skipsforlis siden 1906, (SKIPET) utg. Norsk Sjøfartshistorisk Selskap, Bergen.
 Krigsforliste skip reg.i Haugesund 1914-18, Haugesunds Rederiforening 1910-1935, SKIPET, utg.Norsk Sjøfartshistorisk Selskap, Bergen.
 Marine News, utg.World Ship Society, England.
 Det norske Veritas Skipsregister.
 Lloyds Register of Shipping.
 Fortegnelse over Norske Orlogs- og Handelsfartøyer.
 Avis artikler
 Egne notater.

Av Uddevallavarvet 13 store shelterdekkere bygget for norsk regning, var Augvald den niende, levert 9. oktober 1958. Foto Alex Duncan





Om D/S «Tauri» som sank ved Mosterhamn

Av John B. Grutle

D/S «TAURI» VAR BYGGET SOM D/S «Norden» for rederiet Norden (P. Brown jr. & Co) i København. Skipet var bygget i 1909 som shelterdekker og hadde målene: Lengde 100,81 meter, bredde 14,33 meter og dybde i riss 8,85 meter, dypgående lastet til sommermerke 6,25 meter. Skipet var bygget ved verftet J. L. Thompson & Sons Ltd i Sunderland. Byggenr: 465. Skipet var bygget til klasse 100A1 i Lloyds, og var utstyrt med en dampmaskin på 285 nominelle hestekrefter (1400 ind. HK) bygget ved J. Dickinson & Sons LTD i Sunderland. D/S «Tauri» klarte å holde en fart på 9 knop fullastet. Tonnage: 4850 tdw, 2516,91 Gross, 1490,75 Net.

Det danske rederiet hadde skipet i eie i mange år i fart på West-Africa, men i 1936 ble skipet solgt til rederiet AB Iris i Stockholm og fikk navnet «Tauri». Men på grunn av at skipet var over 25 år gammelt fikk man ikke registrert det under svensk flagg. Man besluttet så å registrere skipet under finsk flagg og en av rederiets tidligere kapteiner Paul Kåhre ble registrert som reder og skipet fikk kjenningsbokstavene OFAE og fikk malt Mariehamn i akterenden. Kaptein Paul Kåhre var rektor ved sjømannsskolen i Mariehamn og hadde en bror som var overstyremann ombord på «Tauri» og som skulle føre skipet etter endt ferie når skipet var ventet til Oskarshamn for dokking høsten 1941. Men så skjedde ikke, for skipet ble senket den 12/9-1941 av engelske Lockheed Hudson fly ved Notlandsvågen ved Mosterhamn og ble liggende som vrak til våren 1953.

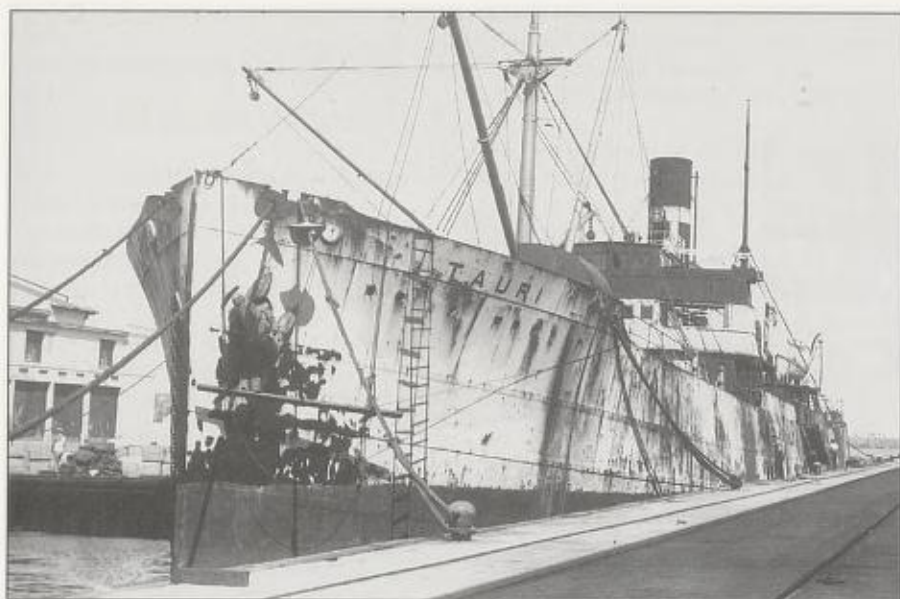
Skipets siste reise

Noen av de gjenlevende fra besetningen på «Tauri» forteller om sine opplevelser på skipets siste reise: Ole Nummelin kom ombord som overstyrmann på nyåret da skipet lå i Petsamo og lastet papirmasse og porselen for Statene og Cuba, man hadde til og med 300 kg gull i barrer som ble oppbevart i kasser i styrehuset på reisen vestover til Amerika. D/S «Tauri» avgikk Petsamo den 31.1.1941 og kom ut i full storm som varte til den 17.2. Deretter var det problem med ising ved New Foundland. En kveld ved New Foundland, rett etter mørkets frembrudd, dukket en ubåt opp og spurte om skipets nasjonalitet og destinasjon via morselampen. Og «Tauri» svarte på anropet, og det skjedde ikke noe mer, men det var mange som var urolige da de gikk til køys den kvelden. Man vet ikke hvilken nasjonalitet ubåten var. Den 8. mars ankom skipet Havana og man losset porselenen og papirmassen. Deretter gikk man til Manzanillo og lastet sukker i sekker tilbake til Petsamo. Lastingen tok lang tid og man anløp New Port News for lossing av gullet og for proviantering og bunkring. Man måtte vente i flere uker på bunkerskull og man tok inn tørrproviant for 9 måneder. Så endelig var man på vei østover mot Petsamo hvor man ankom den 1. juni. Havnen i Petsamo var da så full av skip at «Tauri» ble liggende på redan i tre uker og den 20.6. fikk kaptein Mikael Alexandersson ordre om å gå ut til en oppgitt posisjon for å åpne konvolutten med seglingsordre. I ordren stod det at skipet skulle gå til Kirkenes. På vei

ut fra Petsamo møter man mange store tyske krigsfartøy på vei inn og man forstår da at det er noe på ferde. Og den 22. inngikk Tyskland og Finland allianse. Utpå natten ankom «Tauri» Kirkenes og om morgenen kom tyske offiserer ombord og dirigerte skipet til Ropelv, et lite fiskevær i nærheten. Ved Ropelv måtte man ligge med steamen på topp og med ett anker så vidt i bunn etter ordre fra tyskerne, slik at om man ble angrepet skulle man kunne hive ankeret lett og sette båten på grunn. Tyskerne fortalte at det ikke skulle ta lang tid før at man hadde kjeppjaget alle russere bort fra Kolahalvøya, men det var nok ikke så lett som man fablet om. «Tauri» ble liggende på redan slik i 6 uker og man måtte flere ganger forlate skipet under ild fra kampene mellom tyskere og russere. Besetningen måtte hele tiden være på vakt for flyene, for de russiske flygerne tømte magasinet på «Tauri» på vei hjem fra tokt, og kulene kven om ørene på folkene som da måtte søke dekning bak jernskott o.l. Men ingen ble skadet, heldigvis.

Etter seks uker på redan ved Ropelv ble det klart at det ikke kom på tale å sende skipet tilbake til Petsamo, og man fikk ordre om å seile med eskorte til Levanger. «Tauri» hadde en besetning på 36 mann, men da skipet lå på redan i Petsamo ble 13 mann avmønstret og skipet seilte videre med 23 mann.

«Tauri» ankommer Levanger i slutten av juli måned 1941, og ved ankomst lot man falle et anker på vei inn mot kaien for bedre å ha kontroll på manøvreringen. Dette da Levanger er en liten og trang havn for en så stor båt som



«Tauri» med sine 4850 t. Da ankeret tok bunn, kjørte skipet på grunn – slik at ankeret kom mellom skute og bunn og man slet kjettingen og mistet ankeret. Skipet kom langs kaien og man fikk fortøyd til en liten trekai slik at halve skipets lengde lå utenfor. Det kan forresten nevnes at det er det største skip som til for nylig hadde anløpt Levanger. Ole Nummelin som var overstyrmann tok en livbåt og en flåte og klarte å lokalisere det mistede ankeret. Han la noen kraftige stokker på tvers over livbåten og flåten og på fjære sjø dukket han ned og fester en wire som ble strammet opp og da det flødde lettet ankeret, men det var ikke mye fribord på livbåten. Man kom seg likevel velberget langs skipssiden og fikk hivd ankeret ombord og på plass. For denne fantastiske jobben ble Nummelin lovet en belønning, og jeg spør om man fikk den belønningen; Ole Nummelin svarer at han «fick sup av kaptenen».

Oppholdet i Levanger skulle vare i flere uker, og noen episoder utspant seg der, forteller Ole Nummelin og stuert Frey Henriksson. En kveld da stuerten og overstyrmannen tar seg en tur på land blir de stoppet av ingen ringere enn Henry Oliver Rinnan. Det har vært utført et sabotasjeoppdrag på en fabrikk og Rinnan har mistanke om at det kan være noen av besetningen på «Tauri» som er innblandet. Ole Nummelin lar seg ikke stoppe av Rinnan og man hører ikke noe mer til saken. Bror til Henry Oliver, Odd Rinnan, jobber på meglerkontoret i Levanger og advarer besetningen mot sin bror og sier at de må ikke ha noe med ham å gjøre og at de må være forsiktig med hva de sier til ham om de blir stoppet av ham. Odd Rinnan og stuert Frey Henriksson blir her venner for livet, og Frey har besøkt han flere ganger siden.

Omsider var skipet utlosset i Levanger og det ble lovet at lasten skulle sendes med jernbane til Finland. Men lasten kom aldri dit; tyskerne tok den til eget bruk. Fra Levanger gikk ferden til Trondheim hvor man ble liggende på redan noen dager. Den 5. september kl. 2000, etter å ha gjort skipet sjøklart, avgikk man Trondheim med Oskarshamn som destinasjon. Skipet skulle her dokksettes og settes inn i malmfarten.

Den 6. september ankom «Tauri» Ålesund hvor man fikk ordre om å vente på konvoy til kl. 0700 neste morgen, den 7. Kapteinen ville helst slippe gå i konvoy. Og ankerspillet ble sabotert da man skulle hive ankeret neste dag, så fikk man det ikke opp og tyskerne ble rasende og sa man måtte reparere spillet og ta neste konvoy. Den 9. september kl. 1000 fortsatte reisen etter ordre fra tyskerne. I Ålesund kom to losere ombord, den ene av dem var haugesunderen Thomas Omdahl. Skipet ankom Bergen den 10. september kl. 1905 og ble liggende på redan der til kl. 1615 den 11/9, da skipet fortsatte sørover i konvoy.

I Bergen gikk den andre losen fra borde og skipet fortsatte med los Thomas Omdahl på broen på vei sørover mot det som skal bli en kald og lang natt for sjøfolkene. Konvojen bestod av to skip, D/S «Tauri» og et italiensk skip noe større enn «Tauri». «Tauri» ble beordret til å gå foran, deretter italieneren og de to forpost-båtene til slutt.

Samtidig som konvojen var omtrent midt i Langenuen tok to fly av fra flybasen Wick i Skottland. Flyene var av typen Lockheed Hudson Mk III og var merket RAF HUDSON A/220 Skvadron og RAF HUDSON B/220 Skvadron. Flyene tok av A, kl. 2052 og B, kl. 2051. Flyene hadde tidsinstilte bomber på 250 lbs S.A.P delay 11 sekunder. Kl. 2305 fløy «B» nordover. «A» fikk landkjenning kl. 2321 ved



Foto forrige side: Dampskipet Tauris fotografert i 1937.

Til venstre: Kaptein Mikael Alexandersson og fru Gerda.
Under: Mannskapsbilde tatt i Havana: maskinsjef Bernhard Wikfors sittende lengst til venstre og styrmann Olof Nummelin stående lengst til høyre.



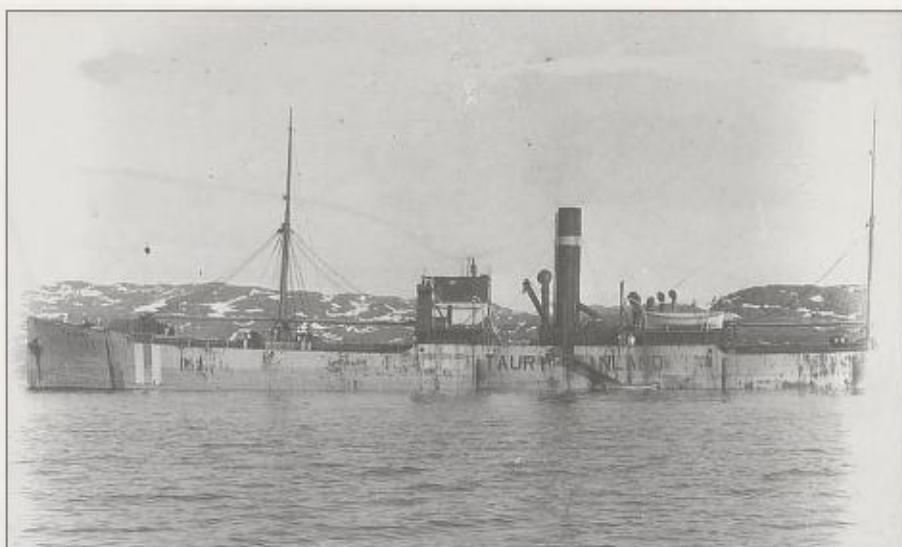
Sognefjorden, og fortsatte sørover langs skipsleden til Hardangerfjorden.

Senkingen av «Tauri»

Hudson «B» oppdaget Messersmidt 109 kl. 2310 rett om styrbord quarter, og stupte ned til «sea level» og prøvde å evakuere og kl. 2312 ble den beskytt fra en øy som ikke er oppgitt navn eller posisjon på. Da det var lite skydekke og fiendtlige fly i nærheten bestemte man seg for kl. 2316 at man skulle retunere til basen og der landet «B» kl. 0132 den 12/9-1941.

Hudson «A» var kl. 2336 i nærheten av Bergen og det ble skutt på dem fra et fort i nærheten og de observerte sjøfly tok av fra havnen. Kl. 0002 den 12/9 oppdaget flyet konvojen med «Tauri» og man bestemte seg for å angripe lederskipet som man tok «Tauri» for å være. «Tauri» var nå i ferd med å passere fyrlykten ved Mosterhamn og denne var passert kl. 0005. Flyet gikk nå en runde over Mostrandlandet samtidig som det skjøt ut lysgranater og lyste opp hele området rundt konvojen og man tok bilder fra flyet.

Kl. 0010 var «Tauri» tvers av Notlandsvågen og Hudson A svinget mot skipet i 50 fots høyde og kom inn fra skipets styrbord side forfra og slapp 4 stk. 250 lbs bomber «in stick» dvs. på linje i rask rekkefølge med 11 sekunders forsinkelse på tidsstillingen. Den ene bomben gikk gjennom skutesiden på «Tauri» rett over vann ved luke 2 på styrbord side og eksploderte på mellomdekket slik at trelukene og presenningen ble blåst bort sammen med en arbeidsbåt som stod på lukken. Denne bomben gjorde ingen lekkasje i skipet. En bombe traff ned gjennom luke 2 og eksploderte på tanketoppen og sprengte et hull i skutesiden under vannlinjen et par plate-



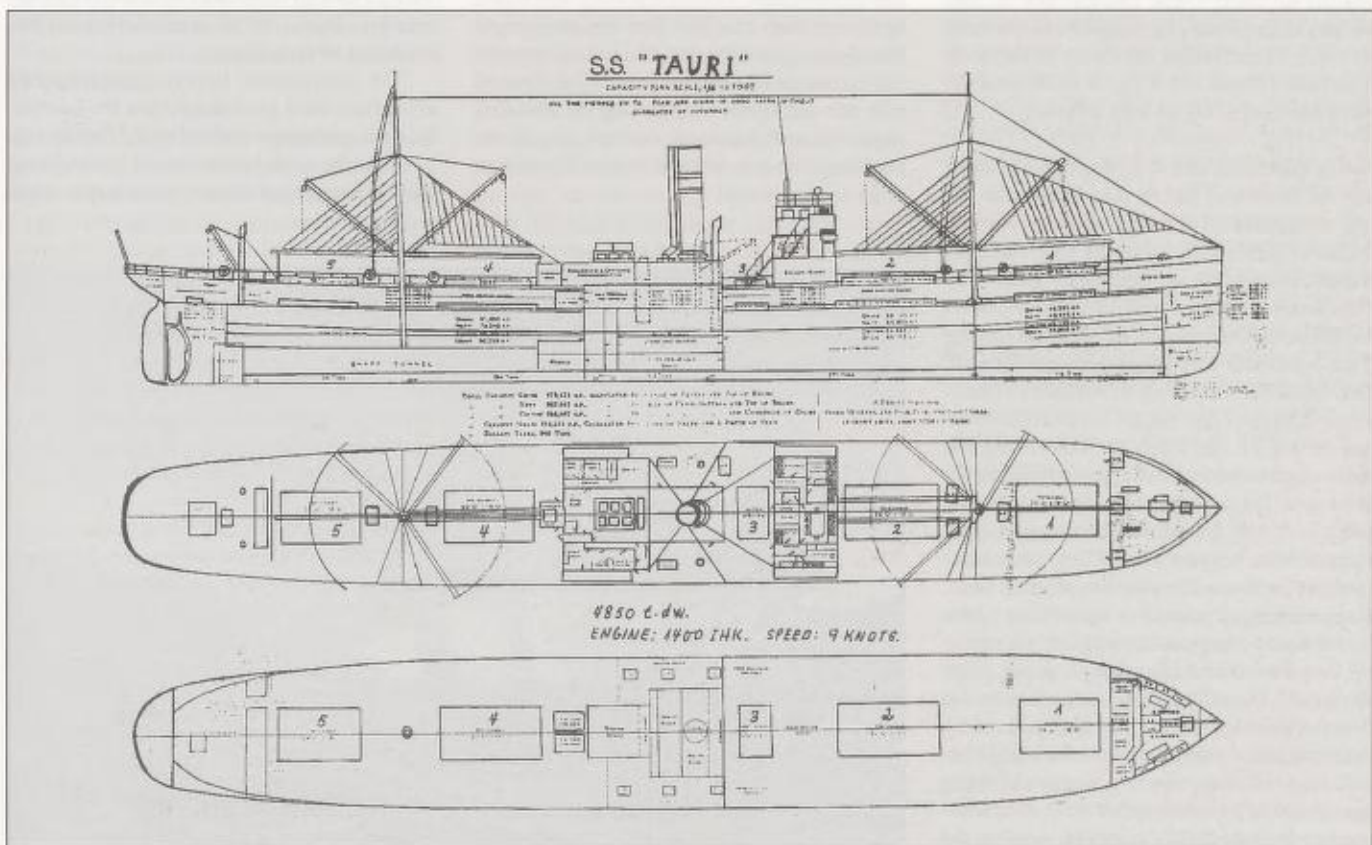
Tauri i Petsamo 1. juni 1941, noen måneder før senkingen.

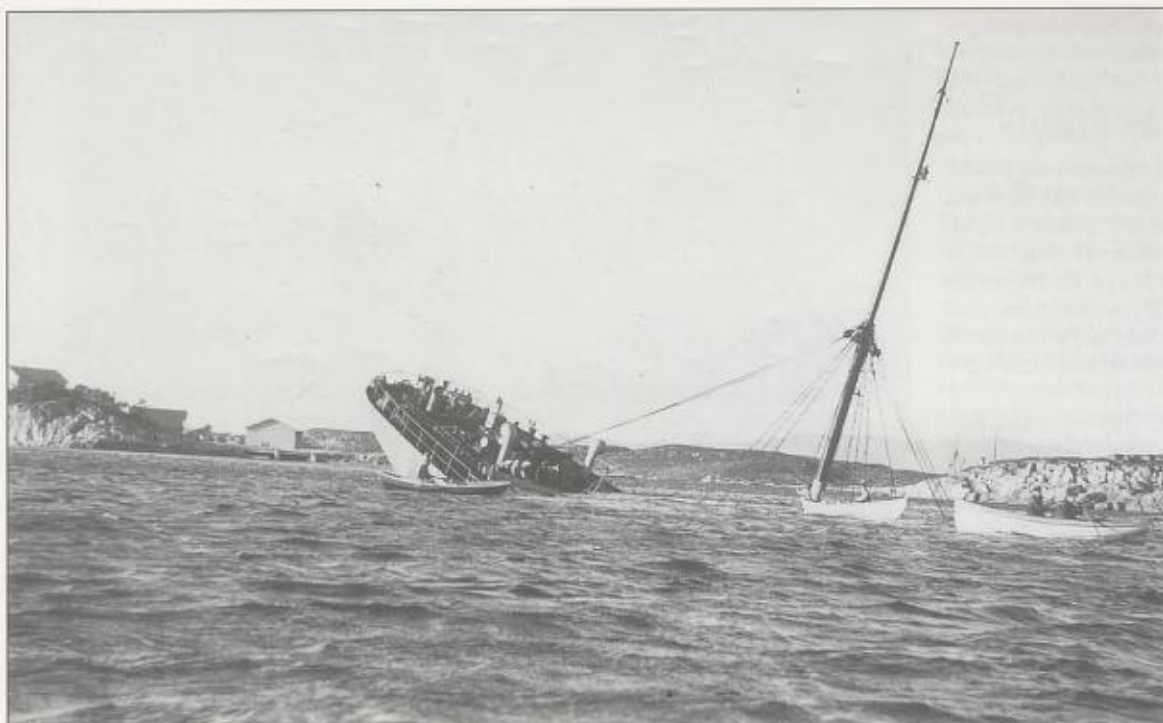
høyder under det første hullet på mellomdekket. Hullet utgjorde ingen stor lekkasje. Den tredje bomben falt ned gjennom luke 3 og eksploderte i kullbaksen og sprengte et hull i kjøllplaten i lasterom 2. Dette hullet var heller ikke så stort at skipet hadde noen veldig stor lekkasje. Den fjerde bomben falt i sjøen på babord side bare så vidt den gikk klar av bauen på babord livbåt.

Etter angrepet på «Tauri» begynte begge forpostbåtene å skyte på flyet, så kraftig at de så seg nødt til evakuere. De fløy i ca. 5 minutter innover fjorden mot Husnes og kl. 0015 satte de kurs for basen hvor de landet kl. 0305. Besetning på Hudson «A» var Sgt. Ramsey, Sgt. Moss, Sgt. Clarke, Sgt. Davies. Besetning på Hudson «B» F/O De-Sieyes, Sgt. Fretter, Sgt. Sanderson, Sgt. Walker. Begge flyene returnerte til Wick uten skader.

På broen på «Tauri» har det nettop vært vaktskifte og overstyrmann Ole Nummelin har fått avløsning av 1. styrmann Sven Mosander, kaptein Mikael Alexanderson er oppom, los Thomas Omdahl anviser farvannets kurser og lettmatros Viinamäki står til rors. Man hører og ser flyet og det blir lyst som midt på dagen. Overstyrmann Ole Nummelin går ned på dekk og er akkurat kommet ned leideren da det smeller. Det hele er over på ganske kort tid, men han observerer det hele og prøver å danne seg et bilde av situasjonen. Han går gjennom alle lugarer på skipet og finner raskt ut at ingen er skadet fysisk. Han går raskt gjennom skipet og får en oversikt over lekkasjen og finner ut at det er ingen overhengende fare for at skipet vil synke raskt.

I eksplosjonen ble noe av styrehuset blåst bort uten at noen ble skadet. Det ble øyeblik-





Tauri sunket i
Mosterhamn,
fotografert 13.
september 1941 av
kaptein Høviske-
land på bergings-
båten Achilles.

Under:
Nærbilde av
hekkene,
fotografert av
kaptein
Høviskeland.

kelig gitt ordre til stopp i maskinen og all steamen på kjelene ble sleppt ut og alle ble beordret til livbåtene. Rorledningen ble sprengt av da det eksploderte i kullbaksen og skipet hadde en svak sving til styrbord. Styrbord livbåt ble låret da skipet fortsatt hadde god fart og denne kom med baugen under vann og ble dradd under slik at den tro ut livbåtøerne og forsvant uten at noen var kommet i den. Da kapteinen så at skipet dreide styrbord mot land gav han ordre om å slippe ankrene. Nummelin sa til han at det ikke hadde noen hensikt da det var 300 meter med vann under kjølen. Kaptein Mikael Alexandersson gikk selv på bakken og slapp begge ankrene helt ut. Det var rart at ikke festet i kjettingkassene røk, men de holdt. Skipet sakk etterhvert på farten og man låret babord livbåt og en av forpostbåtene kom også til og tok opp folkene.

Av de sjøfolkene som kom seg opp i livbåten var der flere som nesten ikke hadde klær på seg, og Nummelin sa at de godt kunne komme ombord igjen og få kledd på seg. Noen av mannskapet gjorde så, deriblandt stuert Frey Henriksson. Livbåten med 12 mann inkludert los Thomas Omdahl var det førstestyrmann Sven Mosander som hadde kommandoen på. Den forsvant i mørket og de ombord i «Tauri» visste ikke hvor den ble av. En av forpostbåtene la seg til ved siden av «Tauri» og tok ombord mesteparten av de igjenværende av besetningen. Da skipet lå stille kl. 0030 var skipet ca. 4 nm fra Mosterhamn og begge forpostbåtene begynte å taue «Tauri» mot Mosterhamn for å sette den på grunn på grunt vann. Kapteinen og 9 mann fra mannskapet gikk ombord i en av forpostbåtene og Ole Nummelin og Frey Henriksson ble igjen på skipet under tauingen. De måtte feste slepewirene fra forpostbåtene for mannskapet på disse var bare noen unggutter som ikke kunne noen ting, fortelles det. Til å begynne med så gikk slepingen noenlunde bra; man slepte «Tauri» etter akterenden. Men da det ble grunnere vann ble det

ikke lett å slepe med begge ankerne ute, det var ikke steam på kjelene og var således umulig å få hivd inn ankrene. Tyskerne ble rasende og kjefet og skrek og kommanderte og det ble besluttet å legge sprengstoff på ankerkjettingene og sprengte de av. Dette gikk ikke; man sprengte bare to hull i baugen på «Tauri» ved klyssene. Slepingen gikk tregere og tregere og man innså at det skulle holde hardt om man skulle få «Tauri» inn på så grunt vann at man berget skipet. Etterhvert som situasjonen ble mer og mer prekær måtte Nummelin og Henriksson se til å komme seg i sikkerhet og de låret jiggene som hang på styrbord side i forkant av båtdekket. Det var mørkt og man måtte famle noe, men man fikk låret den noe ned og Henriksson gikk opp i den. Nummelin fortsatte å lære, men da den var noen meter fra sjøen så kiltet den ene løperen seg fast og var ikke til å rikke. Nummelin roper til sturten og spør om hvor langt han tror det er til vannet. Han svarer at det er ca. 4 meter.

– O.K., sier Nummelin, jeg kutter den fastkiltet løperen og lar gå den andre.

Dette blir gjort og båten kommer fint ned på vannet, og deretter hopper Nummelin i sjøen og da han kommer opp treffer han på båten og kommer seg opp i den. Rett etter blir de tatt opp av en vaktbåt til tyskerne.

«Tauri» er nå kommet innløpet til Mosterhamn og den står ende opp i sjøen og man regner med at den vil knekke i to, men så tar den bunn med baugen og senker seg ned med akterenden og blir liggende med akterenden hevet i ca. 25 graders helling forover. Retning sør-øst. I posisjon N 49 gr 41 min, 50 sek. Ø 05 fr 23 min 50 sek. Klokken er nå 0240. Folkene fra «Tauri» blir nå ombord i den ene forpostbåten til utpå dagen.

Da ankommer bjergningsdamperen «Achilles» med havnekapteinen fra Leirvik. Bjergningsbåten tar ombord en del folk før den tar en runde rundt havaristen og tar bilder og ellers danner seg et bilde av situasjonen. Blant



disse menneskene var: Henriksson, tyske hvnekaptein på Leirvik og lensmann Henrik Robberstad i Finnås. Kaptein Høviskeland var fører på B/D «Achilles» og tok bildene av «Tauri».

Utpå dagen går forpostbåtene med besetningen på «Tauri» til Haugesund og Nummelin og Henriksson blir igjen i Mosterhamn for å se etter vraket. De blir først boende ombord i bjergingsdamperen, men blir flyttet til å bo hos fam. Høyland i den gamle tollboden i Mosterhamn, også kalt Tollhagen. Her ble de boende i over en uke og ble senere sendt til Stavanger for å være med i sjøforklaringen. Under tiden i Mosterhamn ble all tørrprovianten som var igjen i «Tauri» losset, for denne var i poopen og var ikke skadet. Denne ble tatt hånd om av tyskerne og av bjergningsdamperen og noe til finnene.

Livbåten med restene av besetningen rodde i nattens mørke over fjorden og helt inn til Førde hvor de ble tatt hånd om av butikkbetjent Anders Ottesen. Sjøfolkene reiste med første buss til Haugesund om morgenen og tok inn på Sjømannshjemmet der, hvor de ble boende noen dager og ble oppdressed hos Rabinowitz før de kunne reise hjem via Stavanger og Oslo. Som betaling for mat og losji fikk Ottesen livbåten fra «Tauri» med underskrift av Svend Mosander at båten var hans. Senere kom en Grønås fra Moster og gjorde krav på livbåten, men Ottesen viste ham kvitteringen og Grønås måtte gi seg. Båten ble liggende i Førde i mange år etter krigen.

Sjøforklaringen

I Haugesund møttes finnene fra «Tauri» og kaptein Alexandersson får høre at det er berget 12 mann inn til Førde og det er en mann mer enn det som skulle være, men han glemmer losen. Han sier at det er bedre at en mann for mye er kommet til rette enn at en mann for lite ble reddet.

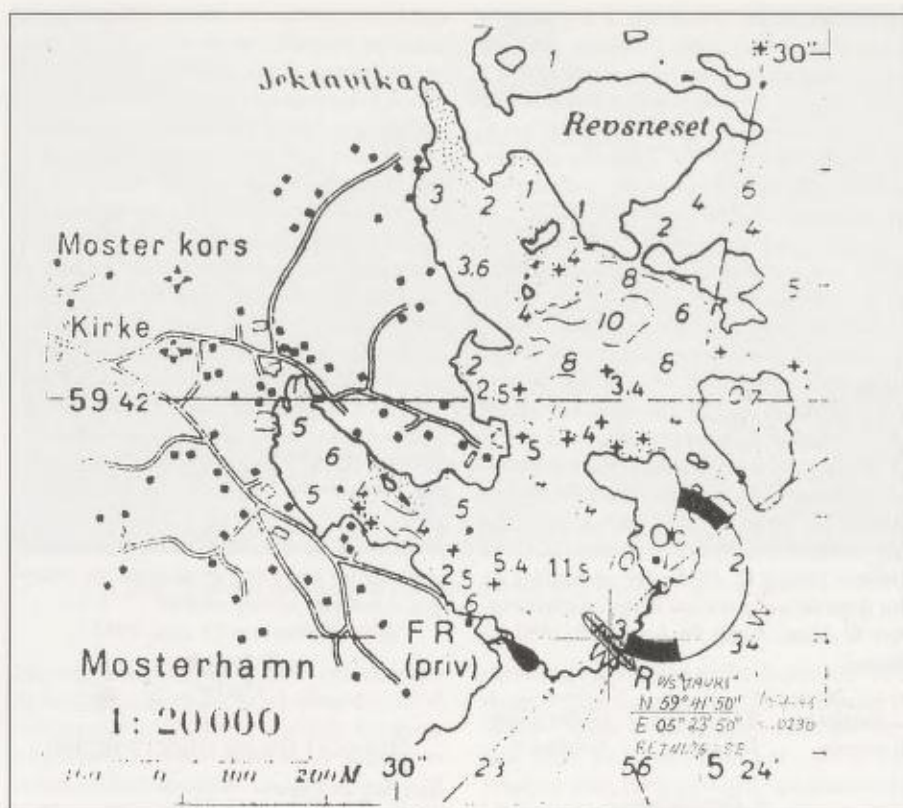
Sjøforklaring ble avholdt i Stavanger byrett den 22/9-41 i lokaler i Kongsgaten 2. Byrettsdommer IMM VAR. Rettsvitne av sjøkyndige utval: Havnefogd E. Stavnem. Stavanger byrettsjustitiarius-embede 22. sept. 1941. Albert Pedersen, Hans Nilssen.

Fra «Tauri» møtte: Kaptein Mikael Alxandersson, Overstymann Ole Nummelin, Makinsjef B. Wikfors og lettmatros P. Wiinamäki.

Av sjøforklaringen gikk det frem at det ikke var noe finnene kunne gjøre for å unngå senkingen og at de ikke var skyld i det som hendte.

Folkene ble nå sendt til Finland via Stockholm og Ole Nummelin ble boende på hotell i Stavanger i tilfelle man skulle klare å berge «Tauri», men etter noen uker ble også han sendt hjem.

Folk i Mosterhamn kan godt huske denne hendelsen med senkingen av «Tauri» og Hans Grindheim forteller at dagen etter forliset observerte han broen av skipet sammen med en sønderskutt lettått drivende i Bømlafjorden. Dette stemmer meget godt overens med



dykkerrapporten den 13/9 da man konstaterte at styrehuset er borte. Den sønderskutte lettått er den som stod på luke 2 da skipet ble sprengt av bomber.

Bjergningen av «Tauri»

Rapport fra B/D «Achilles» - Kaptein A. Høviskeland:

D/S «Tauri» av Mariehamn.

Sunket ved Mosterhamn 12/9-1941

Fredag den 12. september 1941. Nordlig kulning, lettskyet.

Bjergningsdamper «Achilles» på stasjon i Bergen får kl. 0450 telefonoppringing fra direktør M. Beyer som melder at han har fått anmodning fra den tyske havnekaptein i Bergen om straks å få folkene ombord i «Achilles» og være klar for avgang, og så avente nærmere ordre. Folkene som er i land blir straks hentet i biler, og «Achilles» blir straks gjort klar for avgang. Avventer nærmere ordre.

Kl. 0915 mottar vi fra det tyske havnekontor, ordre om å gå til Leirvik, Stord, og der henvende oss til havnekapteinen for nærmere opplysninger angående havaristen.

Avgår fra Bergen kl. 0950 med minelos ombord. Styrer gjennom minebelte etter losens anvisning og kvitter denne ved Knarrevik kl. 1035. Stopper for kontroll samme sted. Fortsetter leden sydover.

Passerer Rommelidnes kl. 1315, signalstasjonen ved Leirvik kl. 1535. Derfra blir det signalisert at vi ikke skal gå inn til Leirvik. Styrer oppunder signalstasjonen, setter ut båt, og kaptein Høviskeland reiser iland og mottar ordre om å gå til Mosterhamn. Fortsatte kl. 1600. Framme i Mosterhamn kl. 1650. Havaristen viser seg å være det finske damskip

«Tauri» av Mariehamn. Den er kl. 0010 blitt bombet ute i Bømlafjorden og siden innslept til Mosterhamn der den sank i 0230-tiden, i innløpet til havnen. Fortøier «Achilles» langs siden av en tysk forpostbåt som ligger ved kai i Mosterhamn. Ombord i denne er kapteinen fra «Tauri» samt endel av besetningen. Den tyske havnekapteinen fra Leirvik er også tilstede.

Efter konferanse blir det bestemt at overstyrmann Ole Nummelin og stuert Frey Henriks-son skal bli ombord i «Achilles». Disse kommer ombord med sine effekter. Kapteinen og en del mannskap - med tøy og proviant - følger forpostbåten som avgår til Haugesund. «Achilles» ankrer opp på havnen. Setter ut båt og lodder godt rundt havaristen. Denne ligger med baugen på 35 meter vann og for akterenden 17 meter. Poopen er over vann. Havaristen ligger med baugen i sydøstlig retning med slagside til babord et par grader og heller forover ca. 25 grader. Toppen av formasten er i vannskorpen ved lavvann. Toppen skorstenen er litt under. Arbeider med å berge endel av presenningen. Henger ut en rød lanterne på havaristen, ankerlanterne på «Achilles». Slutter arbeide kl. 2250. Bavianvakt for natten.

Lørdag, den 13. september 1941. Lett nordlig bris - skyet.

Det viser seg at havaristen står på en fjell- nakne under luke 4. Derfra og akterover er den fri fra grunn. Likeledes er der et langt stykke forenom fjellnaken der bunnen er fri grunn. Hvor langt kan dykkeren ikke se, da dykkerapparatet gir for lite luft til at dykkeren kan gå fremover på dypere vann. Bombe-skaden er efter hva overstyrmannen oppgir, i luke nr. 2 og 3. På dekket ved akterkant av luke 4 finner dykkeren at dekket om styrbord er

revnet tvers på, fra lukekarmen ut mot skuteseiden med en åpning opptil 7 tommer. Ombord samme sted er en revne tvers over en platebredde med ca. 1 tommes åpning. Om styrbord er nr. 4 lukekarm i akterkant - og dekket rundt om - nedtrykket ca. 3 fot. Likeledes er lukekarmen langs siden endel utover sprengt. Ferdig med dykkerundersøkelsen kl. 1115.

Hiver opp ankeret og går kl. 1340 utover og ankrer opp og fortøyer til havaristen. Dykkeren er nede på hoveddekket i luke 5 og slår på en wire som vi hiver til oss. Likeledes hiver vi til oss endel gamle presenninger, samt et lite fryseanlegg som står akter i poopen. Skipets redningsflåte og gigg (travaljebåt) blir likeledes tatt ombord i «Achilles». «Tauri»'s oversstyrmann og stuert blir ved 1700-tiden hentet av en tysk forpostbåt som skulle ha dem med til Haugesund. Setter inn dykkerbåt og utstyr, og hiver opp ankeret, avgår Mosterhamn kl. 1720. Anløper Leirvik kl. 1825 etter anmodning av den tyske havnekaptein på stedet og avgir rapport til denne. Avgår fra Leirvik kl. 1850 for Bergen.

L. Sandtorv B. Sagosen G. Bertelsen
Styrmann Dykker Maskinist

A. Høviskeland
Fører
B/D «Achilles»

Rapport fra dykkeren

Efter anmodning av den tyske havnekaptein, Leirvik har undertegnede, dykker ved Norsk Bjergningskompani A/S, besiktiget fartøy: D/S «Tauri» av Mariehamn, og avgir herved følgende erklæring:

Jeg har dagsdato ved dagslys undersøkt den sunkne «Tauri»'s agterskip til frem mot maskinrommet utenbords, og til forkant av broen inne på dekk. Utenbords kan ingen skade sees på nevnte del av skipet. Ved forkant av luke 4 stod skipets bunn mot en fjellnakke, i en bredde av ca. 5 meter og i ca. 2 meters lengde. Høi tære gjorde det vanskelig å bestemme dette

nøiaktigt. I forkant av denne fjellnakken var skipet fri grunnen, i en høide ca. 2,5 m, avtagende forover. Skipet agtenfor denne nakken er helt fri av grunnen. Inne på dekk fantes ved akterkant av luke 4 på styrbord side en revne i dekkplaten tvers på skipet fra lukekarmen ut mot rennestenen, med største åpning ca. 15 cm. inne mot lukearmen. Her er også akterste hjørne av nr. 4 lukearm, med dekket rundt om, nedtrykket (indtrykket) ca. 60 cm. Om babord ved akterste hjørne av luke 4, er en revne i dekkplaten tvers på skipet ca. 1 meter lang, og med 2,5 ca. åpning. Over alt inne på dekk fantes en hel del kull som gjorde undersøkelse vanskelig. Midt på nr. 4 lukekarm på begge sider er denne bøiet utover i overkant ca. 10 cm. i ca. 60 cm's lengde. Hytten på broen var helt borte.

Av dette er overensstemmede med sannheter, erklærer jeg herved og er villig til, om forlanges, å bekrefte samme med ed.

Mosterhamn den 13. sept. 1941

B. Sagosen
Dykker

Rapport fra ny undersøkelse

Bjerging av «Tauri»

Rapport vedkommende undersøkelse av D/S «Tauri» av Mariehamn sunket ved innløpet til Mosterhamn den 12/9-1941. Rapport skrevet av kaptein Ingebrigt Gule på bjergningsdamper «Traust» den 7/10-1941.

Mandag den 6. oktober 1941. Stille, overskyet disig vær.

B/D «Traust» på reise fra Grimstad til Bergen. Fra vårt kontor i Bergen hadde man fått i oppdrag å dykkerundersøke og besiktige ovennevnte skip som var sunket Mosterhamn. Ankom til Mosterhamn om natten og ankrer. Den 7/10-1941 kl. 0700 - satte dykkerbåt på vannet og kledde dykker Birger Nordli som gikk ned å undersøkte skipet. Dykkererklæring vedlegges. D/S «Tauri» var sunket i innløpet til Mosterhamn i posisjon: Nord bredde: 59 grader, 41 minutter, 50 sekunder - Østlig

lengde: 05 grader, 23 minutter, 50 sekunder. Den lå i sydøstlig retning med baugen men hadde ikke noen slagside. Derimot stupte den meget forover. Baugen lå meget dypt og akterenden stod høit opp av vannet. Agterenden var tørr til akterkant av luke 5. 16,5 favner, ved skorstenen bb: 14 favner, på dekk luke 1: 12 favner ved skorstenen: 7 favner.

Som det fremgår av dykkernes rapport var det ikke megen skade på skipet. Jeg er av den mening at skipet muligens kan bjerges ved å bruke luft forut og helst pumping agter, men vel å merke, det vil bli et vidløftig arbeide med tetting av de store luker for luft. Jeg går utfra at det er fire adskilte lasterom i så stort et skip, med vannrett skott mellom hvert. Det skulle være av interesse å vite av skibets gamle navn, så man kunne finne det i registeret og få en beskrivelse av samme. Skipet er gammelt men eftersom man kunne se var det bra vedlikeholdt. Stedet som skipet står er utsatt i østlig til sydvestlig vær.

Bergen den 7. oktober 1941

Ingebrigt Gule
Fører
B/D «Traust»

Ny dykkerrapport

Dykkerrapport avgitt den 7.10.1941 av dykker Birger på B/D «Traust».

Efter anmodning fra Kapt. Gule har undertegnede, dykker ved Norsk Bjergningskompani A/S, besiktiget fartøy D/S «Tauri» av Mariehamn, og avgiver jeg herved følgende erklæring: Har idag undersøkt skipet og følgende skader. Skipet står på sandgrund forut fra baugen til luke 1, og med kriet ned i sanden ca. 2-3 bor. Herfra og agterover er det stor klaring under bunnen til under forreste livbåtdavit på midtskipet. Herfra og agterover står skipet på kupert fjell i en lengde ca. 15 fot agterover tversover fire platebredder ret under bunden. Herfra og agterover er skipet langt fra bunn. Skade: På styrbord ret for luke 2 i andre plategang fra dekket, er det et hull i siden ca. 1 fot i diameter. Rett under her i fjerde plategang fra dekket er det et lignende hull i siden. I kullbaksen i kjøllplaten er det et trekantet hull ca. 1 fot i åpning. Anden skade kan ikke sees i bunden eller på siden. Om skipet har skade under midtskipet der hvor det står an mot grunden som forannevnt, var det ikke tilkomst for undersøkelse. På dekket: Øvre bro var borte men alle midtskipshus var uskadd. Dekket og lukekarmen agtenfor midtskipet var nedtrykt til henimot agterste luke. (luke 5). Meste nedtrykking ca. 3 fot. Om styrbord ved 4 luken var det en sprekk i dekket tversover med ca. 2 tommers åpning. På babord var dekket sprukket ca. 3 fot fra lukekarmen med ca. 1 tomme åpning. Skipet er holkendecker. Skipet var så vidt jeg kunne se i ballast. Toppen av formasten var brukket av. Anden skade kunne ikke sees.

At dette er overensstemmende med sandheten, erklærer jeg herved og er villig til, om forlanges, at bekrefte samme med ed.

Mosterhamn den 7/10-1941

Birger Nordli
Dykker B/D «Traust»



Enda en dykkerundersøkelse

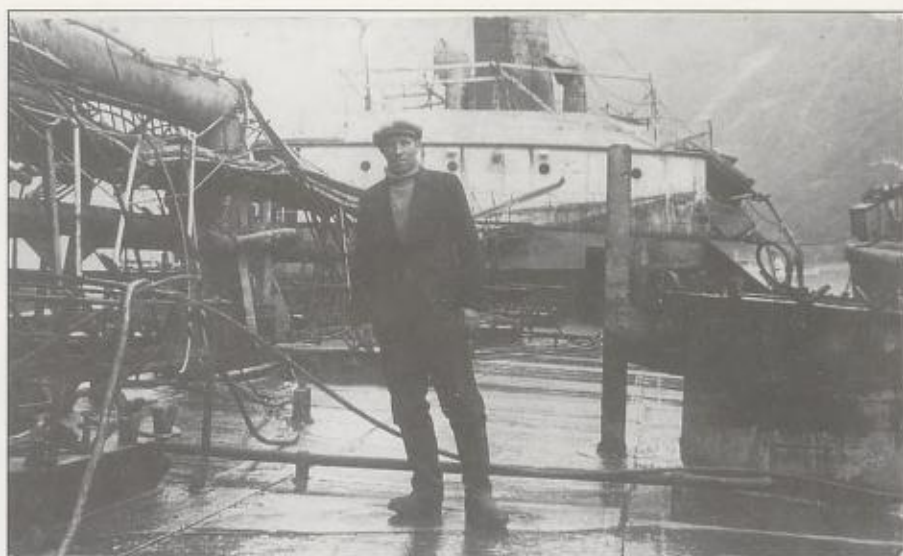
I 1942 henvender Wesmanns Havaribyrå og konsulentfirma Ludvig C. A. Lystad seg til Norsk Bjergningskompagni og vil at de skal heve «Tauri». Men det ser ikke ut at de finner dette hverken interessant eller regningssvarende. Likevel gjør de en ny dykkerundersøkelse av skibet den 19/3-42.

Dykkerrapport ved undersøkelse den 19/3-42, fra B/D «Hercules»

Efter anmodning av inspektør H. Helset har undertegnede, dykker ved Norsk Bjergningskompagni A/S, besiktiget fartøi: «Tauri» av Mariehamn, og avgir jeg herved følgende erklæring: Undertegnede har dags dato i klart vann dykkerundersøkt ovennevnte fartøi og funnet følgende skader: Undersøkelsen av forskibet viste at stillingen tilsynelatende var den samme som tidligere. Fra kriet til midt under forluken var skibet nedsunket i sand. Sandhøiden på stevnen nådde til 6 fots merket. Fra midt på luke 1 og agterover til agtenfor maskinrummet var skibet fri av bunnen. Avstanden fra bunnen tiltok agterover slik at den under maskinen var opp til 12 fot. Mellom maskinkottet og agterkant av luke 4 findes en fjellkam hvorpå skibet hviler med hele sin tyngde. På denne fjellkammen findes oppstående fjellknauser som det kan sees har trykket sig dypt opp i skipsbunden. Fra agterkant av luke 4 og til stilken er skibet fri av bunnen, slik at det fra stilken til bunnen er ca. 30 fot. Ved agterkant av luke 4 er dekket begynt å revne, idet det går en revne fra lukehjørnet og helt ut til rennestenen om styrbord og fra lukehjørnet og ca. 3 fot ut til babord. Den største åpning i revnen om styrbord er ca. 4 tommer. Fra luke 4 til luke 5 dekket bulet opp ca. 1 fot og agtermasten er presset ytterligere 11/2 fot opp over dekkbulen. Mellemdrekket på sine steder er kun 4 fot. Mellemdrekkstøttene mellom luke 4 og luke 5 var også tynnet oppbøyet, men på grunn av grunnet uklart vann kunne ikke vedømmes hvor meget opp-

Fra Tarangers bergingsoperasjon i Mosterhamn, losjiskipet Ceres til venstre.

Foto N Taranger



Johs Taranger ombord i en tidligere havarist, damptankeren Beaufort.

bøyningen var. Skibets skorstein er nedpresset av havdraget og ligger nu på båtdekket. Forre mastetopp er avbrukket over godset. Angående krigsskadene på skroget henvises til tidligere avgitte dykkerrapporter.

Mosterhamn 19/3-1942 B/D «Hercules»

Roald Bjørkvann

Dykker

Bergingstilbud til rederiet

I Bergen ble det opprettet et bjergningskompani under navnet Bergen Securitas hvis styre bestod av herrene Ameln, Kjøde og Kjerland. Kjerland som administrerende direktør. Dette nye kompaniet gikk direkte til rederiet AB Iris i Stocholm som fortsatt eide skibet og tilbød seg å bjerge skibet på «NO CURE NO PAY»-basis med fast pris hvis hevingen lyktes. Teknisk leder i selskapet var bergenseren A. B. Nilsen. Rederiet slo til på tilbudet og sendte kaptein Olof Öström til Mosterhamn som re-

deriets representant på stedet. Sommeren 1942 rigget Bergen Securitas seg til Mosterhamn og skulle forsøke å heve skibet. Man prøvde å tette luken på skipet og hullene i skroget og lenset ut vann fra agterskipet og å pumpe luft i forskipet samtidig som man pumpet ut fra lasterom 2. Man gjorde flere forsøk, men det var bare akterskipet som lettet seg. Man hadde ikke noe som indikerte lensingen i luke 2. Man så etterhvert at det ikke var mulig å heve skibet uten å feste pontonger til skipet og løfte skipet i wire i tillegg til lensing av lasterom. Selskapet ble lovet pontonger av tyske myndigheter, men det drog ut og man fikk ikke lovede hjelpemidler og senhøstes 1943 avsluttet de arbeidet og trekte seg ut. Skibet ble nå betraktet som krigsforlist og tapt og der ble utbetalt forsikring til rederiet.

Ludvig C. A. Lystad henvender seg igjen til Norsk Bjergningskompagni og ber om at de påtar seg hevingen av «Tauri» etter at Bergen Securitas har gitt seg høsten 1943. Det ser ikke ut som om at det er interessant for selskapet og der skjer ikke noe mer hevingsforsøk så lenge krigen varer.

Ulykke

Under tiden da Bergen Securitas jobbet med vraket skjedde det en ulykke. Om kvelden den 27/11-1942 var Ole Olsen Grønås, Brynjulf Pedersen og en ikke navngitt gammel mann fra Stavanger et ærend ombord på bjergningsbåten som lå utpå bayen med en wire strekt mot land. Det var mørkt og ruskevær og da de rodde over wiren strammet den til og båten veltet. De som var ombord fall i vannet og to av dem druknet. Den gamle mannen fra Stavanger berget seg til tross for at han hadde dårlig hjerte. Pedersen ble funnet druknet med en tykk vinterfrakk på seg. Ole Grønås ble ikke funnet selv om man letet med dykkere. Brynjulf Pedersen var født i Stavanger 2/9-1884 og var bosatt i Søreidgrend. Han var tilknyttet kalkgruene på Moster og hadde også interesser i Bergen Securitas. Han var enkemann og etterlot seg fire barn: Reilulf født 14/5-1912, Laila født 6/1-1918, Fritz født 1920 og Bryn-



Tarangers bergingsoperasjon med pontonger av tidligere ubåter, losjiskipet Ceres og fiskedamper H-269-AV. Foto N Taranger

julf født 1923. Da ulykken skjedde skulle Pedersen på kveldsbesøk til Anders Grønås, men dukket ikke opp.

Ole Olsen Grønås var født 1887 var tømmermann av yrke, men ble kalt Ole Malar. Han etterlot seg også kone og barn.

Mislykket hevingsforsøk

Da krigen sluttet begynte man igjen å arbeide med å heve «Tauri». Og denne gangen var det et firma fra Drammen som het Friis & Tandberg som sammen med skipsingeniør Finn Jantzen i Westmans Havaribyrå som skulle prøve å få skipet flott. Finn Jantzen er i dag 86 år og er del-innehaver av konsulentfirma Jantzen & Lystad. Jantzen forteller at han kjøpte vraket av «Tauri» sammen med Friis & Tandberg, men han engasjerte seg ikke i selvfølgelig av hevingsforsøkene. Arbeidet med «Tauri» begynte 26/9-1945 og man holdt på i underkant av et år. Man tettet i lasterommene og pumpet inn luft og pumpet ut vann og skipet lettet seg og da man ikke hadde tatt hen-

syn til slakktankvirkningens (virkningen av fri veskeoverflate) inflytelse på stabiliteten så kantret skipet over til babord og ble liggende på over 40 meters dyp med styrbord slingrekjøll som høyeste punkt. Skipet veltet over til babord med ca. 100 grader. Finn Jantzen forteller at han fikk igjen sine penger hos Friis & Tandberg på grunn av tabben de hadde gjort. Friis & Tandberg måtte nå bare gi seg med «Tauri» da de ikke behersket hevingen.

Heving i 1951

«Tauri» ble liggende slik på 40 meters dyp uten forsøk på heving til 12/11-1951 da austevollingen Johannes Taranger søg seg på vraket og lyktes til slutt å få båten bragt flott.

Johannes Taranger var en mann med et kollo-salt pågangsmot og det andre gav opp søg han seg på og som regel lyktes. Johannes reiste tidlig til sjøs i maskinen og ble etterhvert maskinist og maskinsjef. Han seilte i mange år som maskinist og som maskinsjef i Westfal Lar-

sen. Han hadde og byggetilsyn med flere skip i rederiet. Det fortelles om Taranger at en gang han var på en Westfal Larsen-båt kom man ut i forferdelig ruskevær og propellerakselen knak. God råd var dyre, men Taranger klarte å spjelke akslingen slik at skipet klarte å nå havn for egen maskin med redusert fart. Det fortelles også at Johannes Taranger gikk vakt i flere døgn og vaktet på at ingen fikk sjangse til å øke pådraget til maskinen. Chieffen hadde vistnok spådd akslingreparasjonen til å mislykkes og hadde lyst til å gi på så det knakk for deretter å si at «— var det ikke det jeg sa at det ikke gikk». For denne jobben fikk Taranger belønning av rederiet. Taranger hadde en meget høy stjerne hos Westfal Larsen. Han sluttet sjøen i 1937 og begynte med eget foretak. I 1940 begynte han med å heve sunkne skip og var i kompaniskap med rederiet Hånes i Kristiansand S. Taranger gjorde en fantastisk jobb med å heve Oslo-båten «Beaufort» som ble senket i Nordagsfjorden på Møre. Skipet seilte senere i mange år som «Geira» for Leiv EricSENS rederi i Bergen. Etter at Taranger skilte lang med Hånes opererte han under navnet Taranger Nye Bergings Co A/S. Senere kom Bergen Rørhandel inn i bildet som kompanjong.

Tarangermetoden

Den 12/11-1951 var Tarangers Nye Bjergnings Co A/S i gang med arbeid på «Tauri» i Mosterhamn. Taranger hadde en egen måte å heve sunkne skip med som senere skulle bli kalt Tarangermetoden. Taranger skaffet seg tyske ubåtskrog som han ribbet både utvendig og innvendig og brukte dem som flottør ved heving. Ubåtskrogene hadde en løfteevne på 450 tonn hver. Man festet så tykke wirer mellom det sunkne skip og ubåtskrogene i nedsenket tilstand og ved å blåse luft i skrogene kom havaristen flott. Dimensjonene på wirebrøkene var på opp til 9 tomers tykkelse. Ved arbeidet med «Tauri» var svingersonn til Johannes, Nils L. Taranger, arbeidsformann. Han ble regnet som en meget dyktig mann og jobbet fra tidlig morgen til sene kvelden. En gang kunne det gått riktig ille med Nils. For å feste wirebrøkene til «Tauri» brente man hull i skutesi-dens undervanns. For å få den utbrente platen løs brukte man dynamittladning som man senket ned og sprengte med. Nils satt i en dorry som ble brukt til dykkerbåt og skulle feste 10 dynamittgubber til ledningen da det hele gikk i luften så å si i fleisen på ham. Det viste seg at tenningen ikke var avslått siden siste sprengning. Nils satt på et stort bildekk og han sier at det var det som berget livet hans. Han ble sendt i hui og hast til sykehuset i Haugesund med 3. grads forbrenning og var blind. Han kom seg fort til hektene og var på jobb etter kort tid uten varige men. Dykkerbåten revnet.

Omstendelig prosess

De to dykkerne som jobbet hos Taranger var Knut Haugen fra Kolbotn og Arne Lieng fra Svelvik. De bodde i Mosterhamn hos Jenny Lien. Det fortelles at disse karene var noen rigtige friskuser og gjorde en fantastisk god jobb på «Tauri», og Nils sier at uten så gode dykkere kunne man bare ha gitt opp å berge





Vraket av Tauri omsider levert til Stavanger Skipsopphugging i Stavanger, april 1953, med fiskedamper Teigland langs siden.

skipet slik det da lå til. Det er ikke enkelt å utføre jobber på 40 meters dyp i det lange løp. Hullene i skipet ble tettet med betong og man dekket til lastelukene med tre og sement. Det fortelles at Taranger hadde flere forsøk med å heve skipet. Det måtte lettes opp til overflaten først, så måtte det senkes på grunnere vann for så å ta nytt tak med flottørene for å få skipet snudd på rett kjøll for så deretter settes på enda grunnere vann for å få pumpet ut resten av vannet i lasterommene. I april 1953 var man endelig kommet så langt at skipet var bragt flott – en fjær i hatten for Taranger og folkene hans, ikke minst dykkerne. Skipet ble liggende noen dager i Mosterhamn hvor man gjorde resten av tetningarbeidet og man fikk sjødyktighetsattest for å slepe den til Stavanger hvor de skulle hugges opp av Stavanger Skipsopphugging. Slepingen ble utført av slepebåten «Braut» fra Haugesund og to båter gikk ved siden. Den ene var «Tendring» og den andre sies å være «Sollund 2» eller «Teigland». Slepetiden fra Moster til Stavanger tok bare 12 timer. På Boknafjorden holdt man på å miste slepet, men det gikk bra til slutt. «Tauri» ble satt opp på slippet på Rosenberg og det tok ikke mange dagene å brenne den i stykker.

Muntlige kilder

Det er nå snart 54 år siden «Tauri» forlste ved Mosterhamn og det begynner å tynnes ut med folk som husker hendelsen. Jeg har hatt kontakt med to av de som var besetning på «Tauri» den gang. Overstyrmann Ole Nummelin er 83 år og sitter i rullestol etter slag, men han har et godt humør og forteller livlig om hendelsen. Han har hele sitt liv vært sjømann, og etter «Tauri» seilte han i mange år som kaptein. Stuert Frey Henriksson er 73 år og pensjonist. Han sluttet å seile 1943 og har siden vært po-

litimann og lensmann i Ålands skjærgård. Den tredje som er i live på Åland er kullempen Folke Heinonen fra Saltvik. Kullempen Karl Peder Karlsson fortalte at han hadde vakt da det small i kullbaxen på «Tauri», men av en eller annen grunn så fikk han lyst til å gå ned på fyrdørken og ta en røyk sammen med fyrbøteren – og det ble hans redning. Der han for få minutter siden hadde stått og lempet kull var nå alt smadret.

Reservepropellen funnet

Høsten 1994 dykket Odd Skimmeland fra Mosterhamn der «Tauri» en gang lå, og han

kom over en stor skipspropell på ca. 20 meters dyp. Propellen ble tatt opp og ble lagt på kaien like ned for der Skimmeland er fra. Propellen viste seg å være reservepropellen fra «Tauri» og veide ca. 7,5 tonn. Bømlo kommune ble kontaktet og de overtok propellen og har nå pusset den opp for å bruke den til monument på Ringholmen like ved parkeringsplassen ved fergeleiet i Mosterhamn. Monumentet ble avduket av Tor J. Birkeland ved markering av frigjøringsdagen den 8. mai. De gjenlevende fra besetningen på «Tauri» kunne godt tenke seg å være tilstede ved en slik anledning, men det ble dessverre vanskelig å få til.

I innseilingen til Mosterhamn ligger Tauris reservepropell som et krigsminnesmerke, fotografert av John B Grutle



1) D/S SKOLMA (LCDQ)

Bygd av Dominion SB Co. Ltd., Toronto Ont.
2.229 brt, 1.317 nrt, 3.550 tdw. 251.7 x 44.0 x 21.0
3Exp.(John Inglis & Co. Ltd., Toronto),
1919: Nov.: Levert som SKOLMA for Aalesunds Damp-
skipsrederi A/S (Hj. Wesenberg), Ålesund.
1922: Solgt til Skibs-A/S Grøm (K. Th. Einarsen),
Kristiania
1929: 16.01.: Grunnstøtte ved Bornholm på reise Danzig -
Manchester med trelast. 2.styrmannen bøtelagt for
grov uaktsomhet ved vaktavløsningen.

2) Betong-M/S FOLDIN (MSQP)

Bygd av Fougner's Staal-Beton SB-Comp., Moss
457 brt, 252 nrt, 600 tdw. 141.0 x 27.6 x 13.07
4cyl. 2T EV RM (J. & C. G. Bolinders Mek. Verkstad A/B,
Stockholm), 320 bHK.
1919: Jan.: Levert som PATENT for Lødrups Rederi A/S
(Carl Lødrup), Kristiania.
1921: Overført til Skibs-A/S Patent (Carl Lødrup), Kra.
1924: Solgt til Skibs-A/S Foldin (Georg Berthelsen), Oslo.
Omdøpt FOLDIN.
1925: Disp. overtatt av Jens Moe, Oslo.
1927: Disp. overtatt av O. Øberg, Oslo.
1928: Solgt til O. Øberg, Oslo.
1929: 18.01.: Grunnstøtte i Aspøyfjorden i snøtykke og
storm på reise Sauda - Larsnes i ballast.

3) Tre-M/S VESTMAR (MSVK)

Bygd på Sandaasens Verft, Kragerø
544 brt, 303 nrt, 850 tdw. 153.7 x 31.3 x 15.06
4cyl. 2T EV RM (J. & C. G. Bolinders Mek. Verkstad A/B,
Stockholm), 320 bHK
1919: Febr.: Levert som VESTMAR for Skibs-A/S Nord-
sjøfart (Leif Grung), Porsgrund.
1922: Solgt til Skibs-A/S Grenmar (Chr. S. Hansen & H.
Tangvald-Pedersen), Porsgrund.
1929: 05.02.: Forlatt i Nordsjøen etter å ha sprunget lekk
på reise Granton - Porsgrunn med koksgrus.

4) D/S GEIR (MSHG)

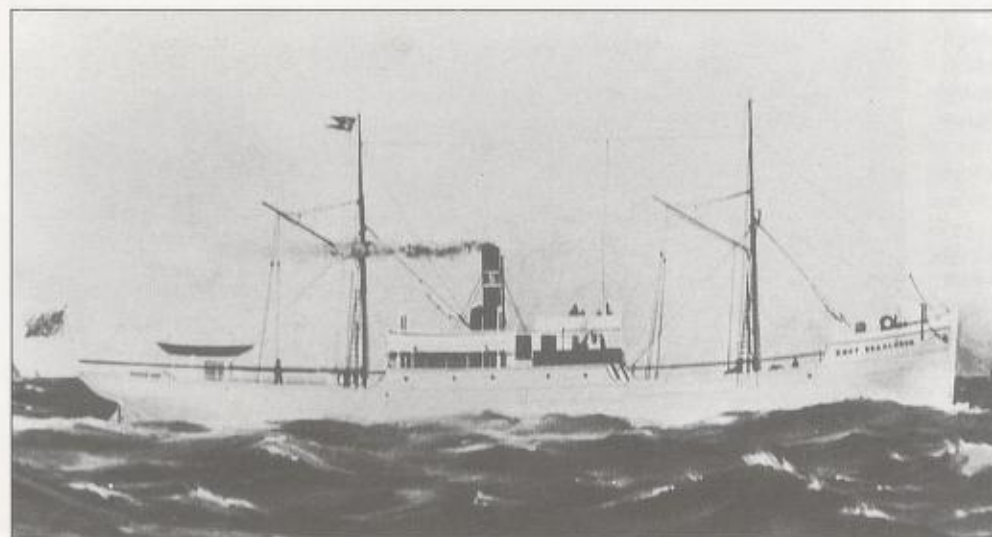
Bygd på Kristiansands mek. Verksted, Kristiansand
815 brt, 467 nrt, 1.140 tdw. 186.0 x 31.2 x 13.08
3Exp.(Bergens mek. Verksted, Bergen), 100 NHK
1918: Sept.: Levert som CREDO for Prebensens D/S A/S
(J. W. Prebensen), Risør.
1923: Solgt til D/S A/S Vard (Jacobsen & Aarvold),
Kristiania. Omdøpt GEIR.
1924: Disp. overtatt av G. O. Aarvold & Co., Oslo.
1929: 19.02.: Grunnstøtte ved Kapp Sagres på reise Gandia
Hull med appelsiner og bek. 2 mann omkom.

5) D/S STAR II (MHRT)

Bygd av Akers mek. Verksted, Kristiania (# 343)
179 brt, 65 nrt. 106.4 x 21.5 x 12.3
3Exp.(Aker), 117 NHK
1912: Aug.: Levert som PAGODROMA for Hvalfanger-
selskabet Ocean A/S (Chr. Nielsen & Co.), Larvik.
1921: Solgt til Hvalfanger A/S Vestfold (P. Bogen),
Sandefjord.
1922: Disp. overtatt av Johan Rasmussen & Alex. Lange,
Sandefjord.
1924: Disp. overtatt av Joh. Rasmussen & Co., Sandefjord.
1929: Solgt til Hvalfanger A/S Rosshavet (Johan Rasmus-
sen & Magnus Konow), Sandefjord.
Omdøpt STAR II.
1929: 28.02.: Sank i Rosshavet etter å ha fått isskade
underveis til Stewart Island.

6) Tre-M/S MARYLAND (MVRP)

Bygd i Essex MS, USA
123 brt, 64 nrt, 185 tdw. 103.3 x 24.6 x 12.0
2cyl. 2T EV RM (J. & C. G. Bolinders Mek. Verkstad A/B,
Stockholm, innsatt 1920), 90 bHK.
1904: Bygd; navn og eier ukjent.
1920: Registrert som MARYLAND for Christiansen & Co.,
Bodø.
1926: Solgt til Julius Jensen m.fl., Saltdal/Bodø.
1929: 02.03.: Grunnstøtte ved Tjøtta i usiktbart vær og
storm. Var på reise Kristiansund - Lofoten med
tomtønner og salt.



*Tredamperen Knut Skaaluren
grunnstøtte ved Cuxhaven 8.
mars 1929 og ble kondemnert.*

7) Tre-M/S **VEØ** (MHWN)

Bygd Tresfjord i Vestnes

56 brt 68.0 x 16.6 x 7.8 ft

2-cyl Finnøy 62 bhk

1912: Levert til Peder Nilsen, Veø/Molde

1920: Peder Utstrand, Trondheim

i 1928: Paul Strand, Hestvik på Hitra, Trondheim

1929: 2.3: Forsvant på Folla under storm på vei fra Trondheim til Bodø med agnsild, 4mann omkom.

8) Tre-D/S **KNUT SKAALUREN** (HTPF)

Bygd Knut Skaaluren, Rosendal (# 74)

683 brt, 414 nrt, 950 tdw. 171.0 x 29.6 x 16.4 ft

3Exp (Akers MV, Kristiania) 78 nHK, 450 iHK.

1900: Mars: Levert som KNUT SKAALUREN for C. H. Sørensen, Arendal.

1916: 29.01.: Solgt til A/S Knut Skaaluren (Hans Ramton, Røyken), Kristiania.

1917: Mai: Solgt til Hannevig Brothers (Chr. Hannevig), Kristiania.

1917: Mai: Solgt til A/S May (Claus Schoubye), Tønsberg.

1918: April: Disp. overtatt av Georg Hvistendal, Tønsberg.

1922: April: Solgt til Skibs-A/S Knut (Thos. J. Wiborg & Søn), Kristiania

1927: Solgt til Hans Hansen, Langesund.

1928: Skibs-A/S Knut (Carl Jørgensen), Langesund.

1929: 08.03.: Grunnstøtte på Grossvogelsand ved Cuxhaven. Ifg. norsk forlisstastikk var fartøyet på reise Sarpsborg - Lübeck med kisavbrand, iflg. Lloyds Casualty Returns Norge - Hamburg med grus.

9) Tre-M/S **MERANDI** (LFDT)

Bygd i Grimsby, ifg. norske kilder 1887, ifg. svenske 1876.

76 brt, 47 nrt 72.4 x 20.1 x 10.2

Bygget som seilkutter, motor innstallert senere.

1887/76: Navn og eier ukjent.

1903: Var med navnet ROSA AND POLLY eid av T. N. Lydersen m.fl., Sundet/Tvedestrand.

1903: 24.02.: Solgt til Karl Nathaniel Ollson, Grundsund, Sverige.

1909: 13.03.: Solgt til Karl Johan Kristiansson m.fl., Gullholmen, Sverige.

1915: 24.10.: Overtatt av P/R Gullholmen (Karl Johan Kristiansson), Gullholmen, Sverige

1923: 18.01.: Solgt til Gerda Marie Heimer, Grundsund, Sverige.

1924: 06.10.: Omdøpt MIRANDA.

1924: 15.12.: Solgt til Edvard Stangeland m.fl., Stolmen/Bergen. Omdøpt MERANDI.

1929: 13.03.: Brant ved Stolmen etter selvantennesle i en last ulesket kalk på reise Risnes - Tofte.

10) D/S **SELJE** (LBQS)

Bygd av Wm. Doxford & Sons Ltd., Sunderland

6.598 brt, 4.187 nrt, 10.800 tdw. 420.1 x 54.0 x 28.04

3Exp.(Doxford),

1921: 01.09.: Levert som HALLGRIM for D/S A/S P. Kleppes Rederi (Adolf Andersen), Bergen.

1923: 16.11.: Overtatt av D/S A/S Phønix (A/S Red. Odfjell, Minde), Bergen.

1927: 01.04.: Omdøpt SELJE.

1927: 13.05.: Solgt til Skips-A/S Selje (A/S Red. Odfjell, Minde), Bergen.

1929: 29.03.: Kolliderte og sank nær Cape Otway på reise Melbourne VIC - Europa med hvete. Det andre fartøyet (navn ukj.) oppgis som skyldig i kollisjonen.

11) Tre-D/S **GJALLARHORN** (MNFH)

Bygd av Brødrene Bolsønes, Fuglestrand/Molde

121 brt, 54 nrt 88.6 x 22.6 x 10.1

2cyl.Comp.(A. M. Liaaens SV & MV, Ålesund), 20 NHK

1916: Levert som GJALLARHORN for B. H. Olsvik, Ålesund.

1928: Solgt til A/S Sjøblomsten (Krohn & Jarl Aas), Kristiansund.

1929: 13.04.: Forlatt i Østisen etter isskruing under selfangst. & Tøsse, Ålesund.

12) Tre-M/S **AUTUMN** (MDGV)

Bygd i Grimsby som seilkutter

81 brt, 38 nrt 75.3 x 20.0 x 10.4

2cyl. Bolinder RM (innsatt 1917), 80 bHK

1877: Navn og eier ukjent.

1906: Registrert som AUTUMN for J. Austad m.fl., Tromsø.

1929: 18.04.: Skrudd ned av isen i Østisen under selfangst.

13) Tre-D/S **GRAASÆLEN** (MRNT)

Bygd på Brastad Skibsbyggeri, Vestnes i Romsdalen

114 brt, 49 nrt 88.1 x 22.1 x 9.3

2cyl.Comp.(A. M. Liaaen SV & MV, Ålesund), 20 NHK

1917: Levert som ISBLOMSTEN for Fugleberg & Tøsse, Ålesund.

1926: Solgt til A/S Graasælen (Chr. Møller), Ålesund. Omdøpt GRAASÆLEN.

1929: 20.04.: Skrudd ned av isen i Østisen under selfangst.

14) D/S **SENITA** (MPGV)

Bygd av W. Gray & Co. Ltd., W. Hartlepool (# 478)

2.110 brt, 1.307 nrt, 3.300 tdw. 271.7 x 38.2 x 20.0

3Exp.(C. Mar. Eng. Works, W.Hartlepool),

1894: Sept.: Levert som SOUTH GWALLA for South Gwalla SS Co. (E. Jones & Co.), Cardiff, UK.

1899: Solgt til Cia. Naviera Sota y Aznar, Bilbao, Spania. Omdøpt POVENA.

1915: Solgt til A/S D/S Povenia (Johannesen & Agdesteen), Bergen. Navnet skrevet POVENA.

1916: Solgt til A/S D/S Povenia (J. E. Nielsen), Kristiania.

1918: Solgt til Hans Hansen, Kristiania. Omdøpt BØVRA.

1919: Overtatt av D/S A/S Bærum (Hans Hansen), Kra.

1923: Overført til D/S A/S Begna (Hans Hansen), Kra. Omdøpt BEGNA.

1926: Solgt til A/S Senita (H. Rich. Aass), Oslo. Omdøpt SENITA.

1929: 24.04.: Grunnstøtte på Alacran-revet på reise Puno, Puerto Rico - Minatitlan, Mexico i ballast. Grunnen oppgis som grov uaktsomhet og skjodesløs navigering.

15) Tre-M/S **HJELLEFJORD** (MTPV)

Bygd av J. & O. Kristiansen, Trydes Verft, Fjære (# 1)

303 brt, 224 nrt, 490 tdw. 121.1 x 27.0 x 12.8

4cyl. 2T EV RM (Lysekils Mek. Verkstads AB, Lysekil), 240 bHK.

1919: Nov.: Levert som LADAS for A/S Ladas (Joh. S. Andreassen), Arendal.

1920: Overtatt av A/S Fraternitas (Joh. S. Andreassen), Adl

1922: Solgt til Olav Alsaker P/R, Haugesund (R-78-H)

1924: Jan.: Overtatt av Statens Fiskarbank, Bergen/Hgsu.

1924: Mai: Solgt til H. Langva A/S, Ålesund/Haugesund

1927: Overtatt av Statens Fiskarbank, Bergen/Haugesund.

1928: Sept.: Solgt til B. Hovden, Florø/Haugesund.

1929: April: Omdøpt HJELLEFJORD.

1929: 30.04.: sank i Skagerrak etter å ha sprunget lekk i storm pø reise Thamshavn - Göteborg med svovelkis.

16) D/S **JONARNES** (MQPL)

Bygd av E. J. Smit & Zoon, Hoogezand

490 brt, 266 nrt, 735 tdw. 156.0 x 26.2 x 12.07

3Exp.(Smit, Hoogezand), 76 NHK

1916: Des.: Levert som LODS for A/S Molvigs Rederi (Axel Molvig), Bergen.

1918: 31.01.: Solgt til A/S D/S Lods (F. Zetterstrøm), Bgn.

1918: 13.05.: Disp. overtatt av Bjørnstad & Brækhus, Bgn.

1921: 18.07.: Omdøpt SPURV.

1923: 08.01.: Solgt til Bergen Lloyd VIII A/R (Sig. A. Bjørnstad), Bergen.

1927: 26.11.: Solgt til D/S A/S Solnes (Hans Storaas), Bgn.

1927: 05.12.: Omdøpt JONARNES.

1929: 20.06.: Grunnstøtte ved Stadt i storm og usiktbart vær på reise Larsnes - Sarpsborg med kalkstein.

17) Tre-M/S **BEIARFJORD** (LCKB)

Bygd av ukjent bygger i Kalmar.

71 brt, 54 nrt 79.2 x 19.2 x 7.2

2cyl. Finnøy RM (trolig innsatt 1921), 62 bHK

1894: Levert som DOKTOR SENST for ukjent eier.

1921: Solgt til A/S Hartvig Hansen, Røsnes i Salten/Bodø. Omdøpt BEIARFJORD.

1929: 23.06.: Kantret og sank i Rødøyfjoden i strøm og vind. Var på reise Ballstand - Bergen med høy dekkslast av tørrfisk og rogn.

18) D/S **KONG HELGE** (JSQW)

Bygd av Nylands Verksted, Kristiania (# 21)

739 brt, 455 nrt, 945 tdw. 135.9 x 28.8 x 14.03

3Exp. (Nyland),

1891: Okt.: Levert som BJØRG til Trondhjems Dampskibsselskab, Trondhjem.

1899: Solgt til Det Nordenfjeldske Dampskibsselskab, Trondhjem. Omdøpt KONG HELGE.

1929: 20.07.: Grunnstøtte i usiktbart vær ved Tvestein fyr på reise Stavanger - Oslo. Tåkeluren på fyret var ikke i virksomhet.

19) Tre-M/S **VIKERTANGEN** (MQHP)

Bygd på ukjent sted i England som seilkutter.

56 brt, 35 nrt 68.1 x 18.9 x 9.0

1890: Navn og eier ukjent.

1910: Solgt til A/S Vikertangen (O. S. Hansen, Asmaløy), Fredrikstad. Omdøpt VIKERTANGEN.

1916: Solgt til Sæbjørn Sæbjørnsen m.fl., Kristiania/Fredrikstad.

1918: Ombygd til M/S: 58 brt, 31 nrt.

2cyl. Finnøy RM, 116 bHK.registreringshavn Molde (M-25-SØ).

1929: 03.08.: Grunnstøtte på Hustadvika grunnet motorsvikt på reise Nordmøre - Molde med sild.

20) Tre-M/S **ELISIF** (MTFK)

Bygd av A/S Holmens Verft, Risør

600 brt, 419 nrt, 950 tdw. 156.4 x 32.8 x 17.09

4cyl. 2T EV RM (J. & C. G. Bolinders Mek. Verkstad AB, Stockholm), 320 bHK.

1919: Juli: Levert som ØSTER-RIISØR for A/S Øster-Riisør (Fritz Prebensen), Risør.

1921: Branskadd i Kristiansand.

1922: Overtatt av A/S Elisif (Fritz Prebensen), Risør. Omdøpt ELISIF.

1924: Solgt til N. Larsen, Stathelle/Brevik.

1929: 11.08.: Satt på land på Sibirskysten på reise Seattle - Kolymna i NØ Sibir med stykkgoods. Fartøyet var sprunget lekk i isen. Det måtte landsettes og forlattes.

21) Tre-M/S **KJELD I** (LGHQ)

Bygd av Löffholmsvarvet, Stockholm.

193 brt, 98 nrt, 300 tdw. 99.6 x 22.4 x 10.06

2cyl. 2T EV RM (J. & C. G. Bolinders Mek. Verkstads AB, Stockholm), 120 bHK, 6,5 knop.

1917: Levert som RICKARD for Erik Ohlssons Trävaru AB, Stockholm, Sverige.

1926: Solgt til V. H. Andersson, Oskarshamn, Sverige.

1927: Solgt til Skibs-A/S Motorfart (G. Haus), Florø. Omdøpt KJELD I.

1929: 17.08.: Brant i Måløy på reise Lofoten - Bergen med tørrfisk.

22) D/S **OLE AARVOLD** (MSVW)

Bygd av Mjellem & Karlsen, Bergen

842 brt, 484 nrt, 1.175 tdw. 187.9 x 31.2 x 13.09

3Exp. (M & K), 92 NHK

1919: Mars: Levert som LYNNGHAUG for D/S A/S Haug (A/S Mercator), Haugesund.

1925: Solgt til D/S A/S Vard (G. O. Aarvold & Co.), Oslo. Omdøpt OLE AARVOLD.

1929: 01.09.: Grunnstøtte v/Newfoundland på reise Twillingate - Buffet Harbour i ballast. Føreren bøtlagt for grov uaktsomhet.

23) Tre-M/S **KAPEREN** (MJDP)

Bygd i Vikør som galeas

82 brt, 70 nrt 76.2 x 22.0 x 9.2

1876: 11.08.: Levert som KAPEREN for Rasmus Lindøen & Thomas Enæs, Haugesund.

1900: 27.04.: Overtatt av Enkefru Modesta Lindø, Hgsu.

1904: 14.03.: Solgt til Henrik Larsen m.fl., Haugesund.

1905: 09.08.: Overtatt av Henrik Larsen alene.

1922: 19.07.: Overtatt av Skudenes & Aakre Sparebank, Skudeneshavn/Haugesund.

1922: 12.08.: Solgt til A/S Galeas Alliance (J. Førland), Bergen.

1929: 04.09.: Sank nord for Egerøy etter å ha sprunget lekk på reise Larsnes - Drammen med kalkstein.

24) Tre-M/S **GLITNE** (MVKS)

Bygd av Søndeled Verft, Risør

519 brt, 345 nrt, 750 tdw. 149.6 x 27.7 x 16.06

4cyl. 2T EV RM (J. & C. G. Bolinders Mek. Verkstad AB, Stockholm), 320 bHK

1920: Mai: Levert som NAUTIC for A/S Bronns Rederi (P. Bronn), Kristiania.

1923: Solgt til Skips-A/S Nautic (Leif Bull), Skien.

1924: Solgt til Skibs-A/S Glitne (H. A. Haraldsen), Tønsberg.

1929: 21.09.: Forlatt i Nordsjøen på reise Lysekil - Rotterdam med stein. sprang lekk etter å ha fått motorstans under uvær.

25) M/S **TRANSIT** (LFGR)

Bygd på J. Frerichs & Co. AG, Eimswarden

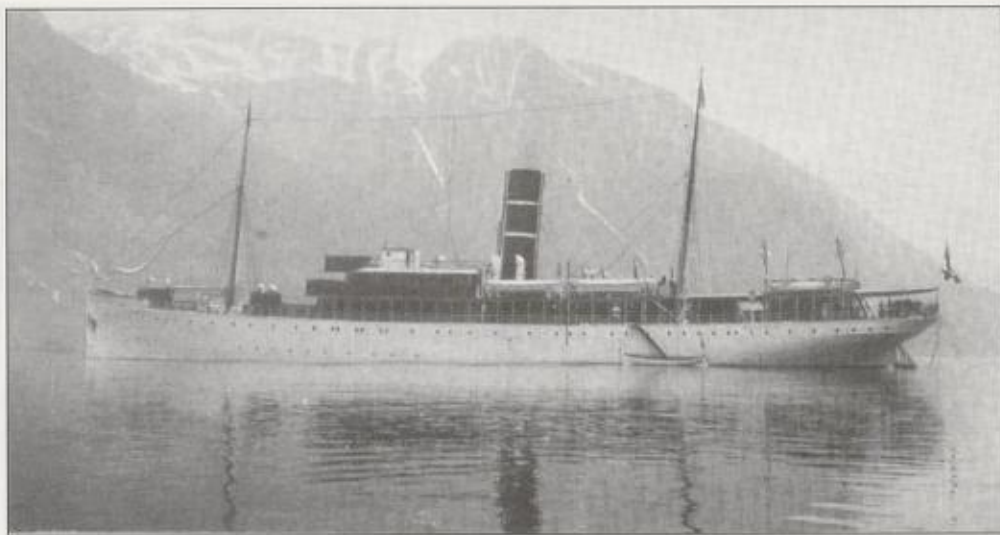
209 brt, 104 nrt, 250 tdw. 99.8 x 20.5 x 9.1

4cyl. 2T EV RM (Motorenwerke Mannheim AG), 120 bHK

1923: Nov.: Levert som MONTAN, trolig tysk innlandsfartøy.

1926: Solgt til A/S Lokaltransport (Wilh. Wilhelmsen), Oslo. Omdøpt TRANSIT.

Nordenfjeldskes gamle flaggskip Haakon VII gikk på grunn ved Stavenes i tåke 6. oktober. Skipet rente høyt opp på Heggholmen og veltet over. Akterskipet ble liggende på grunt vann. 18 personer omkom i forliset, mens skipet ble hevet, slept til Bergen, kondemnert og solgt til opphugging i Stavanger.



1929: 26.09.: Kantret og sank ved Strømtangen på reise Greåker - Oslo med cellulose. 2 mann omkom. Fartøyet hadde trolig manglende stabilitet.

26) D/S SUDERØY III (WPNV)

Bygd av Akers mek. Verksted, Kristiania (# 301)
152 brt, 34 nrt 99.0 x 18.3 x 10.9
3Exp. (Aker), 59 NHK
1910: Sept.: Levert som KLO for A/S Nor (Chr. Christensen), Sandefjord.
1913: Solgt til Hvalfangstelskabet Quelimane A/S (Thøger Andresen), Larvik.
1914: Solgt til Cia. de Pesca Baleira en Mossamedes (J. A. Ferreira & Co.), Lisboa, Portugal. Omdøpt JOHN.
1926: Solgt til Knut Knutsen O.A.S., Haugesund. Omdøpt LOANDA.
1929: Aug.: Overtatt av Hvalfanger-A/S Suderøy (Knut Knutsen O.A.S.), Haugesund. Omdøpt SUDERØY III.
1929: 05.10.: Grunnstøtte v/ Cape Sta. Maria, Uruguay, i tåke og storm, på reise Haugesund - Montevideo i ballast. Føreren bøltagt for uforsiktighet.

27) D/S HAAKON VII (MDGT)

Bygd av Trondhjems mek. Verksted, Trondhjem
1.347 brt, 832 nrt, 1.170 tdw. 250.3 x 33.2 x 14.08
3Exp.(TMV), 293 NHK
1907: Mai: Levert som HAAKON VII for Det Nordenfjeldske Dampskibsselskab, Trondhjem.
1929: 06.10.: Grunnstøtte og sank ved Stavenes på reise Kirkenes - Bergen i Hurtigruten. Kystlosen bøltagt for uaktsomhet. Fartøyet ble senere hevet og kondemnert.

28) Tre-M/S EKNE (MVPH)

Bygd på Stenkjær som seilfartøy.
60 brt, 38 nrt 64.4 x 23.3 x 7.3
2cyl. Bolinder PM, 39 bHK (innsatt 1913).
1893: Levert som ELIDA for ukjent eier.
1913: Ombygd til M/S.
1920: Registrert som EKNE for Trondhjems Aktietrælact-compagnie, Trondhjem.
192?: Solgt til Henrik Neraas, Bodø/Trondhjem.
1929: Brant etter å ha tatt fyr i maskinrommet på reise Bodø - Glomfjord med stykkgoods.

29) Jern-D/S SNARØ (MCJK)

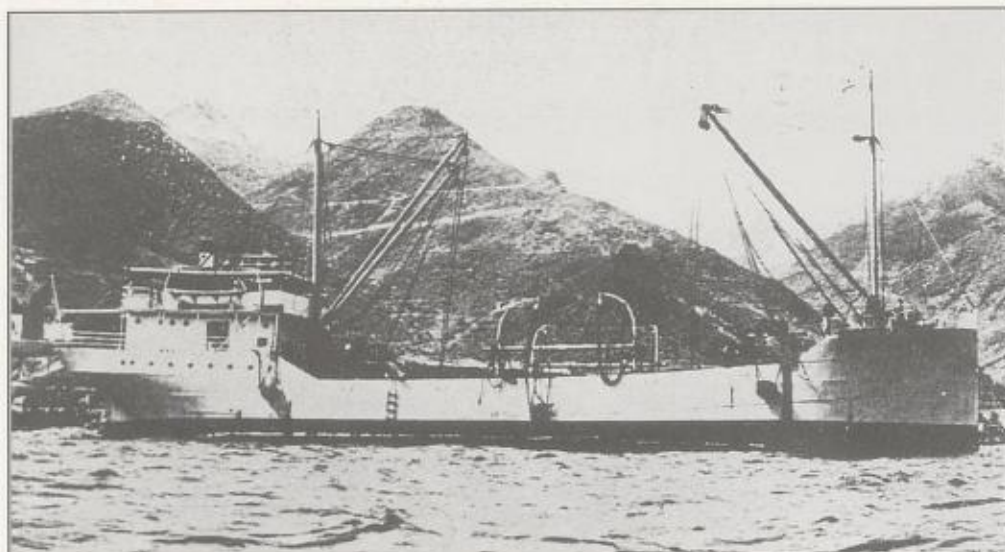
Bygd av J. Readhead & Co., S. Shields
1.272 brt, 762 nrt, 1.900 tdw. 234.9 x 34.2 x 17.02
2cyl.Comp.(Readhead), 126 NHK.
1885: Mai: Levert som ISLE OF GEORGIA for Isles SS Co. Ltd. (Dixon, Robson & Co.), Newcastle, UK.
1903: Mars: Solgt til A/S D/S Georgia (F. Reinhardt & Co.), Kristiansand. Omdøpt GEORGIA.
1915: Sept.: Solgt til S. O. Stray & Co., Kristiansand. Omdøpt SUND.
1916: Overført til A/S Sjøfart (S. O. Stray & Co.), Kr.sand.
1921: Overført til A/S Norsk Rutefart (S. O. Stray & Co.), Kristiansand.
1926: Solgt til P. A. Musæus Rederi A/S (P. A. Musæus), Oslo. Omdøpt SNARØ.
1929: 04.11.: Grunnstøtte i Østersjøen på reise Buseå - Ghent med trelast. Såvel fårer som styrmann bøltagt for uforsiktighet.

30) D/S EKKO (WQHG)

Bygd av Smiths Dock Co. Ltd., Middlesbrough (# 745)
895 t.dpl. 182.0 x 30.0 x 10.6
3Exp.(Smiths Dock), 1.400 iHK.
1918: 05.11.: Levert som HMS KILMAINE for The Royal Navy, UK (kanonbåt).
1920: 14.02.: Solgt til Robinson, Brown & Joplin, Newcastle, UK, for ombygging til lasteskip. Omdøpt KILMAINE.
1920: Levert som CROFTER for Brown Shipping Co. (Newcastle) Ltd., Newcastle, UK.
629 brt, 740 tdw. 172.2 x 30.0 x 10.5
1929: Solgt til A/S Ekko (N. H. Jelmert & A. Pedersen), Staubø/Tvedestrand. Omdøpt EKKO.
1929: 25.11.: Grunnstøtte ved Väderöarna på reise Stettin - Drammen med glass-sand.

31) M/S SOMMERDAG (MRBV)

Bygd av A/S Marstal Skibsbyggeri, Marstal
164 brt, 115 nrt, 270 tdw. 89.0 x 22.6 x 8.04
2cyl. 2T EV RM (J. & C. G. Bolinders Mek. Verkstad AB, Stockholm), 80 bHK.
1917: 23.04.: Levert som SOMMERDAG for Otto Mauritz Foyn, Kristiania.
1917: 03.09.: Solgt til Louis Paulsen & Co. m.fl., Kra.
1918: 01.04.: Solgt til Harald Konrad Evensen (A. Andreassen), Sandefjord.
1921: 14.07.: Solgt til Alf Mortensen, Drammen



Motorskipet Georg forliste i Nordsjøen 21. desember på reise fra Greåker til Sunderland med tremasse. Her sees det som Fred Olsens Bure.

1924: 14.04.: Solgt til M. R. Mikkelsen, Bergen.
 1928: 09.06.: Solgt til Jørg. Andreassen m.fl., Tromsø.
 1929: 19.12.: Sank i Varangerfjorden etter å ha sprunget lekk på reise Jarfjord - Tromsø med sild.

32) M/S GEORG (WQFJ)

Bygd av Nes mek. Verksted, Tønsberg (# 3)
 499 brt, 262 nrt, 700 tdw. 150.5 x 27.1 x 12.0
 4cyl. 2T EV DM (AB Atlas Diesel, Stockholm), 250 bHK
 1919: Levert som BURE for A/S Ganger Rolf (Fred Olsen & Co.), Kristiania.
 1926: Solgt til A. Rodriguez Lopez (Fred. Olsen & Co., Oslo), Santa Cruz de Teneriffe, Spania.
 Omdøpt SAUZAL.
 1929: Solgt til Ekerholdts Rederi A/S (Birger Ekerholdt), Oslo. Omdøpt GEORG.
 1929: 21.12.: Forlatt lekk og med slagside i orkanaktig storm i Nordsjøen. Var på reise Greåker - Sunderland med tremasse.

33) D/S ASLAUG (LFMR)

Bygd av Osbourne, Graham & Co., Sunderland
 993 brt, 588 nrt, 1.520 tdw. 210.5 x 33.3 x 14.09
 3Exp.(Richardsons, Westgarth & Co. Ltd., Sunderland), 121 nhk
 1909: Mai.: Levert som HOWDEN for Tyne-Tees SS Co. Ltd., W. Hartlepool, UK.
 1927: Solgt til D/S A/S Aslaug (John K. Haaland), Haugesund. Omdøpt ASLAUG.
 1929: 24.12.: Grunnstøtte utenfor Vigo p.g.av fyrforveksling. Var på reise Island - Vigo med klippfisk. 15 mann omkom.

34) Tre-M/S JUNIOR (WGJH)

Bygd av Vikkilens & Oddens Skibsbyggeri, Grimstad
 470 brt, 339 nrt, 700 tdw. 132.2 x 30.0 x 14.6
 2x 2cyl. 2T EV RM (Lysekils Mek. Verkstads AB, Lysekil)
 320 bHK
 1920: Juli:Levert som JUNIOR for A/S Janna (O. Steen), Kristiania.
 1929: 24.12.: Forlatt i Nordsjøen da skipet sprang lekk i storm på reise Tyne - Florø med kull.

35) Tre-M/S USTETIND (LDPR)

Bygd av Tangens Skibsbyggeri, Drammen
 546 brt, 306 nrt, 800 tdw. 161.2 x 30.5 x 12.6
 2x 2cyl. 2T EV RM (J. & C. G. Bolinders Mek. Verkstad AB Stockholm), 320 bHK.
 Opprinnelig kontrahert av Karl Jebsen, Bergen.
 1922: Jan.: Sjøsett som USTETIND for Tangens Skibsbyggeris Konkursbo, Drammen.
 1922: 30.05.: Midlertidig registrert på Skibs-A/S Ustetind (Karl Jebsen, Bergen), Drammen.
 Slept til Knut Skaaluren, Rosendal, og bygget ferdig i løpet av 1924.
 1924: 15.09.: Levert ferdig til Skibs-A/S Ustetind (Karl Jebsen), Bergen.
 1925: 23.02.: Solgt til Brødrene Aarsæther A/S, Ålesund.
 1929: 25.12.: Grunnstøtte ved Shetland etter å ha mistet propellen i stormfullt vær på reise Porsgrunn - Tyne med trelast.

Salgsannonse - NSS

NSS har for salg følgende:

SKIPET 3/88 å kr 40,-
 4/90
 1-2-3-4/91 å kr 50,-
 1-2-3-4/92
 1-2-3-4/93
 1/2-3-4/94

FLAGGBOKEN (Norges Skipsliste)

1985, 1987, 1989, 1990, 1992
 alle å kr 30,-

Register over merkepliktige norske fiskefarkoster å kr 30,-
 1968, 1973, 1976, 1978, 1980, 1982, 1984, 1986

MEDLEMSNÅL (NSS-flagget i hvitt-blått-sølv) å kr 50,-
 Oppgi om du ønsker **skrufeste** eller clip.

Postkort med M/S MIDNATSOL (1949), å kr 5,-

Porto kommer i tillegg. Påregn noen uker før du får varene.
 Artikler i uthevet skrift er det meget få av (evnt bare ett) eksemplar av.

Skriv til sekretæren: Leif M Skjærstad
 Lægdene 6B
 N-5030 LANDÅS

Selv om observasjoner er ment å være en aktualitetsspalte, betyr ikke det at en gammel observasjon er uinteressant. Er din iakttagelse spennende, gjør det ikke noe om den er både ett og flere år gammel. Ellers er spalten nå i den heldige situasjon at stofftingangen langt overstiger plassen vi har til rådighet. En viss siling kan derfor bli nødvendig. Det er å håpe at «observatørene» ikke tar dette ille opp.

Observasjonene fra **Helmer Hansen** (6063 Hjørungavåg) er sendt våren 1994:

AKERON (frakteskip/116/1912/ ex ANITAMERETE-81, et Horten-bygg, nå engasjert i sandgrubbing på Trøndelagskysten.

EDDY (frakteskip/43/1885) ble solgt til Hareid midt på 70-tallet, etter at tidligere eier havnet i fengsel. Opplagt. Ca 1980 ble fartøyet landsatt og ribbet for utstyr, før det ble senket på Storfjorden. EDDY er imidlertid fortsatt registrert i NOR.

FARFAR (fiske og frakt/40/1916) har ført en omflakkende tilværelse. Motorskifte i -93. Kaibygging på Røst, før opplag i Rørvik siden.

Det er ingen overdrivelse å si at **Arild Engelsen** (3150 Tolvsvød) har sendt observasjoner nok til å fylle spalten de nærmeste par årene. Her er et utvalg i første omgang:

Først en rettelse (se SKIPET 3/92 s 43 og 1-2/94 s 44); **VIKENES/VIKINGBANK** er begge feil navn på det observerte skip (i Os). Båten er **VIKANES** (fisk/39/1943), eid av Arne Møgster, og brukes i eierens oppdrettsvirksomhet. **VIKENES** (LHVQ) ble senket i

Nedstrandsfjorden 090493, mens **VIKINGBANK** nå hører hjemme på Flekkerøy og driver tråling.

AASEMOR (fiske/38/1941) ligger i Vadsø for restaurering, uten at fremdriften skal være særlig stor.

ADMIRAL YUMASHEV (krigsskip/7700/1976), russisk rakettkrysser av Kresta II klassen under slep av PURGA off Vesterålen 020794, på vei til hugging. Sic transit ...

AKSTHOLM (ex fiske/VA-79-K, N-62-H) nå lystbåt, sett i Stavern 7.94.

ANDUNGEN I (Frakteskip/85/1853) skal fortsatt være i fart. Hører hjemme i Rotsund, tvers for Havnes/Uløy.

BILBAO (frakteskip 42/1943) ble observert i fart senest i 1993. Har noen sett BILBAO aktiv etter det?

BORNØY (ex fiske/49/1947/ex REPPARFJORD) eies av Havna Hotel i Tønsberg og brukes som turbåt. Tidligere i fiske med Harstad (T-1-H) og Kvalsund (F-38-KD) som hjemkommuner.

BRANNMANN (ex tysk patruljebåt) tilhørte tidligere Tromsø Brannvesen. Nå i Håkonshella for restaurering.

CANNING (frakteskip/39/1907) tilhørte Herøy Canning på Moltustranda frem til tidlig på 80-tallet. Etter mellomspill i Rørvik og på Torvik, havnet båten på bergeskanten. Der ble den observert i Håkonshella (8.94) og ved Hordamuseet på Stend (8.95, LMS). Benyttes som dykkerfartøy. Noe forfallen.

CORONA (ex fiske/ex GRO N-70-H, HAVSULEN R-3-EF) som turbåt i Risør-skjærgården 7.94.

ELIDA FRAM (skoleskip/148/1914/ex FRAMVIK), svensk småtanker som nå tilhører en religiøs stiftelse. Planen er at den skal bli skoleskip, men ble observert i vanlig tankfart i Tønsberg-området 7.94.

FONNLAND (lastebåt/299/1961/ex GARD-EGG, BONN) grunnstøtte på Bukketjuvane 101294. Kom seg flott ved egen hjelp og fortsatte til Måløy.

GERD STENSEN (sandsuger/367/1967) er Norges eneste sandsuger i drift og har oppdrag landet rundt i forbindelse med oppmudringer, havneutbygging etc.

GUNDEVOR (ex fiske/H-220-FJ) hørte tidligere hjemme i Brandasund, men er nå lystbåt i Oslo-området.

HAVLEIK (ex fiske/23/1948/ex F-194-M) hører nå hjemme i Drøbak. Sett i Stavern 7.94.

HELMI (ex frakteskip/23/1926), omtalt i Observasjoner 3.89. Denne tidligere frakteskipet fra Kristiansund-området er nå fint oppusset og i god stand. **HAR NOEN OPPLYSNINGER OM DENNE?**

IRIS I (sandskute/46/1887) i lang tid opplagt i Florvåg. Skal visstnok være under restaurering, men det synes i hvert fall ikke utenpå.

KLOVNINGUR (fiske/ex færøysk/TN 161) ble kjøpt til Raudeberg våren-94 for fjerning av maskin og utstyr. Dette likte færingene lite. Da **TORBAS** (F-231-M) kom for å hente fartøyet 280595, var det «gjemt unna» i Fuglafjordur. Sleppe gikk likevel 29.5, men ble så oppbrakt til Torshavn. Frigitt samme dag og ankom Raudeberg 1.6. Det færøyske fiskeri er i krise, noe som truer med å sette ondt blod mellom de norrøne brorfolk.

LEIF (ex fiske/SF-100-B/1911) er nå hjemmehørende på Tjøme som seilkutter.

LYDERHORN (bilferge/161/1963/ex LYDERHORN, ATLØY) ligger ved et oppdrettsanlegg i Lerøyosen (nord for Lerøy).

RISVÆR (lastebåt/512/1963) grunnstøtte i Hindøyosen 181294 på reise Herøya-Rørvik med gjødning. Slept fri av **NORDSJØBAS** og fortsatte til Florø for egen maskin.

SENJAFJELL (småtråler/86/1987) chartret til Russland sommer-94 for prøvofiske langs kysten. Tildelt russisk fiskerinummer ARK-001. Sett i Vadsø 080794 for reparasjoner.

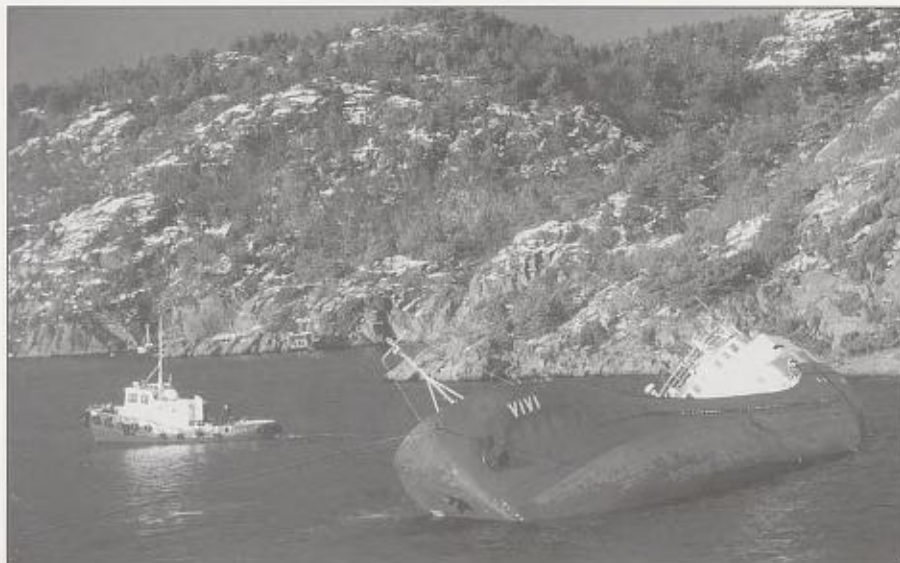
TOR (ex fiske/Ø-161-H) sank ved Årås i Oslofjorden 1977. Hevet og fikk i 1992 montert inn en Volvo-motor som skal ha stått i **SUNRISE** (nå MIDTHORDLAND).

VIVI (dansk lasteskip/399/1957) var underveis fra Köping til Aberdeen med ankerkjetting da lasten forskjøev seg 121194. Mannskapet gikk fra borde, men havaristen ble berget av **NORDSJØBAS** og slept til Mandal, der lasten ble losset. Så ble skipet slept til Marstal og reparert. 4.95 igjen satt i fart.

Storm-klasse MTB-ene **ARG** (1966), **GLIMT** (1966) og **TRAUST** (1967) pusset opp ved Mjelle & Karlsen Laksevåg sommer -94. Overlevert Kystvakten i hhv Estland, Litauen og Latvia 12.94.

Bjarne Børresen (4085 Hundvåg) sender en ikke helt fersk, men desto mer spennende observasjon:

KONG SVERRE (kyst & nattuteskip (868/



Ankerkjetting er skummel last. *VIVI* her under slep av bl a *MIKKI* inn mot Mandal 121194. Foto: Arild Engelsen

1914/ex STAVANGER I) i opplag ved Jadarholm ved siden av D/S **SNAR** (3270/1920) av Haugesund. **SNAR** ble brukt til kornlager i påvente av opphugging. Bildet har Børresen selv tatt fra sin motorbåt og året er sannsynligvis 1963. Mer av denslags ønskes.

Fra **Harald Sætre** (5260 Indre Arna): **SAGVÅG** (ferge/291/1943/ex FJÆRLANDSFJORD, GULA, WISCHAFEN) har tjent som tender i Stord-området i nær 20 år. Nå observert i Dåfjorden, muligens for ombygging. Virker noe medtatt. 270795 gikk en prektig kortesje av veteran-skip fra Os til Rosendal. I flott sommervær kunne en her se **GANN, GAMLE ROGLAND, BRUVIK, MIDTHORDLAND, GRANVIN, EITRHEIM** og **HELT**.

Svein Thore Sønstabø (5440 Mosterhamn) har frakteskuter som spesialer:

AASLAND (selvlosser/1246/1969) ble 140795 rent i senk på Kalundborg havn/Danmark av **POM KARIN**, en svensk tanker. **POM KARIN** traff foran styrehuset på BB side og **AASLAND** sank på et øyeblikk. Hevet, og ligger nå til reparasjon ved Bømmeløy Mek Verksted, ventes levert i desember.

AGNØY (frakteskute/40/1933/ex KVAMSØY-63) sett i Strusshamn 7.95.

ALLIANCE I (frakteskute/95/1957) var på vei nordover Langenuen med fiskefor natt til 040895, da hun rente på ved Skår lykt. Tre-skroget tok straks inn vann. Ble tatt under slep av R/S **NILS C P AURE**, men nær Hodnanes forsvant all oppdrift og **ALLIANCE I** sank på 50m dyp. Da en senere gikk ned med mini-ubåt, viste det seg at vraket hadde glidd utfor et stup og nå befant seg på store dyp. Båten var på vei fra Stavanger til Austevoll og Øygarden, og gikk for autopilot.

ARGONAUT (lastebåt/398/1967/ex SUSANNE DREYER-70) er påny kommet i fart etter to års opplag i Mosterhamn. Klassen var utgått.

BELLA /frakteskute/154/1930/ex ENGENSE-64) har gjort et overraskende come-back etter



Fra Jadarholm tidlig på 60-tallet: **KONG SVERRE** og **SNAR** i opplag. Fotografert av Bjarne Børresen

et mangeårig opplag. Er observert flere ganger i Sunnhordland og Hjeltefjorden i sommer, velstelt og fin. Denne båten er knapt forandret siden hun ble bygget for DS-AS Partagas i 1930 og må i høyeste grad være verneverdig når den dag kommer at hun er ferdig i fraktfart.

ELISABETH (lastebåt/453/1958/ex VANKO-94, RINGHAV-94, STÅLVARD-93, KANUTTA-66) i opplag Erdal/Askøy i 7.95 i begynnende forfall.

ELMINA (ex fiske/35/1906) har hørt hjemme i bergensområdet siste årene, men ble 5.95 observert i Trondheim, der restaureringsarbeider var påbegynt.

EMBLA II (ex fiske/34/1935) har hatt flere eiere i Indre Hardanger. 7.95 observert i Dåfjorden, der hun ble slippsett høsten -94. Har siden blitt liggende.

FEIEGUTT (frakt, ex fiske/49/1948) sett 7.95 på Ådnanes/Bremnes, der den skulle slippsettes. Har de siste årene hørt hjemme i Eikangervåg og er vel ikke lenger i aktiv sandfart.

FLAGHOLM (frakt, ex fiske/49/1943/ex

HALO-77, HAVBLOMST H-26-FS) ble brannskadet ca 1983, og slept til Dåfjorden. Her fikk hun overbygg og maskin fra den kondemnerte brønnbåten **SJØSPRØYT**. Har de siste årene ligget opplagt i Kysnesstrand, men ble 7.95 observert under broen til Salvøy/Karmøy.

GJØKEN (frakteskute/124/1913, se **SKIPET** 3.94 side 50) ble 7.95 observert ved et skraphandlerverksted nord for Klokkarvik/Sotra. Skal høyst sannsynlig rigges ned eller hugges.

GRENAA (frakt, ex fiske/29/1938/ex VA-8-F) sett under Rongesund bro/Øygarden 7.95. Båten, som vel har navnet etter maskinen, hører nå hjemme i Indre Sogn.

Fra bror **Kjell Birger Sønstabø** (4070 Randaberg):

JEPPE (frakteskute/25/1878) skal i lange tider ha ligget opplagt nær Jørpeland, men ble høst -94 solgt til eier på Randøy/Ryfylke for ombygging til oppdrettsfartøy. Sett på Hjelmenland 6.95.

JORUNN (frakt/58/1945) opplagt i Hetlevik/Askøy 7.95.

KASJETTEN (lystbåt, ex frakt/87/1930/ex **TOBIS, RYVAR, BAS**) sett Trondheim 5.95, under ombygging. Ombygging av eldre nyttefartøyer til lystbåter under ofte katastrofalt, estetisk sett. Så også her.

RØNNER (ex forskningsskip/126/1948/ex **PEDER RØNNESTAD**) opplagt i Bundefjorden, sett 7.95.

VALESKA, stor islandsk tresnurper, nedrigget hos Sjuve/Kristiansand i -93. Sett hos Hausberg i Forlandsvågen/Sotra 7.95.

VICTOR (lekter) velkjent fra Bergen havn gjennom mange år, nå under hugging på hvalstasjonen i Blomvåg.

Vrak av ukjent trefartøy ca 60-70', sett i Førdespollen/Sotra 7.95.

Tom Bjørge Jensen (1673 Kråkerøy) har fulgt den sørgelige historien om

MAANA (38/1926/ex **VEFSNA-82, MAANA-63**), nydelig liten bygderutebåt med fortid på Møre og i Vefsn (se **SKIPET** 1.90 s 62). Tidlig på 80-tallet solgt til eier i Fredrik-

RØNNER har sett bedre tider som PEDER RØNNESTAD. Her i Bunnefjorden 220795.

Foto Kjell B Sønstabø





Brannskadet MAANA i Fredrikstad sommeren -95. Foto ved Tom Bjørge Jensen

stad, senere solgt til Tistedalen og ble liggende i Halden. 11.89 igjen solgt til Fredrikstad, der en hadde planer om restaurering. Men forfalt overtok; tyver herjet, båten var flere ganger ved å synke og måtte berges av brannvesenet. Natt til 31.7-95 brøt det ut brann ombord og overbygget ble totalskadet. Etter dette ble MAANA heist på land på Øra og skal der brukes som fyllmasse under bygging av containerhavn.

Tom etterkyser ellers lesere som kan ha opplysninger om slepebåten LOM og dens skjebne. Kan noen hjelpe?

Halvor Habbestad (4262 Avaldsnes) har vært på den Helder:

ALCOR (stand-by, ex fiskefartøy/244/1949/ ex INGER LISE, ROMI, OCEAAN III) tilhørte MCD (Marine Contractors Den Helder), men ble solgt til Spania 5.95.

COR BOERSMA (tollkrysser/90/1982/ex OLAV V), i sin tid NSSRs flaggskip, men var vel ikke helt egnet. Nå tollkrysser med base i Den Helder.

EUAN (stand-by, ex hvalbåt/299/1936/ex AMI, RO, GOS VIII, TERJE 3) hører hjemme på Den Helder, Nederland, der eier var MCD. Sett på Den Helder 3.95, men solgt til Vest-Afrikas (Kamerun?) senere på våren. Tatt for nakosmugling utenfor Rotterdam 17.5 1995.

NORTHSEA SURVEYOR (stand-by, ex hvalbåt/299/1928/ex STRIL SURVEYOR, TERTEN, HVAL III, STAR XI) tilhørte og MCD på Den Helder, der hun lå opplagt 3.5.1995. Senere solgt til Spania.

OXBRIDGE (supply/1319/1974/ex SIRA SUPPLIER, BARRA ABERDEEN, OSA ABERDEEN, SAGITARIO, THOMAS-TURM) tilhørte Br Klovnings Rederi før salg til MCD 5.95, da skipet fikk navnet OXBRIDGE.

STM INSPECTOR (dykkerfartøy, ex lasteskip/707/1959/ex KNUT INSPECTOR, CAPE INSPECTOR, INSPECTOR, HELLE-SUND) opererer ut fra Den Helder pr våren 1995.

ZEEKOET (dykkerfartøy, ex bilferge/253/1963/ex KOMMANDOR SURVEYOR, HADSEL) for salg på Den Helder 5.95. Kjent ferge fra VDS' rute Svolver-Skutvik.

Fra **Alf Johan Kristiansen** (4275 Sævelandsvik):

NORFROST (frakteskip, ex hvalbåt-67/467/1937/ex TERJE 7) havarete nær Madland på Jæren 11.1967. Akerskip og motor fortsatt å se pr 7.95.

PROOF (tankbåt/99/1951) fikk 7-8.95 fjernet styrehuset til fordel for styrehus fra en dansk fiskebåt.

ROXO (slepebåt/99/1972/ex HAABRAND) på nordgående i Karmsund 170795 med en leker med kran og svær silo på. Bak lekeren hang DSD's gamle slepebåt KLAS. Hvor skulle denne ekvipasjen? Er KLAS solgt?

SILVER (fiskefartøy/291/1982) ved Ludvig Hystads Slip i Kopervik 7-8.95 for skifte av hovedmaskin.

KNM STAVANGER (fregatt/1450/1967) under slep sør Karmsund 270795. Skulle til Rosenberg i Stavanger for reparasjoner og ombygging. Marinens egne slepebåter utførte slepet.

En mengde observasjoner fra Arild Engelsen, Svein Thore Sønstabø og Trygve Eriksen står over til neste nummer pga plassen. Her er litt av hvert å glede seg til!

Skipsvraket - PROWESS

Ved

Leif M Skjærstad & Alf Johan Kristiansen

«Spikerbåten» PROWESS er ikke lett å finne om en bare ferdes langs allfarvei. Men sykler du Folkelånsveinen fra Førde (Sunnfjord) under mektige Kvamshesten i retning Askvoll, og tar av ned til den gamle dampskipskaien i Kvammen, kan du ikke unngå å se henne. Treskipet PORTREATH ble bygget i Aveiro/Portugal i 1943 for Royal Navy, og ble samme år tatt i bruk som minesveiper under navnet PROWESS (=djervhet). Etter krigen ombygget til frakteskip, med Bj Johannessen, Batnfjordsøra som eier.

Var 8.48 på vei fra Polen og Brevik til Nord-Norge med spiker og sement, da hun 30.8 grunnstøtte og sank ved idylliske Prestøy i Askvoll. Spikerlasten (derav «spikerbåten») ble raskt hevet. I 1952 ble vraket kjøpt av dykkeren Olav Aalen i Kvammen. Han hevet PROWESS og tok henne med seg hjem. Hovedmotoren (Alpha Polar 520 bhk) og annet utstyr kom i bruk i andre fartøyer. Men skroget ble liggende frampå Aalaneset like øst for dampskipskaien i Kvammen. Her ligger det ennå relativt intakt og må, som bildet viser, interessere både båtologer og botanikere.

Tilføyelse til SKIPSVRAKET 4.94 s 54:

Det er vraket av BJØRNULF som ligger i Ånevik/Bremanger. Skipet lå for anker på Iglandsvika da storstormen satte inn og det slet seg. Opplyst av Olai Larsen, Kalvåg.

Her står PROWESS på 43. året. Naturen tar sitt tilbake, men det går langsomt, langsomt....

Foto: Leif M Skjærstad 250795





HSD's nye hurtigbåt til ruten på Hardangerfjorden arvet det tradisjonsrike navnet Vøringen.
Foto Frode Folkestad

Nye rutebåter:

M/S **VØRINGEN** (LHSG) – 118 TBR. Levert 6.1995 fra Oma Baatbyggeri A/S til Hardanger Sunnhordlandske Dampskipsselskap, Bergen, for hurtigbåtrute Norheimsund–Odda.

Utgått av flåten:

M/S **RYGERFJORD** (LCOA) (599/150/1950). Levert 5.1950 fra A/S Mellem & Karlson, Bergen (bnr. 70) som KVINNHERAD for Hardanger Sunnhordlandske Dampskipsselskap, Bergen. Innsatt i rute Bergen–Kvinnherad, men var konstruert for å kunne vikariere i Sunnhordland Snøgrute for M/S SUNNHORDLAND. Båten var plaget av motortrøbel de første årene, og svarte heller ikke til forventningene. Hun ble derfor solgt allerede i 1957 til A/S Ofotens Dampskipsselskap, Narvik, som satte henne inn i ruten Narvik–Svolvær under navnet TRANØY. I 1961 ble den opprinnelige Crossley diesel byttet ut med en ny Wichmann diesel på 1.125 BHK. Fra 1965 ble hun leiet ut til Brand–Båtane A/S, Sykkylven, og fikk navnet BRAND VII. Nå ble det turer langs kysten istedetfor rutefart. I 1968 ble hun innkjøpt av Brand–Båtane og fikk hjemsted i Ålesund. Videre solgt 1981 til Aanen Nilsen Shipping A/S, Vedavågen/Kopervik. I 1988 solgt til L. Rødne & Sønner A/S, Sjernerøy/Kopervik, og fikk navnet RYGERFJORD. Slettet 22.06.1995 som "solgt til Panama".

Kjøp og salg m.m.:

April 1995:

M/S **MYKEN** (LAVS) (699/149/1975). Bygget som bil- og passasjerferge MOSKEN for A/S Vesteraalens Dampskipsselskap, Stok-

marknes, og satt inn i ruten Bodø–Værøy–Røst. Selskap/ferge og rute ble i 1988 overtatt av Ofotens og Vesteraalens Samskipsselskap A/S, Narvik. **MOSKEN** ble trukket ut av fergeruten i 1994 og ble solgt til Skips Invest Torstein Christiansen, Fyllingsdalen/Bergen. Først ble hun omdøpt til **BOSVE**, deretter til **MYKEN**. Ombygget til ro-ro cargo skip. Dukker nå opp i Norges Skipsliste med navnet **LINK**, denne navneendring har ikke vært rapportert tidligere.

M/S **S.K.S.** (LCHB) (99/180/1907). Bygget som dampskip SVENDBORGSUND for A/S Sydfyenske Dampskipsselskab, Svendborg, Danmark. Innkjøpt til Norge 7.1919 av Nils

Hovdan og Gustav Alexander, Kristiania, omdøpt til **ANGELO** og satt i rutefart i indre Oslofjord. Solgt 10.1922 til A/S Nesodden–Nordby–Frogn Dampskipsselskab, Kristiania. Videre solgt 1924 til A/S Bundefjord Dampskipsselskab, Kristiania, fra 1925 heter byen Oslo. Overført 1941 til A/S Nesodden–Bundefjord Dampskipsselskab, Oslo. Rekvirert av tyske styrker i Norge i årene 1942–1945. Utrangert som lokalrutebåt i 1950, solgt til Simon Innvær, Haugesund, ombygget til fraktebåt og fikk motor innstallert. Solgt 1951 til Hallvard Koløy P/R, Sæbøvik/Haugesund, omdøpt til **KOLØYHOLM**. Solgt 1954 til Ola H. Økland, Auklandshavn/Haugesund og omdøpt til **HØIEVARDE**. NyCallesen diesel i 1963, 245 BHK. Solgt 1966 til Selmer Knutsen P/R, Møsterhamn/Haugesund og fikk sitt foreløpig siste navn **S.K.S.** Solgt 1969 til Kjell Bærøy, Finnås/Haugesund, i 1977 omdannet til P/R Bærøy (Kjell Bærøy). Solgt 12.1983 til Bærøy Sandtransport A/S, Finnås/Haugesund. Har i de senere år fått ny Cateerpillar diesel på 245 BHK. Solgt 4.1995 til Ole Iglebæk Rasmussen, Bergen/Haugesund.

Mai 1995:

Finnmark Fylkesrederi og Ruteselskap, Hammerfest er nå omdannet til aksjeselskap og korrekt navn er Finnmark Fylkesrederi og Ruteselskap AS, Hammerfest.

M/S **EIVINDVIK** (LFOL) (49/–/1972) – Bygget som passasjer/legeskyssbåt og levert fra Brødrene Aa Båtbyggeri, Hyen til Dr. Tom Bache–Wiig, Eivindvik/Bergen. Utleiet til Fylkesbaatane i Sogn og Fjordane for lokale passasjeruter i Gulen. Solgt 1977 til Hilmar

Ifølge kollega Båtologen ble gamle Rygerfjord kjøpt av AB Skogsfly Cassel Aero, Stockholm 29.4.95 for SEK 3,24 millioner fra Investrel Corp, Panama, som hadde kjøpt den samme dag for NOK 1.1 millioner. Skipet kom for egen maskin fra Stavanger og har i sommer ligget ved Södra Mälarstrand som hotellskip. Foto fra Anders Ahlerup



Lervik, Haugesund/Bergen og blir heretter benyttet som skyssbåt. Solgt 1981 til A/S Sjøtransport, Buøy/Bergen og videresolgt 1982 til A/S M/B Eivindvik, Hundvåg/Stavanger. Solgt 3.1987 til A/S Custos Finans (Torbjørn Paulsen & Co.), Tønsberg. Solgt 11.1989 til Agasøster Båtservice A/S, Rubbestadneset/Bergen. Solgt 5.1995 til Stord Cruise Service AS, Sagvåg/Bergen.

M/S **NORDBRISE** (LXZM) (484/-/1959) ex RØST - 75 - Norbris AS, Tromsø/Oslo. Omdøpt til **NORDBRIS** og er nå reg. i Tromsø.

M/S **SKIVIK** (JWRM) (156/-/1957). Bygget som bil- og passasjerferge DØNNA ved Kaarbøs mek. Verksted A/S, Harstad (bnr. 21) for Helgeland Trafikkselskap A/S, Sandnessjøen. Solgt 1981 til Den norske Stat (Statens Vegvesen), Bodø, omdøpt til SJØVEG. Ombygget til pelebåt. Solgt 6.1989 til Ørneslaks A/S, Ørnes/Bodø, omdøpt til SLIVIK. Anvendt som hjelpefartøy ved oppdrettsanlegg. Solgt 11.1991 til Torris Products Ltd. AS, Halså/Bodø? og er nå solgt til Helge Nymo, Bodø.

Juni 1995:

M/F **BRUVIK** (LJAA) (782/287/1980) - A/S Bergen-Nordhordland Rutelag, Bergen er omdøpt til **MANGER**.

M/S **GAMLE BRUVIK** (LHIZ) (307/-/1949) som ble tilbakekjøpt til Norge fra Finland 8.1994 av Indre Nordhordland Dampbåtlag AS, Fotlandsvåg/Bergen, har nå fått sitt opprinnelige navn **BRUVIK** igjen.

M/S **H. NYMO** (LNMK) (169/-/1962). Bygget som bil- og passasjerferge VESTVEG EN av Kaarbøs mek. Verksted, Harstad (bnr. 35) for A/L Vesterålens Trafikklag, Sortland. Selskapets navn ble i 1963 endret til A/S Vesterålens Trafikklag. I 1992 overført til Eier-selskapet Nordtrafikk AS, Sortland. Utrangert som bilferge og solgt 12.1993 til Helge Nymo, Bodø/Sortland, omdøpt til H. NYMO. Solgt til Buner Bukser og Båttransport A/S, Nam-sos, foreløpig uten navneforandring.

M/S **HELGELANDSEKSPRESSEN** (JWOR) (197/-/1985). Levert 7.1985 fra Brødrene Aa Båtbyggeri A/S, Hyen (bnr. 175) for Saltens Dampskibsselskab A/S, Bodø, og innsatt i hurtigbåtrute Bodø-Helgeland. Overtatt 9.1991 av Ofotens og Vesteraalens Dampskibsselskab A/S, Narvik. Solgt til Sørlandscruise A/S, Flekkefjord, omdøpt til **SØRLANDSCRUISE** og innsatt i rutefart Oslo-Arendal.

M/S **HOLMTUN** (LEDW) (98/-/1913) ex FJELLTUN - 72 ex HØLEFJORD I - 50 ex ENGENE - 29 ex SUNDAL - 28 (historie står i SKIPET 1-2/1994) - fra Gjersvik & Mosling AS, Brønnøysund til Brønnøy Sjøtransport AS, Brønnøysund.



Hurtigruten i Chicago. Dette usannsynlige syn er fanget inn av den utflyttede trønder Peter Lyse og viser Caribbean Mercy, ex Polarlys i Midtvestens hovedstad 27. juni i år. Peter Lyse som har en fortid som navigator, seilte som stymann med skipet fra Chicago til Duluth i slutten av juni. Nå skal det være på plass i Vestindia.

Fjordglytt

Vår første Westamaran seld til Sverige
Av Frode Folkestad

KATAMARANEN **FJORDGLYTT** vart bygd av Westamarin AS i Mandal, dengong Westermoen Hydrofoil AS, og overlevert til Fylkebaatane i Sogn og Fjordane 1. juni 1971. Nokre dagar seinare vart båten sett inn i rute mellom Bergen og Sogn. Året etter, i mai 1972, vart det oppretta snøggbåtrute mellom Bergen og Nordfjord, og frå dette tidspunkt veksla båten mellom å gå Sogneruta og Nordfjordruta.

Fjordglytt vart ein fast "travar" i snøggbåtrutene fram til vinteren 1987. Då fekk båten avløyning av ein ny generasjon hurtigbåtar. Frå desember 1987 lå båten for det meste stille i Bergen, men vart leigd ut til sporadiske oppdrag og gjekk avløyning ved behov.

Frå 1. juni 1989 vart båten sett inn i snøggbåtruta mellom Bergen-Gulen/Solund. Her gjekk den i rutefart til båten vart teken ut av rute 31. august 1990, då snøggbåtruta på Solund vart lagt ned.

Båten hadde eit "come-back" i Sule-ruta jule/nyårshelga 1990/91. Såleis er 1. januar 1991 den siste dagen *Fjordglytt* gjekk i ordinær rutefart for FSF. Sidan har båten lege i opplag i Florvåg.

Fjordglytt har også gått nokre spesielle oppdrag for FSF. 2. påskedag 1979 frakta båten vise-president i USA, Walter Mondale, med fylge frå Fjærland til Bergen med militær eskorte. Hausten 1988 vart han leigd ut til personelltransport i Yrkefjorden i Rogaland i samband med bygginga av Gullfaks-C plattformen. I helgene låg båten i Stavanger.

Fjordglytt fekk æra av å innleia spesialturane Bergen-Kinn i juni 1989. Sidan har FSF gått tur ein sundag kvart år sidan i samband med Kinnaspelet.

Fjordglytt er no seld til Koster Marin AB, Koster, for NOK 400.000 og bli å sjå i svenske farvatn. Formelt flaggskifte fant stad onsdag 4. oktober 1995 klokka 1200. Båten skal sigle under namnet *Kosterfjord* av Koster i framtida.

Båten gjekk frå Bergen om morgonen fredag 6. oktober ca kl 0945 og første stogg på ferda til Koster var Stavanger.



Mer om seilskip

Ref.til Göran Åborg forespørsel om brigg "Bylgia", kan jeg fortelle følgende: Bygd 1857 i Frankrike. Drekthet: 77,5 coml. Net: 162 tonn. Dim: 76,5-22,0-12,5' Innkjøpt til Norge i 1875 av H.Syvvertsen med flere, Tønsberg Februar 1878 overtatt av I.R.Bull, Kristiania, samme navn. Utgikk 1880 av registeret..

Olav K. Westby, Finnsnes spør om seilskute "Ragnhild". Det jeg kan si er bare at det kjenningssignal som blir oppgitt, ikke eksisterer i det Norske Register. Man brukte ikke tall den gang i kjenningssignalene, så det må være noe feil tilstede. Derimot var flere av flaggsignalene den gang anderledes, så det er antagelig en forveksling med nutidens flaggsignaler. Jeg har 6 forskjellige seilskuter med navnet "Ragnhild" og med andre kjenningssignaler. Oppgi hva slags seilskute hun er og hvordan signalflaggene ser ut, da kan det kanskje være mulig å løse denne gåte.

Håkon Larsson-Fedde

Rettelser til H.M. Wrangell & Co.

Nr. 1 Skonnertbrigg "Vingolf" - Iflg. Norsk Veritas eid av R.G.Hagland alene og først i 1886 registrert på H.M. Wrangell.

Nr. 2. Galeas "Sylfiden" - Iflg. Norsk Veritas eid av R.G.Hagland alene intill 1888 da hun ble overtatt av H.M. Wrangell m.fl.

Nr. 2. Skonnertbrigg "Carl Rosenius" - Kjøpt 1897 av A.Berge, Farsund og omrigget til skonnert. I 1898 overtatt av B.E. Tomstad m.fl., Farsund.

Nr. 4. Bark "Hellespont" - Kjøpt 1887 av A/S Hellespont (C.Zernichow), Kristiania. Eid av Chr. Rytter, Kristiania i 1890 som solgte henne i 1890 til H.M. Wrangell m.fl.

Nr. 6. Kutter "Axel" - Solgt i 1902 til A/S Axel (P. Bogen), Sandefjord og innsatt dampmotor. I 1908 kjøpt av A/S Axel (O. Herland), Sandefjord. Overtatt av Ernst Rohde, Sandefjord i 1913 som igjen solgte henne til Kr.sund N. i 1914.

Nr. 7. Bark "Undine" - Innkjøpt til Haugesund i 1889.

Nr. 9. D/S "Nordcap" - Kjøpt 4/1883 av D/S Ellen, København og omdøpt "Agnes". I 6/1886 overtatt av Fa.H.T. Christiansen, København, samme navn. 10/1886 kjøpt som nevnt av A/S Nordcap (Jens Meinich & Co), Kristiania.

Nr. 11. Skonnertskip "Activ" - Bygd for S.S.Hervig m.fl., Haugesund. Solgt 1879 til Hans Jacob Olsen m.fl., Haugesund. Tilbake til S.Hervig i 1891 som solgte henne til Wrangell i 1896.

Nr. 18. D/S "St.Olaf" - Eid av Jacob Christensen m.fl., Bergen fra 1886 til 1887.

Nr. 19. D/S "Ceres" - I 1892 eid av Bergh & Helland m.fl., Bergen, overtatt av Wilhelm Jebsen m.fl., Bergen i 1898 som solgte henne til Wrangell i 1899.

Nr. 21. D/S "Lesseps" - Levert 1881 til Jacob Christensen m.fl., Bergen. Overtatt først i 1887 av Harloff & Bøe da Jacob Christensen døde.

Nr. 22. D/S "Forsøg" - Levert 1889 til Ångfartygs A/B Baltic, Göteborg som "Fia".

I 1894 kjøpt av Henning Christie m.fl., Kr.sund N. Først i 1900 kjøpt av Wrangell m.fl. Så i

1907 ble T.Lodden m.fl., eier og han solgte henne i 1909 til Christian Jakhelln m.fl., Hauge-

sund. Videre i 1914 til United Sardine A/S, Haugesund som i 1915 solgte henne til

A/S D/S Dina Lea (Erik Grant Lea), Bergen under samme navn. I 1916 omdøpt "Dina

Lea". Videre solgt i 1917 til M.Knutsen, Ålesund, men fremdeles registrert i Bergen.

Samme året overført til Siglufjord Salteri og Anlæggskomp. ved Trygve Klausen og regi-

strert i Ålesund under navnet "Siglufjord".

I 1922 reg. under bare M.Knutsen og ombygd til fiskebåt. I 1923 kjøpt av E. Ånesen,

Stavanger som i 1923 solgte henne til A/S D/S Start (Rogde & Bøe), Bergen, samme navn.

Videre solgt 1925 til A/S D/S Siglufjord (A/S Nordgreen & Larsen) Bergen, samme navn.

I 11/1926 kjøpt av Hans Storaas, Bergen, omdøpt "Kringstein" og i 1932 registrert på Hans

Storaas m.fl., Bergen. Overført 12/1932 til Lars Storaas m.fl., Bergen. I 1935 sprang lekk

den 13/4 og sank ved Skongenæs på reise Måløy til Ulfsvjord.

Nr. 46. D/S "Unita" - Reg. 1949 på Wallem & Co.Ltd., Panama og først i 1951 reg. på Far

East & Panama Transp. Corp., Panama.

Håkon Larsson-Fedde

Redningsskøyte

RS 37 Catherine Booth, redningsskøyte bygd av Colin Archer 1899-1900. Drevet av Frel-

sesarmeen frem til 1930 da den ble gitt til Redningsselskapet. Solgt ut av flåten i 1938,

videre skjebne ukjent.

Ble solgt til Leacock & Cie Ltd, Madeira via Victor Thorn. Et rykte forteller at skøyta

ble solgt til en finansmann i Frankrike, andre rykter forteller at den befinner seg i Sør-Eng-

land. Vil en etterlysning i SKIPET hjelpe med å finne frem til flere detaljer om fartøyet?

Leif M Bjørkelund

* * *

I SKIPET nummer 3.95 spør Olav K Westby om opplysninger om italiensk skip forlist i Finnsnesrenna i 1942. Jeg kan opplyse følgende:

Skipet var fransk *Nicole Schiaffino* 1920/4974 (ex *Muirton, Silene*), beslaglagt av tyske myndigheter. Drevet av reder Leth & Co,

Hamburg, uten navneendring. Skipet grunnstøtte 15. mars 1942 og ble landsatt for ikke å synke. Bygget av Palmers Co, Newcastle (#912). Fransk rederi: Soc Algerienne de Navigation pour l'Afrique du Nord, Alger.

Erling Skjold

Kryddermoen 1b

8050 Tverlandet

Mer til skipslistene

Til Fearnley & Eger i SKIPET 3.93, samt rettelsel 4.93 og 3.95:

Nr 12 OSLO Strandet 02.09.1902. Solgt 27.09.1902 til japansk kjøper for 8.360 Yen.

Til H M Wrangell & Co i nr 3.95:

Nr 6 AXEL Drev i land 25.12.1917 i Trondheims-leden etter motorhavari.

Nr 9 NORDCAP Oppbrakt av tysk ubåt UC-21 10 nm vest av La Rochelle og sprengt etter kontroll.

Nr 10 MINERVA Oppbrakt av tysk ubåt UC-61. Skipet forsøkte å unnsnippe, men stanset

etter flere artilleritreff. Ubåten sprengte deretter skipet.

Nr 12 NORA Vraket solgt 08.11.1902 til AS Jadar, Stavanger for kr 4.005. Berget av

bergingsdamper Erling Skjalgson i august 1903.

Nr 13 FERNANDA Seilte inn i tysk defensivt minefelt. Et tysk vaktskip forsøkte å

stanses skipet uten hell.

Nr 15 KONG HAAKON Seilte i en 8-skips konvoi (uten eskorte). Denne ble angrepet av

trysk ubåt UC-65 med artilleri. Kong Haakon var skip nummer fire som ble skutt i senk

etter kraftig beskytning. De greske dampskip

Aghia Paraskevi, Constantinos og Taigetos ble senket fra samme konvoi.

Nr 19 CERES Vraket solgt 22.01.1900 for GBP 208. Var på reise Trapani-Kristiansund

med salt.

Nr 20 ARGO Seilte i tysk minesperre nr 241. Utlagt 27.01.1917 av tysk ubåt UC-26.

Nr 22 FORSØG Sprang lekk og sank i storm ved Stadt 13.04.1935 som *Kringstein* av Ber-

gen.

Nr 28 SKJOLDULF Oppbrakt av tysk ubåt UB-18 og sprengt etter kontroll.

Nr 30 STRALSUND Oppbrakt av tysk ubåt U-78 og sprengt etter kontroll.

Nr 35 SIGRUN Oppbrakt under beskytning av tysk ubåt U-50 og sprengt uten kontroll.

Nr 44 SØRLAND Oppbrakt under beskytning av tysk ubåt UC-21 og sprengt.

Nr 48 ELLEN Oppbrakt av tysk ubåt U-155. Tysk prisebesetning tok skipet nærmere

land før det ble sprengt.

Nr 56 CORONA Vraket hevet 17.10.1947, men sank igjen under slep 19.10.1947.

Nr 59 AUGVALD Skipet ble skadet av minesprengning 17.09.1940 ved Methil.

Nr 67 HARALDSVANG Lå i Hong Kong for reparasjon. Berget 06.06.1942 og satt i fart som japansk *Toryo Maru*. Senket (sann-

synligvis bombet eller minesprengt) 17.05.1944 utenfor Choshi, Japan.

Nr 70 **PROFIT** De overlevende berget av engelsk jager *HMS Wallace*. Vraket i pos 51.47,27N-01.30,33Ø, sprengt ned.

Erling Skjold
Kryddermoen 1b
8050 Tverlandet

Fotoetterlysninger

Anton Landøy, 6986 Værlandet, seilte med Odd Godagers skip *Norse King* i 1941-42. Han ønsker å få et foto av båten. Kan noen hjelpe?

Er det noen som kan hjelpe med foto av følgende tidligere Wilh Wilhelmsen-skip:

D/S **HEIMDAL** ex *Egremont Castle*, WW årene 1907-1910

MS **STEIN**, ex *Nindorf*, WW 1921-23

M/S **TRANSIT**, ex *Montan*, WW 1925-1929.

Per Alsaker
Nebbeveien 15
5033 Fyllingsdalen

Jeg har forsøkt forskjellige steder å få tak på et bilde av D/S *Munorway* av Oslo, som jeg i mai/juni 1934 seilte med som kullempet/fyrbøter fra USA til Nord-Europa.

Munorway tilhørte Conrad Boe, Oslo, og var på vel 6.000 tdw. Etter utlossing i Rotterdam i slutten av juni 1934 ble skipet solgt til Estland eller Latvia. *Munorway* var bygget ca 1909, kanskje noe senere. Skipet ble på den tid jeg var ombord ført av kaptein Konrad Meidell fra Bergen.

Jeg har seilt til sjøs hele mitt liv og har bilder av de andre skip jeg har seilt med, men mangler *Munorway*. Hvis noen kan skaffe meg et bilde av skipet vile jeg være meget takknemlig. Størrelsen er ikke så nøye.

Karl Steel Olsen
Skoleveien 5
4870 Fevik
Tel 37 04 72 77

Selges/Byttes

Jeg har følgende registre som jeg ønsker byttes i rederiaviser (helst), rederiflagg eller bilder:

Lloyd's Register of Ships A-G, H-O
1981/82

Lloyd's Register of Ships A-G, H-O
1991/92

Norske Veritas skipsregister 1976

Clarkson Tanker Register 1979

Clarkson Bulk Register 1984

Clarkson LPG Register 1977

Håvard Jørgensen
Christoffer Hellums v 13
0951 OSLO



Toralf Nilsen i Tvedestrand, som vet det meste om arendalsflåten, har grepet fatt i vår aller tidligste rederiliste, om Adolph Hauges Rederi i SKIPET nr 1.1975. Dette rederiet hadde tilsammen seks skip, samtlige med navn på "*Tora*". Rederiets siste skip, tradisjonstro døpt *Tora*, fikk en uvanlig utgang.

Skipet var levert fra Larvik Slip & Verksred i april 1921 som *Kong Bjørn* til Det Søndenfjelds-Norske Dampskibsselskab i Oslo. Det var av verftets vanlige type med halvdekk akter, på 1250 tdw, med tre luker og triple-maskin. I mellomkrigstiden seilte skipet i Søndenfjeldskes fart mellom Norge og Tyskland.

I juli 1948 ble skipet kjøpt av Skips-AS Hauges Rederi, Arendal for 900.000 kroner og fikk ved overtagelse i Sarpsborg navnet *Tora*. Som arendalsskip kom det til å seile i vanlig nordsjøfart.

Høsten 1956, under et fast fraktmarked grunnet urolighetene i Øst-Europa, ble skipet solgt til Skips-AS Otteid (Frederik F Zimmer),

Oslo for 525.000 kroner og skiftet navn til *Inger*.

Det for nye rederiet var vel dette en uheldig disponering, da det gikk i opplag i Fredrikstad 4. mai 1957. De følgende år ble plaget av svake frakter som særlig rammet slike eldre og arbeidskrevende skip. *Inger* ble liggende inntil oktober 1958, da hun ble kjøpt for 6.800 pund, eller 136.000 kroner, av Peder Knudsen i Arendal. Skipet kom til verkstedets anlegg i Arendal 2. november, trolig under slep. Det fikk nå navnet *Bonafide*, som betyr "God tro".

Her kan Toralf komplettere historien:

Peder Knudsen var samtidig eier av Arendals Skibs-Ophugnings Co, og i og med at fartøyet ble lagt opp der, er det rimelig å tro at det var "Ophugningen" som kjøpte det. Meningen var å sette skipet i fart igjen, men da Knudsen var en gammel mann, lot sønnene det bli liggende i opplag til han døde. Det ble da hugget, men ikke i Arendal.

Bonafide ble 24. oktober 1960 solgt til IS Surplus Trading, Kjøpmannskjær ved Tønsberg og hugget det året etter.

Postkort

Postkort med færger og passagerskibe samt fotos af færger sælges/byttes. Jeg har også foptos af enkelte svenske fragtskibe.

Jeg søger bl a postkort/fotos af Bastø-færgerne og Scandi-Lines ferger.

Martin Jensen
Hasselparken 9
DK-2970 HØRSBOLM
Danmark

For salg

Følgende utgaver av
Det Norske Veritas skipsregistre
selges:

1918 - 1921 - 1948	Kr 1.000 per	
stk		
Hele serien 1950	Kr 700	"
" 1960	Kr 600	"
" 1970	Kr 500	"
Samt 1982 og 1985	Kr 500	"

Henvendelse telefon 52 72 58 22
Haugesund

Utrangering av Storm-klasse kanonbåter

I desember 1994 gikk fem kanonbåter av Storm-klassen ut av KNM's flåte. Tre båter, KNM GLIMT (P 962), KNM TRAUST (P973) og KNM ARG (P968) er gitt som gave til de baltiske land av Den norske stat. Balterne skal bruke båtene til kystvakt-tjeneste. Før overlevering i desember 1994 ble båtene strippet for våpen og våpensystemer. I tillegg gjennomgikk de en overhaling og oppussing ved Mjelle & Karlsen, Laksevåg Verft.

KNM GLIMT er blitt litauisk om omdøpt DZUKAS. KNM TRAUST er blitt latvisk og omdøpt BULTA, mens KNM ARG er blitt estisk om omdøpt TORM.

Samme måned ble KNM ODD (P975) og KNM BROTT (P974) solgt og overlevert Brødrene Anda, Stavanger for opphugging.

Av de 20 kanonbåtene av Storm-klassen er tidligere KNM PIL (P976) utrangert etter havari i 1979. Skroget står på Havari-skolen på Håkonsvern og benyttes til røykdykkingsøvelser. KNM STORM (P960) er omklassifisert til prøvofartøy (havne-fartøy) med pennantnummer VSD 11. KNM TROSS (P771) og KNM ROKK (P978) ble opphugget hos Brødrene SAnda på nyåret 1993, mens skroget til KNM BRANN (P970) sommeren 1993 ble utlånt til Industriens Faglige Opplærings-senter (IFOS) på Laksevåg til bruk ved opplæring av sveisere.

De ti gjenværende kanonbåtene av Storm-klassen vil forbli i KNMs flåte inntil en ny generasjon av MTB'er blir innfaset, trolig kort etter årtusenskiftet.

JCE

Skipsfartsoversikter

Trondhjems mek Verksted
"- her byggedes skibe-"

Pris kr 290

Flåtelister med bilder for følgende selskaper:

Namsos Trafikkselskap	Kr 40
Fosen Trafikklag	Kr 60
Helgeland Trafikkselskap	Kr 75
Torghatten Trafikkselskap	Kr 60
Finnmark Fylkesrederi	Kr 70
Bachke & Co, Trondheim	Kr 70

Porto i tillegg

Bestilling til:
Finn R Hansen
Hallfred Høyems v 49
7047 TRONDHEIM
Tel 73 91 59 81

Korreksjoner til Trondhjems mek. Verksted "-her byggedes skibe"

Fra Finn R Hansen

Følgende tilføyelser og korreksjoner bes tatt inn i boken om TMV:

Bnr. 258/611 BADEN

22.12.1988: Sunket utenfor Texel på reise
Bergen-Antwerpen

Bnr 294/787: CONCEPTION MARINO

Personbilkapasitet: 180
Deutz hovedmotor type SBV 6M 540

Bnr 295/788: CACICA ISABEL

Som for bnr 294/787

Bnr 284/698: SCANDINAVIA

1966: Forlneget 20m ved Nylands/Oslo
Maskineri: 4 stk Nohab diesel type SF112VS-F

Bnr 286/713: FALSTER

1977: Forlenget 20m i Göteborg
Maskineri: 4 stk Nohab diesel type SF112VS-F

Bnr 285/712: BENCHIJIGUA

Hovedmotor: 2stk Nohab diesel type SF16RS-F

Byggenummer 221: MIM

1981: omdøpt til *Oba*

Bnr 117: SKJERVØ

1965: Solgt til Br Anda, Stavanger og nedrigget
til lekter. Gitt navnet *Odin*. Trolig hugget på
midten av 70-tallet.

Bnr 267/622: VÅGAMOT

1994: Solgt til Sandnessjøen og opplagt ved
Slipen MV.
7.7.1995: Brann ombord. Tauet ut av havne
bassen get og senket på 300 meters dyp i
Botnfjorden.

Bnr 42: KIBERG

1916: Overtatt av Chr Salvesen, Leith (The
South Georgia Co). Ombygd til lekter for
kjøtt og mel.
1936: Sunket etter brann ombord (Syd-Geor-

Medlemsnytt

Nye medlemmer 02.08.1995 – 31.10.1995.

935 B	Kåre Mæhle	-	5444 ESPEVÆR
1359	Inge-Jonny Hide	-	6082 GURSKEN
1360	Sverre Meling jr.	Haraldstunet 23	5500 HAUGESUND
1361 Ø	Hans Jakob Larsen	Jacob Neumannsvei 68	1364 HVALSTAD
1362	Leif Arne Hope	Solbakken 57 B	6400 MOLDE
S-1363	Harald Mellbye	P. O. Box 7	S - 196 21 KUNGSÄNGEN
1364	Paul O. Furdal	Kvernahaugen 8	5500 HAUGESUND
1365	Gunnar Clementsen	Fridtjof Nansensvei 21	4250 KOPERVIK
1366	Reidar Gilde	Hagenesvegen 19	6200 STRANDA
1367	Geir Ove Sitter	Bruraleite 3 B	4330 ÅLGÅRD
1368	Signar Slåttøy	Blomstervikveien 16 B	8900 BRØNNØYSUND
1369 B	Aksel Nilsen	Eliasmarken 16	5034 YTRE LAKSEVÅG

Korrigeringer/ adresse endringer m.m.:

324 B	Geir E. Skaret	Liarstøl 15	5400 STORD
362 Ø	Asbjørn Vatle	Strømsveien 12	2010 STRØMMEN
761	Lars Ole Hagland	Liljeveien 15	4022 STAVANGER
813	Odd Torkildsen	Salsgt. 39/503	9600 HAMMERFEST
819	Geir Leon Tveit	Porsangergt. 9	9750 HONNINGSVÅG
1120 Ø	Høgskolen i Vestfold,	Biblioteket-Borre (Raveien 197, Borre)	Postboks 2243 3101 TØNSBERG
1155	Magne Jørgensen	Rossabøskogen 4	5500 HAUGESUND
1282 Ø	Magne Enger	Strømveien 131, Leiligh. 606	0663 OSLO
1301 B	Per Ove Våge	Horneland	5400 STORD
1314 Ø	Jahn Jahnsen	Postboks 1100	3901 PORSGRUNN
1331	Thorleif Ervik	Stokkaveien 21 oppg. A	4024 STAVANGER

Fra bokhyllen

Arnold Kludas: **Damals auf der Unter-Elbe**
Format A-4, 120 sider, rikt illustrert
ISBN 3-928473-21-2
Pris: DM 70 (inkl porto ved kontant betaling til utgiver)
Verlag Gert Uwe Detlefsen
Riihimäki-strasse 38 a
D-23795 Bad Segeberg

Arnold Kludas er for mange kjent som bibliotekar ved Deutsches Schiffahrtsmuseum i Bremerhaven og forfatter av tallrike bøker om tysk skipsfart og i særdeleshet passasjerskip. Nå har han gitt et nostalgisk tilbakeblikk på de gode etterkrigsårene, fra 50-tallet til 70-tallet, og fanget inn skip og stemninger ved Elben, dvs Hamburgs havn.

Omslagbildet viser Fred Olsens dampskip *Bonn* fra 1928 som stevner nedover Elben, lett lastet på vei hjemover. Det dreier seg om en bildebok med 250 håndplukkede bilder som spenner over alle de skipstyper som har seilt på Elben, fra seilskip til marinefartøyer og fiskebåter. Det er lagt mye informasjon inn i bildetekstene som supplerer og underbygger synsintrykket.

Utenom forsidebildet er det også fotografier av andre norske skip, som Liberty-skipet *Matang* og Hansa-A-skipet *Anne Reed* og gamle *Pelagos* som lå og ventet på opphuggerne med brannskadet midtskip.

Det er mye å glede seg over i denne boken, som holder en meget høy grafisk kvalitet, slik vi er vant til fra denne utgiveren.

Dag Bakka Jr

Gert Uwe Detlefsen: **Deutsche Reedereien**
Band 2
Format A-4, 200 sider, rikt illustrert
Pris: DM 100 (inkl porto ved kontant betaling til utgiver)
ISBN 3-9288473-19-0
Verlag Gert Uwe Detlefsen
(adresse som for *Damals auf der Unter-Elbe*)

Gert Uwe Detlefsen, velkjent tysk forfatter og utgiver, utgav i fjor høst den første i en serie om tyske rederier. (Se Bind I omtalt i "Skipet" 1.95.) Tidligere i år kom så Band 2, som omfatter rederiene
- Schulte und Bruns
- Reederei W Bruns

- Schiffahrtskontor Gebr Winter
- Tankreederei Julius Schindler
- Robert Müller

Fremstillingen bygger i mange tilfeller på primærmateriale fra rederiene, som beskrives i en bredere sammenheng. Skipslistene er svært utførlige, også om skipenes krigshistorier, og bildematerialet er rikt og utsøkt. Faksimile av brever, rederiflagg og skorsteinsmerker gjør bøkene fullstendige.

Som nevnt tidligere er dette kvalitetsprodukt i alle deler. Teksten virker utførlig og grundig, utvalget av illustrasjoner utfyller fremstillingen og er både variert og sammenfatt.

For alle som er interessert i europeisk skipsfart er dette obligatoriske bøker.

Om prisen er høy, husk hva Henry Royce (i Rolls-Royce) sa: "The quality is remembered when the price is forgotten".

Dag Bakka Jr

Skipsmatrikkelen 1. januar - 31. mars 1995

Norsk Ordinært Register (NOR):

M/S SHV FOSNA	3YBD		-Forsvarets Overkommando/Heimevernstaben, Oslo
	02.01.	76 brt.	- ex norsk ikke reg. KJØLVA
M/S ASGEIR FRIMANN	LHLY		- Sparebanken Møre, Ålesund
	05.01.	436 brt.	- ex islandsk reg. ASGEIR FRIMANN
M/S HARMONY ONE	LHIJ		- Bjarne Knutsen, Nesbru/Oslo
	11.01.	28 brt.	- ex svensk reg. KARFALKS
M/S LADY ELISABETH	LHMG		- Robinson Scandinavian AS, Gjøvik/Bergen
	11.01.	204 brt.	- ex svensk reg. OTILIA ex norsk reg. SEILØ
M/S BRODD	LHMD		- Brumark Havfisk AS, Fjærtøft/Ålesund
	13.01.	262 brt.	- ex islandsk reg. HAUKAFELL
M/S TORELLO	LHMH		- J. P. Strøm Shipping AS, Trondheim
	17.01.	1.944 brt.	- ex NIS reg. PAPER EXPRESS
M/T HØYBAKKEN	LHMO		- Leif Rudi Eftf. A/S, Trondheim
	17.01.	614 brt.	- ex dansk reg. VIVIAN THERESA
Lekter SAPO II	LK5191		- Edgar Svendsens Efterfølgere AS, Gressvik/Fredikstad
	30.01.	282 brt.	- ex lekter BUVIKA b. 1951 v/A/S Trondhjems mek. Verksted (227)
M/S NORNEWS SUPPLIER	LHLN		- KS Finn Trans II, Nesttun/Bergen
	01.02.	5.603 brt.	- ex NIS reg. GOLD RIVER
M/T BORG TANK	LHMK		- Borgund Shipping A/S, Sola/Stavanger
	02.02.	341 brt.	- ex polsk reg. SMEREK
M/S MINGALI	LHMQ		- Tudems Import Eksport, Sandefjord
	13.02.	32 brt.	- ex svensk reg. MINGALI
M/S BROTTØY	LHLP		- Ofotens og Vesteraalens Dampskibsselskab AS, Narvik
	14.02.	60 brt.	- Westcraft A/S, (5)
M/S BÅTSFJORD	LHNR		- Båtsfjord Havfiskeselskap A/S, Ålesund
	21.02.	564 brt.	- ex islandsk reg. SINDRI
M/S MASTER MAMMUT	LHMW		- M. J. ødegaard A/S, Ålesund
	28.02.	759 brt.	- ex St. Vincent og Grenadies. ANGLIAN SALVOR ex norsk reg. AIOLOS
M/S KORALNES	LHMY		- Torsken Fiskeriselskap AS c/o A/S Roaldsnes, Valderøy/Ålesund
	01.03.	519 brt.	- ex færøysk reg. STREMBINGUR , ex norsk reg. POLAR HARVESTER
M/S KVITSERK	LHHX		- Mørejarlene AS, Kårvåg/Ålesund
	06.03.	17 brt.	- Sigurd Bjørkedal & Sønner Båtbyggeri A/S (82)
M/S ROSSEN	LHKE		- Opplæringsfartøy reg. i Ålesund
	09.03.	brt.	- ex svensk reg. THEMIS
M/S VANITY FAIR	LHER		- Farmann Service AS, Tønsberg
	14.03.	51 brt.	- Fairline Boats Plc, 62/27 (7416)
M/T HANNE KNUTSEN	LHFB		- Den Norske Stats Oljeselskap A/S, Stavanger/Haugesund
	20.03.	73.637 brt.	- Astilleros Espanoles S.A. (66)
M/S HEGGFJORD	LHNF		- Arbeidsbåt reg. i Brønnøysund
	20.03.	39 brt.	- ex svensk reg. HEGGFJORD
M/S ULSUND	LHNW		- Trond A. Kittelsen Shipping AS, Stathelle/Brevik
	20.03.	1.572 brt.	- ex NIS reg. EVA
M/S ROSTEIN	LHLO		- Partrederiet Rostein ANS (Odd Einar Sandøy), Harøy/Ålesund
	24.03	225 brt	- Aas mek. Verksted A/S, (137)
M/T LISTA	LHLC		- Mowinckel Kysttanker AS, Bergen
	28.03	17751 brt	- Astilleros Espanoles S.A., (283)
M/S THOROLF KVELDULFSON	LHNG		- Helgeland Trafikkselskap A/S, Sandnessjøen
	28.03	207 brt	- Rosendal Verft AS, (265)

Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS):

M/S GEOGRAPH	JXPY3		- Partr. Geofjord ANS (Hans M. Gravdal), Øvre Erik/Bergen
	03.01.	868 brt.	- ex NOR reg. GEOGRAPH
M/S UB PRINCE	LAWF4		- United Discovery S.A. (A/S Gerrards Rederi), London/Kristiansand
	13.01.	7.213 brt.	- ex Bahamas reg. EMANUEL C ex norsk reg. EMANUEL
M/T NCC RIYAD	LAUC4		- East Coast Marine Limited (Skipsaksjeselskapet Storli, Douglas/Bergen)
	16.01.	23.197 brt.	- Kvæerner Govan Ltd., (307)

M/T YELLOW STAR	LAVZ4	- Yellow Star Shipping Ltd. (Kjelman & Tenvig AS), Road Town/Oslo 19.01. 23.741 brt. - ex Hellas reg. FINESSE L
M/T VIKSTRAUM	LAWD4	- Anders Utkilens Rederi AS, Bergen 24.01. 5.985 brt. - ex Italia reg. SNARK
M/S ALLVANG	LEGO3	- A/S Bulkvang, Greåker/Måløy 26.01. 1.698 brt. - ex NOR reg. MARPOL GYDA I
M/T EPSILONGAS	LAWB4	- Hellison Business Corp.(Kjelman & Tenvig AS), Road Town/Oslo 31.01. 4.407 brt. - ex Antigua & Barbuda reg. EPSILONGAS
M/S SVANUR II	LAWO4	- Nes H/f (AS Shipmanagement Ltd., Oslo), Reykjavik/Larvik 03.02. 1.551 brt. - ex dansk reg. LOUISE
M/S FJORDNES	LAWL4	- Drawa Shipping Ltd. (Jebsens Ship Management Holding AS), Nassau/Bergen 09.02. 11.542 brt. - Stocznia Szczecinska, (B570/3)
M/S FAR SLEIPNER	LHDC3	- Farstad Shipping AS, Ålesund 09.02. 1.910 brt. - ex NOR reg. FAR SLEIPNER
M/S ANITA	LAWN4	- Skips A/S Alexandria, Langøuneset/Kristiansund 12.02. 2.627 brt. - ex Kypros reg. JUNIOR
M/T OSCAR GAS	LAWE4	- Hydroship A/S, Porsgrunn/Oslo 14.02. 18.152 brt. - ex Belgia/Luxembourg reg. OSCAR GAS
M/S EDMY	LNHL3	- Patr. Myklebusthuag & Sønner ANS (Mikkal Åge Myklebusthaug), Fønnes/Bergen 16.02. 573 brt. ex NOR-registrert EDMY
M/S GARDWAY	LAWG4	- Gards Rederi A/S, Lysaker/Tønsberg 03.03. 2.978 brt. - Ex Kypros reg. HVASSAFELL
M/S STEINVANG	LEFK3	- A/S Bulkvang, Greåker/Måløy 03.03. 1.698 brt. - Ex NOR reg. MARPOL BALTIC
M/T PURPLE STAR	LAWU4	- Purple Star Shipping Ltd. (Kjelman & Tenvig AS), Road Town/Oslo 14.03. 23.688 brt. - ex Hellas reg. FANTASY L
M/S LINTO	LEVM3	- Skips Invest Torstein Christiansen (Bergen Shipping AS), Bergen 14.03. 840 brt. - ex NOR reg. AASTUN
M/S VIKANES	LAWT4	- Sandfrakt A/S, ølensvåg/Bergen 17.03. 2.665 brt. - ex svensk reg. TOFTÖN
M/T NORDIC VOYAGER	LAWM3	- Nordic American Shipping AS, Sandefjord 27.03. 10.507 brt. - ex NOR reg. ESSO SLAGEN
M/T LADY INA	LAWX4	- S. G. Steimler & Co. AS, Oslo/Bergen 28.03. 17.958 brt. - ex Kypros reg. SILVER HORN ex NIS reg. NYHORN
M/S VIKING EXPRESS II	LAWR4	- Kværner Fjellstrand Shipping AS, Omastrand/Bergen 30.03. 477 brt. - ex Canada reg. ORCA SPIRIT

Nye registreringer i 2. kvartal

Norsk Ordinært Register (NOR)

M/S FREE SPIRIT	LHLB	- Øyvind Sjødal (Swan International Inc.), San Pedro/Oslo 04.04. 36 brt. - ex Belize reg. FREE SPIRIT
M/S TRANS FJORD	LHOP	- A/S Euro-Trans K/S (Seatrans ANS), Nesttun/Bergen 04.04. 7.012 brt. - ex Bahamas reg. NORNEWS SERVICE , ex NIS reg.
M/S EARLY BIRD	LHLV	- Fred Werner Jenssen, Asker/Oslo 07.04. 14 brt. - ex tysk reg. PINK GIN II
M/S VADSUND	3YHN	- Fiskebåt Ø-140-F, reg. i Fredrikstad 13.04. 18 brt. - ex norsk ikke reg. LYN
M/S TEMERITY	LGAF	- Chr. Magnus Rossow, Nes?ya/Oslo 20.04. 20 brt. - ex svensk reg. TEMERITY II
M/S GEIRI PETURS	LHOZ	- Halstein Godtlibsen, Kårvikhamn/Troms? 25.04. 300 brt. - ex islandsk reg. GEIRI PETURS , ex norsk reg. ROSVIK
M/S BELLE ISLE BANKER	LHOW	- Partrederiet Alnes og Brungot ANS (Leif Steinar Alnes), Godøy/Ålesund 26.04. 486 brt. - ex Canada reg. BELLE ISLE BANKER
M/S MAKKOVIK BANKER	LHOX	- Ervik Havfiske KS (Stig Tore Ervik), Stadtlandet/Måløy 26.04. 486 brt. - ex Canada reg. MAKKOVIK BANKER
M/S FORTUNATY	LHLK	- Charter & Conferanse A.S., Hafrsfjord/Stavanger 03.05. 16 brt. - ex tysk reg. FORTUNA
M/S K. ARCTANDER	LHMF	- Lofoten Trållerrederi A/S, Stamsund/Svolvær 03.05. 1.192 brt. - Slippen mek. Verksted A/S, (56)
M/S BROADWAY	LHNV	- Benjamin AS, Oslo 03.05. 56 brt. - ex nederlandsk reg. BROADWAY

M/S MØREFJORD	LHPT – Tustna Shipping A/S, T?mmervåg/Kristiansund 03.05. 871 brt. – ex NIS reg. GRINNA
M/S FREEDOM OSLO	LHMA – Syversen Båtutleie, Oslo 12.05. 28 brt. – ex svensk reg. SUN VIKING
M/S UNLIS	LHPI – Moen Slip AS, Kolvereid/Namsos 12.05. 835 brt. – ex NIS reg. UNLIS (forlist og berget)
M/S MARMORBULK	LHPK – Brønnøy Bulk A/S c/o Torghatten Trafikkselskap A/S (Bergen Shipping AS), Brønnøysd. 12.05. 3.423 brt. – ex Ned. Ant. reg. MERAN , ex norsk. GERMA PRIDE
M/S NORDJARL	LHOS – Fryse-kjølebåt, reg. Trondheim (Nor-Cargo) 15.05. 4.002 brt. – ex dansk reg. ICE PEARL
M/S STAALØY	LHPX – Fiskebåt H-68-AV, reg. i Bergen (Drønen) 15.05. 1.702 brt. – ex irsk reg. ATLANTIC CHALLENGE
M/S STARVIK	LHPQ – Starholm K/S c/o Haram Regnskap, Stavanger 23.05. 974 brt. – ex NIS reg. LEOPOLD
M/S NORNEWS LEADER	LHQM – Rederiet Nornews Express ANS (Bjarne Kyrkjebø), Nesttun/Bergen 31.05. 5.339 brt. – ex NIS reg. NORNEWS LEADER
M/S FAIR LADY	LHNC – Amundsen Shipping AS, Rubbestadneset/Bergen 01.06. 39 brt. – Fairline Boats PLC, (51)
M/S REM SEARCHER	LHNP – Seabrokers Tank AS, Forus/Bergen 01.06. 1.316 brt. – ex Liberia reg. PLAN SEARCHER , ex norsk reg. OCEAN QUEEN(!)
M/S SIRI MARIE	LHPV – Passasjerbåt, reg. i Stavanger 15.06. 63 brt. – ex svensk reg. ZITA
M/S TRADER BULK	LHQQ – Bulkskip, reg. i Egersund 23.06. 1.730 brt. – ex Storbr. reg. CELTIC CHALLENGER
M/S HEIDI III	LHRI – Robert Elnes, Elnesvågen/Molde 23.06. 82 brt. – ex islandsk reg. STAPI , ex norsk reg. ØRAGUTT
M/S VØRINGEN	LHSG – Hardanger Sunnhordlandske Dampskipsselskap, Bergen 23.06. 103 brt. – Oma Baatbyggeri A/S, (507/50)
M/S SÆNES JR.	LHQV – Sænes AS, Båtsfjord/Vardø 27.06. 111 brt. – ex islandsk reg. SÆNES
M/T JORUNN KNUITSEN	LHFD – Den Norske Stats Oljeselskap A/S, Stavanger/Haugesund 28.06. 73.637 brt. – Astilleros Espanoles S.A., (67)
M/S MILENE	LHPC – Øyvin Halle, Oslo 28.06. 51 brt. – ex Jersey, C.I. reg. MILENE V
M/S SFINX	LHQU – Nordic Marine AS, Tromsø 30.06. 2.062 brt. – ex Kypros reg. ICE BIRD , ex norsk reg. FJORD
M/S NOVI	LHSP – Gangeskar AS, Flatråket/Måløy 30.06. 150 brt. – ex svensk reg. NOVI , ex norsk reg. IBEX

Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS):

M/S TEUTONIA	LAWS4 – U B Shipping Limited (A/S Gerrards Rederi), Egham/Kristiansand 07.04. 2.441 brt. – ex Bahamas reg. TEUTONIA ex NIS reg. TEUTONIA
M/S KAMSAR VOYAGER	LAWV4 – Baraka Inc. (Torvald Klaveness & Co. A/S), Monrovia/Oslo 07.04. 36.526 brt. – ex Panama/Phil. reg. KAMSAR VOYAGER
M/T NORTH TRADER	LAXB4 – Haugesund Dampskipsselskap A/S (T. Alendal Rederi AS), Karlsund/Haugesund 07.04. 3.133 brt. – ex Kypros reg. ARCTURUS
M/S STAALVANG	LEGB3 – A/S Bulkvang, Greåker/Måløy 11.04. 797 brt. – ex NOR reg. MARPOL OMAN
M/S SIRA ODIN	LMKS3 – KS Sira PSV c/o Brødrene Klovnings Rederi AS, Haugesund 11.04. 1.204 brt. – ex NOR reg. SIRA ODIN
M/S NORCLIFF	LAXE4 – Paramount Marine Ltd. (Swan Shipping A/S), Monrovia/Oslo 12.04. 8.407 brt. – ex svensk reg. BRAVO
M/S RAMFORM EXPLORER	LAWP4 – Ramform (Isle of Man) Limited (Rieber Shipping A/S), Douglas/Bergen 13.04. 8.380 brt. – Nordfjord Skipsind. A/S / Aukra Industrier (B.nr. 95)
M/S WHITE SEA	LAWY4 – San Torino Shipping Limited (Ing. Lund, Mohr & Giæver-Enger AS), Nassau/Bergen 21.04. 7.037 brt. – ex finsk reg. SVANÖ
M/T NCC MEKKA	LAUD4 – National Chemical Carriers Ltd. Co. (Skibs-AS Syorli), Riyadh/Bergen 05.05. 23.197 brt. - Kværner Florø AS, Florø -258
M/S FOSSNES	LAWW4 – Rega Shipping Ltd. (Jebsens Ship Management Holding AS), Nassau/Bergen 09.05. 11.542 brt. – Stocznia Szczecinska (B.nr. B570/4)
M/S GARDPOINT	LHAN3 – Gards Rederi A/S, Lysaker/T?nsberg 09.05. 2.062 brt. ex NOR reg. LYS-POINT

M/S SKUDE PIONEER	LAXH4 – Sjoland HF (Skude Offshore AS), Reykjavik/Skudeneshavn 10.05. 352 brt. ex islandsk reg. LEIFUR ERIKSSON
M/T IGLOO NORSE	LAXI4 – A/S Havtor(A/S Havtor Management), Oslo 15.05. 8.661 brt. ex finsk reg. IGLOO NORSE ex nrosk reg. IGLOO NORSE
M/S SANDPIPER	LGJM3 – Sandpiper A/S, Stavanger 23.05. 14.116 brt. - ex NOR reg. SANDPIPER ex SEAWAY SANDPIPER
M/S ALLVÅG	LEGF3 – A/S Bulkvang, Greåker/Måløy 24.05. 1.685 brt. ex NOR reg. MARPOL RESPONS
M/S STAR HARDANGER	LAXD4 – Masterbulk Private Limited (Westfal-Larsen & Co. A/S), Singapore/Bergen 29.05. 34.364 brt. – Daewoo Shipbuilding & Heavy Machinery Ltd.(B.nr. 1085)
M/S STAR HERANGER	LAXC4 – Masterbulk Private Limited (Westfal-Larsen & Co. A/S), Singapore/Bergen 07.06. 34.364 brt. – Daewoo Shipbuilding & Heavy Machinery Ltd.(B.nr. 1086)
M/T AINO	LALV4 – Bayside Navigation Inc. (C. H. Sørensen & Sønner A/S), Monrovia/Arendal 22.06. 6.726 brt. – ex finsk reg. NESTEFox
M/T SCARLET STAR	LAXJ4 – Scarlet Star Shippinh Ltd. (Kjelman & Tenvig AS), Tortola/Oslo 27.06. 17.550 brt. – ex Venezuela reg. PARIATA
M/S XUNGLONG	LAXL4 – Rosendal Verft A/S, Rosendal/Bergen 28.06. 464 brt. - Rosendal Verft A/S (B.nr. 266)

NOR – endringer, kjøp og salg m.m.

April 1995:

M/S **ARNSTEIN** (LFPF) (665/976/1960) ex AXEL SIF – 66 – fra Arnstein A/S, Volda/Ålesund til Bio Produkt AS, Dalsøyra/Ålesund, omdøpt til **SLØVÅG**.

M/S **BIOSTAR** (LAPY) (633/541/1968) ex LEIKING – 94 ex KVAR-TEN – 86 – fra Svein Gunnar Hansen, Henningsvær/Svolvær til S. G. Hansen AS, Henningsvær/Svolvær.

M/S **BRUFJORD** (LNQM) (517/650/1964) ex ARTIC TRADER – 92 ex SECO – 92 ex TOVE-KRISTIN – 89 ex SUN WEST – 87 ex ELSA F. – 84 – fra A/S Vestfart, Svortevik/Bergen (Villy J. Jacobsen, Mo) til P/R Artic Shipping & Finans ANS (Ove Nikolai Vilnes), Førde/Bergen.

M/S **DR. FRIDTJOF NANSEN** (LGWS) (1.444/500/1993) – Den norske Stat, Direktoratet for Utviklingshjelp (NORAD), Oslo/Bergen. Ny disponert er Havforskningsinstituttet, Bergen.

M/S **FEVÅG** (JWNZ) (677/598/1970) – fra Starholm K/S (Kystcompagniet), Bergen/Kristiansund til Vextra AS, Haugesund/Kristiansund, omdøpt til **EWOS JR.**

Lekter **INDU** (LM6913) (138/-/1977) – fra A/S Transportutleie, Hundvåg/Bergen til Blom Fiskeoppdrett AS, Rong/Bergen.

M/S **LAREDO** (LJAH) (149/160/1915) ex MODELL – 93 ex MOST-RING – 90 ex HIDRA – 78 ex INDUSTRIE – 55 – fra Anders Henden, Bruhagen/Kristiansund til Kjell Oskar AS, Hundvåg/Kristiansund.

M/S **SALMON** (JWQB) (35/-/1957) ex SVANHOLM JR. – 91 ex LAKSFART – 88 ex J. C. G. – 86 – fra Salmon A/S, Roan/Bergen til Kråkøyfisk AS, Roan/Bergen.

M/S **SEVALD** (LHEL) (946/1.330/1984) ex BARBANZA – 94 – fra P/R Knut og Terje ANS, Bindalseidet/Brønnøysund til Trolltind AS, Måløy, omdøpt til **VESTLAND**.

M/S **STATLAND I** (LHKV) (49/-/1917) – fra Steffen Færeveag, Masfjordnes/Stavanger til Jan Færeveag, Masfjordnes/Stavanger.

M/S **STAVFJORD** (LARX) (682/810/1971) ex SVEALAND – 93 ex LINE – 76 ex NENNY COASTER – 73 – A/S Vestfart (Sølve Kvellestad), Svortevik/Namsos. Hjemsted endret til Florø.

Mai 1995:

M/S **AUNO** (JWSW) (27/-/1943) ex SABB ex HELDAG – fra Harald Apold, Leksa i Agdenes/Trondheim til Nordvest Fjordservice A/S, Vestnes/Trondheim.

M/S **BISKOP HVOSLEF** (LHYJ) (34/-/1933) ex STEADY – 92 ex LOFOTCRUISE – 72 ex BISKOP HVOSLEF – 69 – fra Balsfjord Bygdemuseum (Arne Pedersen), Storsteinnes/Tromsø til Stiftelsen RS38 Biskop Hvoslef, Meistervik/Tromsø.

M/T **ESSO BERGEN** (LMCG) (1.126/1.351/1970) – fra A/S Norske Esso, Marineavdelingen, Tønsberg/Oslo til Troms Fylkes Dampskibsselskap A/S, Tromsø, omdøpt til **BJARKØY**.

M/T **ESSO HARSTAD** (LIMA) (751/740/1979) – samme som ESSO

Frakteskuta Laredo, engang hollandsk logger Industri, er nå solgt sør til Stavanger. Her sees båten under sitt tidligere navn Modell, fotografert av Alf J Kristiansen i Karmsundet 11. mai 1993.



BERGEN, omdøpt til **TRONDENES**.

M/S **HAFISK** (LJDY) (99-/1952) ex **AQUA FISK** - 91 ex **LEVENDEFISK I** - 87 - fra Hafslund Brønnbåt A/S, Steinstø/Bergen til Loman Fisk AS, Byrknesøy/Bergen, deretter til Terje Bondø, Rørvik/Bergen.

M/T **KLAS** (LMZX) (48-/1967) - fra Det Stavangerske Dampskibsselskab, Stavanger til Ove Viland, Skånevik/Stavanger.

M/S **MIDNIGHT CROSSING** (LEOS) (35-/1981) ex **DAPHNE GIRL** - 92 - fra Trygve Bøe, Larvik til Peter Thorkildsen, Oslo/Larvik.

M/T **NORSK DROTT** (LKMZ) (1.891/2.666/1982) - fra Statoil Norge A/S, Oslo til Ofotens og Vesteraalens Dampskibsselskab A/S, Narvik
M/T **NORSK VIKING** (LJKA) (1.877/2.596/1982) - samme som **NORSK DROTT**.

M/S **PORS** (LMFU) (63-/1941) ex **OLE JACOB** - 77 ex **TROLL** (Kgl. Norske Marine) ex ? - fra Harald P. Saunes, Ulsteinvik/Ålesund til Fraktservice AS, Volda/Ålesund.

M/S **RONGØY** (LJPA) (63-/1949) - fra Ingvald Nilsen Rong (partr.), Rong/Bergen til Rong Laks A/S, Rong/Bergen.

M/S **SANDBJØRN** (LFBS) (289/426/1952) ex **CHERADOS** - 84 ex **TONE** - 73 ex **FRAKTRE** - 67 ex **MELAND** - 67 ex **SONDITH** - 66 ex **PAUL HOOP** - 59 - fra Førde Trading International ANS (Ove Nikolai Vilnes), Førde/Bergen til Kystbåtane AS, Førde/Bergen, omdøpt til **FORMEL**.

M/S **SESAM** (JWPK) (574/550/1957) ex **ARROW SUN** - 72 ex **ARROW STAR** - 68 ex **ARABO** - 66 ex **TANJA** - 60 - fra Idar Paulsen, Nord-Herøy/Sandnessjøen til Byrding AS, Austrheim/Bergen, omdøpt til **BYRDING**.

M/S **TARVA** (LEYK) (65-/1943) ex **TSD1/TARVA** (Kgl. Norske Marine) ex **SKT1** ex ? - John Kjønsvik, Kyrksæterøra/Trondheim til Svalbard Cruise AS, Longyearbyen, omdøpt til **ISFJORDEN**.

Juni 1995:

M/T **BORGTANK** (LHMK) (341/419/1974) ex **SMEREK** - 95 - fra Borgund Shipping A/S, Sola/Stavanger til A/S Party, Stavanger.

M/S **CINDERELLA** (LATH) (29-/1989) - fra A/S Kreditt-Finans c/o Den norske Bank AS, Bergen til Anita Rund, Berg i Østfold/Bergen.

M/S **DORIAN GRAY** (JXXQ) (46-/1987) - fra Cruise Charter A/S, Oslo til Skole og Kontorservice AS, Oslo.

M/S **GENIUS** (LFOT) (92-/1969) ex **VÆRHAVN** - 86 - fra Storhavet AS, Oslo til Øksnes Cruise AS, Myre.

M/S **GLOBE WHALER** (LHDS) (604-/1951) ex **GLOBE** - 94 ex **STRILFAKS** - 90 ex **KNM VADSØ** - 86 ex **MARJATA** - 76 - **GLOBE XIV** - 66 - Bjørn Svendsen, Sandefjord, omdøpt til **GLOBE**.

M/S **KYST** (LMJX) (220/280/1967) ex **TURIANNE** - 91 ex **GLOBUS** - 87 ex **ELFRIDA** - 82 ex **WITH JUNIOR** - 77 - fra Sjø & Landtransport A/S, Flatøy/Bergen til Knut O. Eidsvaags Eftf. Per Eidsvaag, Dyrvik/Trondheim, omdøpt til **FRØYFRAKT**.

M/S **NORD-TOMMA** (LNRB) (27-/1948) - fra Brynjar Risnes, Oslo/Sandnessjøen til Gunder Falck, Oslo/Sandnessjøen.

M/S **OLD SMUGGLER** (LNHG) (38-/1948) ex **NUVSVAAG** - 95 - fra KS Nordvaag, Farsund til Farsund Havfiskeselskap AS, Farsund. Lektor **PROBARGE I** (LK5308) (4.066-/1994) - fra Probarge AS, Bjerkeim/Stavanger til Viking Barge K/S c/o Viking Supply Ships AS, Kristiansand, omdøpt til **VIKING BARGE I**.

M/S **RINDASKJÆR** (LDFQ) (49-/1949) - fra Rolf Sandvik, Bergen til Morten Stigen, Strandvik/Bergen.

M/S **SEIHAV** (LDMM) (225-/1929) ex **MINUS** - 83 ex **BERTEL NILSEN** - 82, ex **LOANNA** - 70, ex **SKUDD 2** - 55 ex tyske marine **DAR-ES-SALAAM** - 45 ex **SKUDD 2** - 40 - fra P/R Karoløis ANS (Odd Karsten Østervold), Bekkjarvik/Bergen til Seihav AS, Torangsvåg/Bergen.

NIS - endringer, kjøp og salg m.m.

April 1995:

M/S **ELLEN NORCOAST** (JWUY3) (1.003/2.499/1968) ex **SANDBRYN** - 89 ex **SIMBATHE** - 87 ex **LINHAV** - 86 ex **PAAL** - 85 ex **MICHAELA** - 75 - fra Norcoast Shipping A/S, Årdalstangen/Bergen til Flekkefjord Shipping AS, Flekkefjord, omdøpt til **LINDHOLM**.
M/S **FAR SWORD** (LCEW3) (1.599/2.085/1982) ex **HIGHLAND**



Slepebåten Pors er solgt fra Ulsteinvik til Volda. Her er båten fotografert i Porsgrunn av Kjell Malmgren i 70-årene, like etter en omfattende ombygging.

LIGHT - 90 ex **WIMPEY SEAHUNTER** - 88 - fra KS Far Sword (Farstad Shipping AS), Ålesund til Farstad Shipping A/S, Ålesund.

M/T **LADY BENEDIKTE** (LAOB2) (20.461/33.950/1974) ex **BENEDIKTE** - 93 - ex **SKAN BENEDIKTE** - 92 ex **OSCO BENEDIKTE** - 90 ex **OSCO STRIPE** - 88 ex **CARBO STRIPE** - 75 - S. G. Steimler & Co. AS, Oslo/Bergen, omdøpt til **LADY ELISABETH**.

M/T **LUNDINA** (LAIF2) (30.636/57.372/1977) ex **IVER LUNDINA** - 93 ex **DAGLI** - 89 ex **OCELOT** - 85 - **ALGOL** - 83 - fra Lundina KS (Acomarit AS), Oslo til Lundina KS c/o Eden Finans A/S, Oslo.

M/S **MASTER ODIN** (LAGQ4) (1.345-/1967) ex **SKANDI PIONEER** - 91 ex **WESTERN VIKING II** - 90 ex **WESTERN VIKING** - 84 ex **SEEFART** - 80 - fra PSG Tensor AS, Lysaker/Bergen til Odin Explorer AS, Torangsvåg/Bergen.

Mai 1995:

M/S **BARRY** (LAWC2) (21.630/33.595/1979) - fra P/R Barry ANS, Oslo (A/S D/S Tordenskjold, Bergen) til Barry KS (Torvald Klaveness & Co. A/S), Oslo.

M/S **BORG** (LAGQ2) (20.138/28.106/1972) - fra K/S Borg (A/S Borgestad), Porsgrunn til New Borg Shipping Corp., Monrovia/Porsgrunn (Singa Ship Management A/S, Oslo), omdøpt til **BORC**.

M/S **BREMER HANDEL** (LAKM4) (1.924/1.500/1973) ex **BIRTE RITSCHER** - 82 ex **BELL BOYAGER** - 79 - fra Difko Leasing International A/S, København/Arendal (Phoenocan Norway AS, Arendal) til Arktisk Marin AS, Tromsø/Longyearbyen, omdøpt til **NORBJØRN**.

M/T **HEBE** (LJPF3) (2.273/2.950/1981) - K/S A/S Helengas, Stavanger (Kværner AS, Oslo), ny diponent er A/S Havtor Management, Oslo.
M/T **HEBRIS** (LMKR3) (15.397/20.560/1983) - K/S A/S Nordsjøgas (Kværner Shipping AS), Oslo, samme som **HEBE**.

M/T **HEDDA** (LAPU4) (22.521/30.815/1993) - fra Cabral AS (Kværner Shipping AS), Oslo til A/S Havtor (A/S Havtor Management), Oslo.

M/T **HEKTOR** (LLCK3) (15.405/28.827/1982) - K/S A/S Hektorgas (Kværner Shipping AS), Oslo, samme som **HEBE**.

M/T **HELGA** (LASL4) (22.521/30.837/1994) - samme som **HEDDA**.

M/T **HELIOS** (LAOM4) (34.974/49.513/1992) - samme som **HEDDA**.

Singledekkeren Regina er innkjøpt til Haugesund hvor det ærverdige firma John K Haaland & Co har gjenoppstått som rederi. Som bildet viser er dette en 3000-tonner av Båtservices standardtype, her under tidligere navn Dahlskjer. Waterweg Photos



M/T **HEMERA** (LATT2) (31.222/38.678/1974) ex DEVONSHIRE – 89 – KS Hermes (Kværner Shipping AS), Oslo, samme som HEBE.
M/T **HERMES** (LARK2) (31.222/38.678/1974) ex HAMPSHIRE – 89 – samme som HEMERA.
M/T **HERMION** (LNHB3) (15.399/20.567/1984) – K/S A/S Hermion (Kværner Shipping AS), Oslo, samme som HEBE.
M/S **WENCHE** (LAQC3) (1.599/2.499/1972) ex MICHELLE – 93 ex TRI-STAR – 91 ex MICHELLE – 91 ex LUNDEVAAG – 91 ex GRETA – 86 ex BINNA – 78 – Skips-A/S Orion, Sortland/Farsund. Omdøpt til **LUNDENES**, hjemsted er nå endret til Sortland.

Juni 1995:

M/T **ESSI FLORA** (LXFA3) (11.449/15.956/1959) ex ESSIFLORA – 64 – fra K/S Skips A/S Ruped & Co. (Wilship), Oslo til Seabreak Norway AS c/o Tord Eide, Oslo, omdøpt til **FLORA**.
M/T **HERA** (LKLE3) (9.576/11.365/1977) – K/S A/S Heragas, Oslo/Stavanger (Kværner Shipping AS, Oslo), dsponenter endret til Skips-A/S Solvang, Stavanger.
M/T **HERAKLES** (LARM4) (20.531/31.485/1982) ex BERGE FIS-TER – 88 – H-Gas Ltd. c/o Huntlaw Corporation Services, Grand Cayman/Oslo (Kværner Shipping AS, Oslo), disponent endret til A/S Havtor Management, Oslo.
M/T **HERDIS** (LARJ4) (21.308/28.400/1978) ex HELIOS – 91 ex LORD KELVIN – 87 – Herdis Ltd., Grand Cayman/Oslo (Kværner Shipping AS, Oslo), samme som HERAKLES.
M/T **HEROS** (LGQV3) (9.589/11.485/1978) – K/S A/S Heragas, Oslo/Stavanger (Kværner Shipping AS, Oslo), samme som HERA.
M/S **REGINA** (LAKH2) (1.840/2.970/1971) ex COAST PRIDE – 92 ex DAHLSKJER – 90 ex ANTHOULA II – 88 ex BREEHELLE – 83 ex ANGELIKA LEHMAN – 73 – fra Norlat Shipping Ltd. AS, (Th. Jacobsen & Co. AS), Sarpsborg til Haugland Shipping AS, Haugesund.
M/S **SCANDINAVIAN PINE** (LAQX2) (34.157/41.203/1976) ex NEW INDEPENDENCE – 89 – fra Terø KS, Farsund (Viking Management AS, Kristiansand) til Terø KS. Lysaker/Farsund (Næss Management AS c/o Northern Navigation Norway AS).
M/S **SEA PRIDE** (LASV4) (9.830/10.729/1980) ex FERNGOLF – 92 ex OCEAN GOLF – 84 – fra Den norske Amerikalinje A/S, Oslo til Pride KS (Eidsiva Management AS), Oslo.
M/S **SKAUSTRAND** (LAUT4) (26.745/43.815/1994) – fra Skautre KS (B. Skaugen Shipping AS), Oslo til Skaustrand KS, Oslo (S & C Marine AS, Sandefjord).

NOR – Slettet (utgått av registeret)

April 1995:

M/S **BRYTEREN II** (LDBQ) (118/-/1955) ex BRYTEREN – 93 – Bukser og Bjergning A/S, Brevik/Oslo, slettet 03.04. som opphugget.
M/S **MARPOL OMAN** (LEGB) (797/950/1983) ex EIDE RESCUE II

– 93 ex MÖNCHGUT – 91 – A/S Bulkvang, Greåker/Oslo, overført til NIS, omdøpt til **STAALVANG** og reg. i Måløy. Signal: LEGB3.
M/S **MYRGRUNN** (LNAX) (299/498/1967) ex LARS-ARILD – 93 ex SEINES – 90 ex KARGIT BAGENKOP – 75 – fra Myrgrunn AS, Kårvåg/Kristiansund til kjøpere i Belgia.
M/S **NAFOSS** (LEBT) (298/610/1971) ex GULLFJORD – 76 ex VATNAFJORD – 73 – A/S Rugg (Gunnar Kjønnøy), Kristiansund, slettet 04.04.95 som forlist (Skipet grunnstøtte og sank 15.10.1992 ved Anda fyr, vest av Andøya).
M/S **NUPEN** (LDOS) (199/371/1966) ex INGRID – 86 – Gunnar Kjønnøy, Kristiansund. Slettet 04.04.95 som forlist. (Kantret og sank 30.01.1993 utenfor Helligvær).
M/S **SIRA ODIN** (LMKS) (1.204/1.300/1983) ex SIRA GIRL – 83 – KS Sira PSV (Brødrene Klovning's Rederi AS), Haugesund. Overført til NIS, signal LMKS3.

Mai 1995:

M/S **KADETT** (LKDE) (198/270/1948) ex PELICAN – 67 – fra P/R England og Askvold ANS (Jan England), Kumle/Haugesund til kjøpere i Gibraltar.
M/S **LYS-POINT** (LHAN) (2.062/2.250/1979) – fra Simonsen & Slang AS, Skøyen/Oslo til Gards Rederi A/S, Lysaker/Tønsberg, omdøpt **GARDPOINT**, reg. i NIS med signal LHAN3.
M/S **MARPOL RESPON** (LEGF) (797/950/1983) ex EIDE RESCUE III – 93 ex WITTIW – 91 – A/S Bulkvang, Greåker/Oslo, overført til NIS, omdøpt til **ALLVÅG** og er reg. i Måløy. Signal: LEGF3.
M/S **NORBAR** (JXQG) (728/848/1975) ex BARITA – 93 ex SUND-LAND – 85 – Norbar Minerals A/S, Tananger/Haugesund. Slettet som forlist 12.05.1995. (Sank 18.04.1995 ved Rongevær etter kollisjon med M/S SLØVÅG. På reise Karmøy-Mongstad).
M/S **RYVAR** (LCMR) (136/-/1916) ex SVEGRUNN – 73 ex META BUCK – 56 ex HELGA – 32 ex FLEVO I ex MERWEDE – fra P/R Fedøy og Alden ANS (Harald Ferøy), Værlandet/Haugesund til kjøper i Tyskland.
M/S **SANDPIPER** (LGJM) (14.116/22.531/1971) ex SEAWAY SANDPIPER – 90 ex TEMPLE HALL – 78 – Sandpiper A/S, Stavanger. Overført til NIS, signal LGJM3.
M/S **VRANGSUND** (LEOH) (172/-/1969) ex ROCKY – 92 ex BOSS – 90 – fra Trond Kittelsen, Stathelle/Brevik til kjøper i Canada.

Juni 1995:

M/S **KNUT IVAR** (LLZI) (87/-/1946) ex AUD HARRIET – Fredrik Ingebrigtsen, Reine/Svolvær. Slettet 16.06. som "kondemnert".
Lektor **LODYN** (LGUX) (206/-/1977) ex FLUTNINGSPRAMMI – 93 – fra Selmer AS, Oslo til kjøper på Island.
M/S **NARIIDA** (LAIT) (25/-/1988) – fra Morten Sig. Bergesen, Oslo til kjøper i USA.
M/S **PAUL JOHANSEN** (LMAS) (87/-/1970) – fra Simon Møkster Shipping AS, Stavanger til kjøper i USA.

Returadresse: SKIPET
Postboks 87
N-5046 RÅDAL

Trykk: Centraltrykkeriet, Bergen
ISSN 0333-2683

NIS – Slettet (utgått av registeret)

April 1995:

M/S **BOA FORCE** (LCKA3) (498/529/1978) ex BOB – 91 ex TENDER PULL – 89 ex SCAN FORCE – 89 ex TIWAZ – 86 – K/S Leh IX v/Invest Corporate A/S, Oslo/Tønsberg (Taubåtkompaniet A/S, Trondheim), slettet som forlist. Sank 24.02.1994 ca. 16 n.m. nordvest av Onslow, pos. 21.28S 115.01Ø, etter kollisjon med et ubenyttet brønnehode på oljefeltet.

M/S **GECO RHO** (LALB4) (2.393/1.269/1968) – ex LIV PROFILER – 85 ex ÖSTERREICH – 81 sjø satt som MÜNCHEN – Seismic Shipping Inc. v/Alexander Holst (Gecoship A/S), Stavanger/Oslo, utflagget til Panama.

M/T **NOKTURUS** (LARS4) (14.397/23.050/1986) ex OKTURUS – 89 – fra Target Enterprises S.A., Monrovia/Bergen (V.Ships Norway AS, Oslo til kjøper i Sverige, omdøpt **EKTURUS**, signal SLNY.

M/S **REFORM** (LAHA4) (23.473/38.461/1990) – fra KS Norbulk (A/S Borgestad), Porsgrunn til kjøper på Kypros, omdøpt **KISSAMOS WAVE**, signal P3NL6.

M/S **TARN** (LAJM4) (15.108/11.450/1979) ex CANMAR SPIRIT – 91 ex EASTERN PHOENIX – 87 ex SEKI ROKEL – 84 – fra Wilhelmsen Lines A/S, Oslo/Tønsberg til kjøper på Bermuda, omdøpt **SEABOARD FLORIDA**, med Panama flagg og signal 3FBW5.

Mai 1995:

M/S **CGM ST. GEORGES** (LAER4) (11.138/9.002/1979) ex MAERSK ASIA PRIMO – 94 ex MAERSK FIERO – 91 ex FENICIA EXPRESS – 88 – fra Fiero KS (A/S Gerrards Rederi), Kristiansand til Liberia kjøper, omdøpt **PELAMBER**, med gresk flagg og signal SWIU.

M/S **CONSENSUS PROGRESS** (LALQ4) (18.596/31.427/1983) ex SOUTHERN PROGRESS – 91 – fra Consensus Progress KS (Det Nordenfjeldske Dampskibsselskab A/S), Trondheim til kjøper i Tyrkia, omdøpt **MERVE INCE**, signal TLBH.

M/T **ELLIDA** (LAFN4) (71.283/137.684/1976) ex UMM SHAFIF – 90 sjø satt som VINCENZIA – fra KS Ellida (Wesnav AS), Oslo/Tønsberg til New Zealand kjøper. Ank. Singapore 22.04.1995 for omb. til PFSO. M/S **FRIENDSHIP** (JXMX3) (3.714/610/1961) ex HOLGER DAN-SKE – 89 – Ross Sea Shipping Ltd., Gibraltar/Oslo (Marinelaw A/S, Bergen), slettet da skipet nå mangler norsk representant. (Se også kommentarer i SKIPET 1/1990 side 50).

M/S **GRINNA** (LMEW3) (871/950/1973) – fra Mikkal Myklebusthaug Rederi, Fønnes/Ålesund til Tustna Shipping A/S, Tømmervåg/Kristiansund, omdøpt til **MØREFJORD** og reg. i Norsk Ordinært Register. Nytt signal LHPT.

M/S **LEOPOLD** (JXWP3) (299/1.097/1972) ex DREAM ONE – 86 ex FRENDO CARGO – 79 ex EGER CARGO – 75 ex NENNY CARGO – 74 – fra K/S Leonard A/S, Kopervik til Starholm K/S c/o Haram Regnskap, Stavanger, omdøpt til **STARVIK** og reg. i Norsk Ordinært Register. Nytt signal LHPQ.

M/S **MARIANNE I** (LAYY2) (36.053/65.000/1974) ex RUTH – 89 – fra KS Marianne I (V.Ships Norway A/S), Oslo til Panama kjøper, omdøpt **NOBLE FORTUNE**, signal 3FEF5.

T/T **MEGA HAWK** (LAOM2) (126.224/261.354/1974) ex SOUTH SEA – 93 ex LABELLA – 91 ex GAMBIT LEADER – 90 ex HAPPY LEADER – 90 ex YUKONG LEADER – 89 ex JARABELLA – 82 – fra Mega Hawk KS (Farsund Shipping AS), Farsund til kjøper i De Forente Arabiske Emirater. Videresolgt til India, ank Gadani Beach 17.05.1995 for opph.

M/S **NOMADIC LADY** (LALV2) (17.203/27.922/1975) ex RAGNHILD – 89 ex SEAEXPRESS – 88 ex WESTERN EXPRESS – 87 ex WESTERN VALLEY – 85 ex DEVON CITY – 83 sjø satt som PEARL CITY – fra KS Nomadic Lady (Nomadic Management AS), Minde/Bergen til Panama kjøper, omdøpt **UNISTAR**.

M/S **NORNEWS LEADER** (LACW4) (5.339/5.670/1990) – Rederiet Nornews Express ANS (Seatrans ANS), Nesttun/Bergen, overført til Norsk Ordinært Register. Disponent er nå Bjarne Kyrkjebø, Nesttun. Nytt signal LHQM.

M/S **STABERG** (LAKS2) (15.611/27.540/1977) ex OLYMPIC LIBERTY – 88 ex LONDON EARL – 83 – fra KS Staberg (AS Havv/Helmer Staubo & Co. A/S), Oslo til kjøper på Cayman Island, omdøpt **ITHAKI**, med Kypros flagg og signal P3PC6.

M/S **TARKWA** (LAIW4) (15.108/11.450/1979) ex EASTERN UNICORN – 90 ex SEKI ROKAKO – 84 – fra Wilhelmsen Lines A/S, Oslo/Tønsberg til Bermuda kjøper. Omdøpt **SEABOARD STAR**, Panama flagg og signal 3FBV5.

M/T **TRAVELLER** (LAIP4) (18.973/32.229/1976) ex Yb9 TRANSPORTER – 92 ex GEFION ATLANTIC – 90 ex FICUS – 89 – fra Forus Tank AS (AS Solship), Forus/Stavanger til kjøper i Thailand. Omdøpt **SEA ANGEL** Panama flagg og signal 3FDN5.

M/S **UNLIS** (852/945/1973) ex UNIWIND – 90 ex THUNBOX 1 – 85 ex VIKING OLE – 78 – KS Bines Shipping (AS Bines Shipping). Flekkefjord. Skipet kantret 19.03.1995 i Nordsjøen, 75 n.m. nordvest av Ekofisk, på reise Stettin – Skotland med kull. 2 mann omkom. Ble berget og slept til lands og er nå av assurandørene solgt til Moen Slip, Kolvereid/Namsos, overført til Norsk Ordinært Register og har fått signal LHPI.

Juni 1995:

M/S **HAVFALK** (LAKZ2) (23.584/39.650/1977) fra K/S A/S Havbulk (A/S Havtor Management), Oslo til Liberia kjøper (M. Karageorgis), omdøpt **ARISTOGEITON**.

M/S **JOHANNE** (LCVZ3) (1.043/1.050/1984) ex TRUETON – 92 ex JOTUN – 90 – fra Ecco Shipping A/S, Vågsbygd/Kristiansand til kjøper på De Nederlandske Antiller. Omdøpt **STELLA MARIS**, (St. Vincent & Grenadies flagg)

M/S **MINERVA** (LAQK2) (10.598/16.657/1978) ex NORTWEEN MINERVA – 92 ex CONSENSUS STAR – 89 ex SILVER EAGLE – 89 – fra Tweendeck IX KS (Hvistendahls Rederi A/S), Tønsberg til Liberia kjøper. Omdøpt **COSTASP**, St. Vincent & Grenadies flagg og signal J8LC8.

M/S **NOMADIC MERMAID** (LAUU2) (18.700/35.158/1978) ex AD ASTRA – 89 ex SHETLAND – 79 – fra KS Nomadic Mermaid (Nomadic Management AS), Minde/Bergen til kjøper i India, omdøpt **SANMAR PRIDE** med signal VVTW.