

A/S REDERIET ODFJELL

Av Dag Bakka Jr

Fleetlist av Per Alsaker og Per Kjærvik

I internasjonal shipping forbindes navnet Odfjell med transport av kjemikalier og spesielle flytende produkter. Og navnet knyttet ikke bare til en operatør, men to, som avspeiler at dette 70-år gamle Bergensrederiet nylig er blitt splittet.

Odfjell-rederiets 70-årige historie gir et representativt tverrsnitt av den "vellykkede" norske skipsfarts-historie. Begynnelsen var som vanlig dampskipsrederi i europeisk trampfart uten spesiell driftsfilosofi, så ble det kontraktskipninger av malm, overgang til motorskip på timecharter-basis for franske befraktere, til forsiktig linjefart og småtank. Fra en sped begynnelse med små tank-skip i 1938 var det først tidlig i 60-årene at rederiet forlot tørrlast for å konsentrere seg om tankfart med raffinerte, vegetabiliske, animalske oljer og kjemikalier. La det også være et moment at det var i Odfjells administrasjon de første konsepter om norske oljerigger ble utviklet, og gav Aker-gruppen viktige impulser til konstruksjon og utforming av H-3 riggen.

I dag står Odfjell Westfal-Larsen Tankers og JO Tankers blant verdens ledende grupper innen kjemikalietransport og nyter et internasjonalt ry. Historien om Odfjell-rederiet viser at markedsposisjon og ekspertise vokser ut av opparbeidete forutsetninger og kunnskaper.

FRA KAPTEIN TIL SKIPSREDER

Hvor mange kapteiner er det ikke i norsk skipsfart som har tatt skrittet til egen skute ? Kaptein Bernt Daniel Olsen var født i 1849 i Loshavn ved Farsund. Han kom med tiden i tjeneste for Bergensrederier, og slo seg ned i Bergen. Han fikk tre sønner, Fredrik født 1878, Abraham i 1881 og Endre Andreas i 1885. De to eldste gikk i farens fotspor og ble med tiden kapteiner, således førte Fredrik Odfjell ds "City of Mexico" i rute-fart mellom New Orleans og Mexico i nesten ti år fra 1905. Faktisk seilte både faren og de to sønnene som kapteiner i samme trade, den vestindiske frukt og linjefart.

Abraham Odfjell, sønnene forandret navn fra Olsen, ønsket etterhvert å komme hjem til sin kone og nystiftede familie. 24. juni 1914 sluttet han kontrakt med rederiet E B Aaby i Drammen om kjøp av damperen "Helga". Den var på 1050 tdw, bygget 1909, og fikk navnet "Birk".

En tid senere, i 1915, kom også Fredrik Odfjell hjem og slo seg sammen med sin bror og dannet Rederiet Odfjell. Hele fire skip ble kjøpt i 1915, i tonnasje mellom 1505 og 3800 tdw, og alle reaktivt nye, bygget mellom 1900 og 1905. De fikk alle navn etter trær, "Rogn", "Furu", "Older", "Selje" og "Hassel".

I løpet av 1915 steg fraktmarkedet klart etter usikkerheten høsten 1914. Enda hadde ikke krigshandlingene gått så hardt ut over skipsfarten, selv om krigsforlisene begynte å gjøre seg gjeldende. Men etterhvert ble stigningene i skipsverdier mer betydelig, og brødrene Odfjell foretok en del transaksjoner høsten 1915. Dampskipene "Finn", "Pedro Luiz Lacave" og "Ajax" ble kjøpt i september/oktober 1915 og solgt videre etter en eller to dager. Blant andre var skipsreder Jacob Kjøde involvert i disse salgene, og hadde også andeler i flere av rederiets seilende skip.

Men da den virkelige "jobbetiden" tok til ut i 1916, var Odfjell-brødrene ikke med. Tvert i mot gikk mange skip tapt, tre i 1916 og fem i 1917. Flåten ble likevel utvidet. Det skjedde ved at Rederiet Odfjell ble valgt til nye disponenter i forskjellige selskaper. I april 1917 ble de således valgt til nye disponenter i AS DS Vaarli, Kongsli og Storli, etter Ellingsen & Johannessen.

Rederiet Odfjell hørte ikke med til dem som drev store spekulasjoner. Skipsaksjeselskapene Hassel, Storli og Vaarli eide i 1919 følgende tonnasje:

HASSEL	6300 tdw	1905
VAARLI	8700 tdw	1917
ROGN II	1400 tdw	1917
GRAN	3440 tdw	1919

og 2 kontrakter.

MELLOMKRIGSÅR

Høykonjunkturen holdt seg oppe enda en tid etter at krigen sluttet. Først ut på ettersommeren 1920 var det tydelig at markedet hadde falt sammen. Skipsfarten gikk mange vanskelige år i møte. Store, kostbare nybygninger kom ut på et dårlig marked, samtidig som den norske kronen mistet verdi i forhold til pund og dollar. Midtsommers 1921 lå 45 prosent av den norske flåten i opplag.

Odfjell hadde tidligere hatt mange nybygningskontrakter, men hadde klart å selge fire med god fortjeneste. En ble kansellert, trolig i 1919, mens to stod igjen. Den største og dyreste, "Birk" på 7300 tdw, ble levert i september 1920, nettopp som markedet falt, og den andre, "Older" ble levert fra Stavanger Støberi & Dok i februar 1921.

Men rederiet klarte seg. "Vaarli" ble bygd om til tankskip i 1921, og kom til å finne god beskjeftigelse gjennom vanskelige tider.

Andre rederier som i større vanskeligheter. DS AS P Kleppes Rederi overtok i 1920/22 flere store skip, som det ikke hadde økonomisk ryggrad til å beholde. I november 1923 ble de to 10800-tonns damperne "Hallgrim" og "Hallgyn" og det 7550-tonns motorskipet "Hallfried" overtatt av Bergens Kredittbank og registrert under DS AS Phoenix.

Fredrik Odfjell overtok som disponent for disse tre skipene, og drev dem for banken i flere år. Senere fikk Phoenix også hånd om flere skip, men disse fikk andre disponenter. Phoenix-skipene ble realisert i 1926/27, og Skibs-AS Selje kjøpte "Hallgrim" i april 1927 for £52.500. Det fikk nå navnet "Selje".

Flere av de mindre skipene ble solgt mot slutten av 20-årene, og "Selje" gikk snart tapt ved kollisjon.

På denne tid kom Rederiet Odfjell inn i forretninger som skulle få stor betydning.

Damptankeren "Vaarli" gikk jevnt og trutt på tidscerteparti til oljeselskaper, og klarte seg brukbart, også etter at en ny depresjonsperiode satte inn i 1930.

I 1929 sluttet Odfjell kontrakt med Dominion Iron & Steel Co om 10 års kontraktskipning av kis/malm fra Wabana, New Foundland, til Rotterdam. På kontrakten satte rederiet inn et spesialskip, 12120-tonneren "Selje", levert fra Newcastle i april 1930. Frakten var 4sh 9p og gjalt for 8 måneder hvert år.

Dette ble en god forretning for Odfjell gjennom vanskelige år. Den ble ikke fullt så god for befrakterne, og etter deres ønske ble "Selje" i april 1932 overført til britisk flagg for å kunne settes inn i kullfarten mellom Sydney, Nova Scotia, og Montreal. I denne sammenheng kjøpte Odfjell et eksisterende britisk rederi, Tenax Steamship Co Ltd i London, og registrerte skipet her.

Dominion var vel fornøyd med Odfjell-båtens innsats, og i 1934 fikk rederiet tilbud om å overta den 12150-tonn store malmbåten "Daghild" med 5 års TC.

"Daghild" var bygget i 1916 for John P Pedersen & Søn i Oslo for TC til Dominion. På grunn av krigen gikk skipet under britisk flagg til 1919, deretter norsk. Allerede i 1921 kjøpte Dominion 51 prosent i skipet, og fra 1923 førte det atter britisk flagg. Noen år senere, i 1926, solgte Pedersen sine siste 49 prosent. "Daghild" hadde seilt for Dominion i alle år etter levering, og Odfjell var interessert i å overta.

I 1934 ble "Daghild" overtatt for £15.000 og registrert på Tenax SS i London.

Med mer "normale" tider på fraktmarkedet ble "Selje" i 1935 ført tilbake til norsk flagg, mens "Daghild" ble solgt i januar 1937 til Tyskland for £32.500. En god forretning for Odfjell, tydeligvis.

En 9000-tonns nybygningen ble overtatt av Tenax i 1937 og fikk navn "Corabella". Skipet seilte i malmfarten til det ble solgt i 1939. Tenax SS Co Ltd ble nå liggende ubenyttet i flere år, og solgt til Kristian Jepsen og Halfdan Grieg i 1947. Tenax videre historie er et annet eventyr.

Damptankeren "Vaarli" gikk ut av TC i mars 1933 etter å ha seilt sammenhengende i mange år. Det var da ingen last å få, og skipet ble tatt hjem for opplag. Her ble skipet liggende i flere år, til det i februar 1935 ble solgt for 128.700 kr til opphugging i Stavanger.

Rederiet Odfjell tok mot slutten av 1929 skrittet over til motorskip. Et 7650-tonns lasteskip ble bestilt fra Burmeister & Wain, og i byggetiden sluttet til franske Fabre Line for 7 år til 6/6 (6sh 6p pr tdw pr mnd).

Skipet ble overlevert i april 1931 til DS AS Hassel, og fikk navnet "Cypria". Jacob Kjøde i Bergen fikk senere på året et søsterskip, "Ingria", som gikk til samme befraktere. "Cypria" seilte heldig, men førte rederiet opp i problemer med verkstedet om finansieringens forhold til gullstandarden. Enden på historien ble at de norske rederier som var involvert i saken gikk sammen om et nytt selskap, AS Skagerak, som kontraherte to skip ved Burmeister & Wain (begge døpt "Eidsvold" og solgt etter kort tid).

Forholdet til Fabre Line utviklet seg positivt. Fabre Line kjøpte sommeren 1936 Sandefjordskipet "Rose" på 8600 tdw, bygget i 1931. I stedet for å sette skipet i fart

under fransk flagg som "Gabon", gikk Fabre til sine forbindelser på Minde, og etablerte AS DS Gabon som overtok skipet. Fabre lånte Odfjell kjøpesummen, og skipet heiste norsk flagg, som "Gabon". Etter krigen ble det omdøpt "Older".

I 1937 ble Skibs-AS Nye Kristianborg (etter stedet kontorbygningen lå) stiftet, og selskapet kjøpte i august 1937 motorskipet "Estrella" på 7160 tdw fra Det Bergenske Dampskibsselskab. "Estrella" var bygget i 1920, og gikk inn på TC til Fabre Line. Selskapet kontraherte samtidig et 7600-tonns motorskip fra skotsk verksted, og dette ble levert i desember 1938 som "Gran".

Det siste skudd på stammen før krigen brøt ut, viste seg å være det viktigste, selv om det ikke dominerte i tonnasje. Skibs-AS Oljetransport ble opprettet av Johan Odvar Odfjell i 1937 for å eie en 600-tonns tankbåt han hadde bestilt i Nederland. Den ble levert i mars 1938 og fikk navnet "Lind". I ettertid ser vi at lille "Lind" var den spede begynnelse til verdens største kjemikaliegruppe.

ODFJELL-FLÅTEN i juli 1937:

BIRK	7300 tdw	Savannah 19.9 - Hull
CYPRIA	7650 tdw	ankom New York 19.7
GABON	8600 tdw	ankom Marseille 14.7
SELJE	12120 tdw	Sydney 20.7 - Wabana

Ikke så lenge etter starten flyttet rederiet inn i eget hus på Minde, eller Kristianborg, like sør for Bergen. Rederiet behøvde ikke hele huset, og leide ut annen etasje til lensmannskontor. Like ved, rett over Kristianborgsvannet, tronte Odfjell-brødrenes tre herskapshus side ved side. Storetveit kirke, som ligger like bak, ble gitt som gave fra familien Odfjell. Gaven ble først gitt i 1917, men i 1920 ble saken stillet i bero. I 1926 tok Odfjell-brødrene saken opp igjen, og kirken ble innviet i 1930.

Brødrene Abraham og Fredrik Odfjell førte rederiet gjennom den vanskelige mellomkrigstiden med stø hånd. Fredrik Odfjell var formann i Bergen Rederiforening 1924-27, president i Norges Rederforbund 1933-36 og president i BIMCO (the Baltic & International Conference). Han var også i flere perioder ordfører i Fana Kommune. I 1948 ble han utnevnt til kommandør av St Olavs Orden. Han var også formann i Norges Skibshypothek AS fra starten i 1927.

Broren Abraham Odfjell var ikke så aktiv i organisasjonslivet, men var styremedlem i Bergen Rederiforening 1936-38 og styreformann i Shipowners Cooperative Association. Han var da trolig desto mer aktiv i rederiet.

Brødrene hadde en klar avtale at bare en sønn fra hver side kunne gå inn i rederiet. Fredriks sønn Bernt Daniel, født i 1908, og Abrahams sønn Johan Odvar, født 1913, kom begge med i rederiledelsen før krigen.

Da krigen brøt ut 1. september 1939 hadde AS Rederiet Odfjell 2 dampskip, 4 motorskip, ett småtankskip, i tillegg til to bestillinger for små tankskip.

KRIGSHANDLINGER

Da Norge kom med i krigen var dampskipene i tysk-kontrollert farvann, tankskipet "Lind" i svensk, mens de fire motorskipene var ute.

"Birk" og "Selje", dampdrevne deepsea tramps, var rederiets eldste enheter, men "Selje" var samtidig den største. "Selje" lå 9. april 1940 i Stavanger, og ble straks tatt av tyskerne og fortøyd over innseilingen til Vågen, som beskyttelse for marinefartøyer. Den ble snart etter frigitt, og sammen med "Birk" ble den sommeren 1940 befraktet av Skibsfartsdirektoratet for å transportere kull fra Kontinentet til Norge.

Begge gikk tapt under tysk kontroll, men bemannet med norske sjøfolk og under norsk flagg.

"Birk" ble ut på høsten 1941 befraktet av tyskerne for å gå på Kirkenes. Den kom til malmutskipningsbyen ved juletid, og ble liggende for å vente på lastetørn for anker. 15. februar 1942 drev skipet av under storm og forsvant med 26 mann ombord. Trolig har skipet drevet inn i tysk minefelt og gått tapt slik. Bare noen få av besetningen, som tilfeldigvis var i land, reddet livet.

"Selje" ble senket av britiske fly 15. mai samme år utenfor Ameland på reise fra Rotterdam til Norge med kull. 15 av besetningen omkom.

Motorskipene "Cypria" og "Estrella" kom under Nortraships flagg og seilte heldig gjennom hele krigen.

Verre var det for de nyeste motorskipene, "Gabon" og "Gran". "Gabon" ble internert i Dakar, etter at Frankrike overgav seg, 5. juli 1940, og "Gran" i Casablanca 22. juni. "Gran" ble beslaglagt av franskmennene 19. juni 1941 og ble "Ste Odette". Den gikk senere tapt. "Gabon", derimot, ble funnet igjen i Dakar i februar 1942 da Nord-Afrika ble frigjort av allierte styrker.

Den lille tankeren "Lind" i svenske farvann ble en av de kjente "Kvarstad-båtene". Den var den ene av to skip som overlevde det andre utbrytingsforsøket fra Göteborg 31. mars 1941, og kom vel frem til Leith.

Odfjell hadde to tankskip i ordre da krigen brøt ut. Det var en 1200-tonner fra Glommens Verksted i Fredrikstad og en 600-tonner fra Nederland. De ble levert som henholdsvis "Rogn" i mars 1941 og "Hegg" i august 1941, men ble straks beslaglagt av tyskerne.

NYE MULIGHETER

Sommeren 1945 kunne Abraham og Fredrik Odfjell ta opptelling over flåten.

Tre aldrende motorskip eksisterte, og kom under rederiets kontroll etter utløp av UMA-perioden i mai 1946. Likeledes tankeren "Lind", som kom tilbake fra alliert tjeneste og "Rogn" og "Hegg" fra tysk.

Rederiledelsen fortsatte i kjente trades, men la adskillig større vekt på småtank.

Motorskipsflåten ble fornyet med to C 1-A båter, amerikanske krigsbygde 8000-tonnere, som ble overtatt i 1947 og fikk navn "Bowhill" og "Bowplate". Samme år ble også et søsterskip til "Gran" overtatt fra verftet i Burntisland, og fikk navnet "Bowgran". Disse skipene ble satt inn i linjefart mellom havner i Sør-Amerika og USA på TC-basis, sammen med skip fra rederiet Øivind Lorentzen i Oslo.

Et 7700-tonns linjeskip bestilt fra Bergens Mek Verksteder for levering i 1952/53 ble kansellert i 1950.

De tre eldre tørrlastskipene "Cypria", "Older" (ex "Gabon") og "Estrella" ble solgt i 1949-54, og de tre nyeste i 1953/54. For denne delen av flåten skjedde det nå en total fornyelse.

Tankflåten økte sterkt de neste årene, til tross for at mange redere kastet sine øyne på dette fartsområde, og på få år skapte en skarp overtonnasje.

Odfjell lå godt an med sine tre nesten nye båter i 1946. Riktignok ble "Lind" solgt allerede i juli 1947 til Frankrike for en god pris, men rederiet hadde da allerede skaffet seg flere. En amerikansk marinetanker på 715 tdw fra 1944 ble overtatt i 1946 og fikk navnet "Lønn", samt en gammel svenske på 330 tdw fra 1903, "Straumsnes", som Staten overtok etter tyskerne og solgte til det nye Odfjell-selskapet Skibs-AS Straumsnes. Begge ble solgt videre til Oslo i 1947/48, før markedet falt sammen. En tysk krigsbygget tanker på 550 tdw kom under Odfjells drift i 1948, som følge av at Forsikringsselskapet Vesta måtte ta over skipet fra et konkursbo. Den seilte som "Ekspresstank" under Odfjells management til 1949.

Rederiet hadde bestilt to 1700-tonns tankskip fra Ekenbergs Varv i Stockholm. Den første ble døpt "Lind" ved sjøsetningen i 1949, men solgt til Frankrike ved levering. Søsterskipet arvet deretter navnet ved levering i oktober 1950. Mens markedet ble oversvømt av 500-700-tonnere, satset Odfjell på en mellomstørrelse. Langsamt krøp tonnasje oppover, og nådde en foreløbig topp ved søsterskipene "Birk" og "Hassel" levert fra hjemlige Bergens Mek Verksteder i 1951. De var på 2900 tdw, men ble etter to år solgt til Korea til meget gode priser. De nye bemanningsreglene av 1949 rammet hardt skip over 500 brt, og 1200-tonneren "Rogn" fra 1941 måtte selges i 1952 fordi besetningen var gått opp fra 14 til 21 mann.

EKSPANSJON OG VEISKILLE

Vi har valgt å sette et skille ved 1954.

Shippingnæringen hadde akkurat sett markedet falle sammen fra Korea-boomens høyder til en bunn, der flere skip kom hjem for opplag.

For Odfjell-rederiet hadde den ene av stifterne, Fredrik Odfjell, avgått ved døden i 1950, og den daglige ledelse var nå gått over til fetrene Bernt Daniel Odfjell (46) og Johan Odvar Odfjell (41), mens senior Abraham Odfjell (73) hadde trukket seg noe mer tilbake.

Tørrelastflåten ble dette år helt fornyet. De gamle skip ble solgt, og de første i en serie på nye og større enheter overtatt. Etter salg var tankflåten redusert til to skip, men rederiet hadde solid økonomi og flere skip var i ordre.

To moderne linjeskip var blitt bestilt under Korea-boomen, og nærmet seg nå fullføre. Hall, Russell-verftet i Aberdeen leverte i januar 1954 8010-tonneren "Bow Santos", etterfulgt av Uddevalla-bygget "Bow Plate" på 7300 tdtw i april 1955. Begge skip gikk inn på TC til Alcoa og kom til å gjøre det meget godt under de nærmeste års høykonjunktur.

Mellom leveringene hadde Odfjell øket sin linjeflåte med enda et skip. Det hadde tilhørt den gode forbindelse Fabre Line, og var et turbinskip på 7000 tdtw fra 1949. Ved overtagelse i november 1954 fikk det navnet "Cypria" ifølge tradisjonen, og kom hjem til BMV i januar 1955 for å bygges om til motorskip. Det fikk en nederlandskbygget Doxford-maskin, og kom atter i fart i juni 1955 som "Bow Hill". Dette skipet ble ikke i flåten lenge, men solgt til Liberia i 1957.

Ved midten av 50-tallet fremstod 12000-tonns shelterdekkere som en interessant type, både som Liberty-erstatninger, og som en slags kombinasjon av linje- og bulk-transportere. Odfjell fikk tilsammen fire slike skip.

Vinteren 1954 ble to bestilt, ett fra BMV og ett fra Uddevalla. BMVs skip var egentlig en av en serie, men det øvrige ble av sine kontrahenter konvertert til tank, så Odfjells "Hassel", levert i mars 1956 ble den eneste av typen, en vakker 12500-tonns shelterdekker til en pris av rundt 13 mill kr.

Bestillingen fra Uddevallavarvet fikk følge av flere. "Sungran" på 12650 tdtw ble overlevert i juli 1955 som den første i verftets lange serie, og fikk følge av "Sunoak" et år senere. Som navnene indikerer ble de begge tatt på TC av kanadiske Saguenay Terminals, og seilte for dette rederi til 1961.

Under Suez-boomen i 1956/57 bestilte Odfjell også en 34.000-tonns motortanker fra Uddevalla. Dette skipet ble ikke befraktet, og rederiet fant det klokest å konvertere til en tredje shelterdekker. Den ble levert i november 1959 med navnet "Older".

Odfjells shelterdekkere gikk som nevnt dels for Saguenay, dels i kullfart USA-Europa, dels på kortere og lengre TC i linje og trampfart.

Linjebåtene "Bow Plate" og "Bow Santos" fortsatte der C 1-A-båtene slapp. De gjorde det skarpt til å begynne med. Befraktingen av "Bow Plate" gir et eksempel på tidens drift av linjeskip på TC.

BOW PLATE levert 4.1955

1955	TC	Alcoa SS Co	
1.1957	TC	"	\$ 65.000 pr mnd
5.1958	TC 12 mnd	"	\$ 29.000 "
5.1959	TC 12 mnd	"	\$ 27.000 "
6.1960	TC 18 "	"	\$ 34.500 "
1.1961	3-4 rundreiser	på Øst-Afrika, NAL-SEAL	
3.1963	3	" på Sør-Afrika, Columbus Line	\$29.000
solgt 4.1964	Den Norske Amerikalinje AS, Oslo	for £390.000	
overlevert i Oslo, nytt navn SUNNDALSFJORD, drevet i Øst-Afrikalinjen der skipet jo hadde seilt tidligere.			

Odfjells flåte av tørrlasteskip ble bygget ned i begynnelsen av 60-årene. Etter tilbakelevering fra Saguenay ble "Sungran" og "Sunoak" i august 1961 solgt til Fabre Line. Samtidig ble linjeskipet "Bow Santos" solgt til Monrovia.

"Older" og "Hassel" seilte til 1964. Førstnevnte gikk da til kinesiske kjøpere, mens Karlander kjøpte "Hassel" og drev henne videre under norsk flagg noen år som "Slethav".

Men Odfjell forlot ikke tørrlast fullstendig.

Götaverken tilbød en mer moderne utgave av shelterdekkeren på 16000 tdw, med maskin og bro akter. Norske redere bestilte 5 av disse vakre skipene, deriblant Odfjell to.

De ble omtalt som "bulkskip", men var shelterdekkere og vel utstyrt med master og bommer. Skipene kom ut i 1963, og introduserte engelske tre-navn i flåten: "Cedar" og "Cypress".

De fortsatte med verdensomspennende trampfart, og ble solgt en bloc til Great Eastern Shipping i Bombay i 1968. Det ender også A/S Rederiet Odfjells virkelige tørrlastfart.

Rederiet var kommet til et veiskille. Tankfarten krevde nå alle ressurser og forrentet seg bedre.

SAMLING OM TANK

Ved inngangen til 1954 bestod tankflåten av bare to skip, 610-tonneren "Hegg" og 1700-tonneren "Lind".

Erfaringene hadde vist at det var nødvendig å ha forskjellige tonnasje størrelser, både for europeisk og transatlantisk fart. I perioden 1954-1968 ble ikke mindre enn 24 tankskip innlemmet i Odfjell-flåten. Praktisk talt alle var nybygninger, som varierte mellom 499-brt paragraftankere til 8400-tonneren "Ek".

Ett eneste skip ble kjøpt secondhand, den dampdrevne 1280-tonneren "Slotterøy" fra 1943, som i oktober 1956 ble innkjøpt og bygget om til motortanker "Selje".

I årene 1960-62 var det også en 2050-tonns skip ved navn "Valnor" i flåten. Dette var eiet av Forsikringsselskapet Æolus og drevet av rederiet.

Odfjell gjorde på denne tid sin første satsing på gasstankere. Det første rene gass-skip, "Gazelle" på 1620 tdw, ble levert fra fransk verft i 1965, fulgt av Moss-bygde "Gazania" i 1967, som seilte i pool med Skips-AS Widans "Janegaz". Av forskjellige grunner valgte rederiet å satse på ren spesialtankfart, og solgte gass-skipene i 1970. Odfjell hadde imidlertid igjen andre gass-engasjement.

Odfjells tankskip hadde vokset fra den typiske Nordsjøtanker på 600 tdw og langsomt krøpet oppover til "Selje" på 8400 tdw. Filosofien bak mindre skip var at slike laster vanligvis er kostbare og bare brukes i mindre kvanta av industrien. Andre rederier, som Anco-poolen i Oslo, hadde gått i bresjen med "parcel"-tank, altså ren linjefart med flere mindre partier ulike oljer i samme skip. Etterhvert som rederiets transporter ble lengre, ble det mer aktuelt å ha skip som kunne ta flere slike partilaster. I 1964 gikk rederiet derfor til Aker-gruppen og bestilte to 14200-tonnere. De kom ut som "Birk" og "Lønn" i 1966/67, og var de første virkelige "store" spesialtankere i rederiet.

Skip ble bygget, andre solgt. Vi setter en strek i 1968, det år tørrlastskipene ble solgt. A/S Rederiet Odfjell disponerte da en flåte på 19 tankskip, og var blitt et betydelig rederi.

Fartsområdet hadde utvilet seg fra Europa til transatlantisk, med konsentrasjon rundt den petrokjemiske industri. I januar 1964 fikk rederiet også kontrakt med det britiske konsernet ICI om transport av kjemikalier fra Storbritannia til Japan. Det dreide seg her om kjemikalier til fremstilling av syntetisk gummi, maling gjødning, plast osv. Det var ikke minst denne geografiske ekspansjon som gjorde større enheter nødvendig.

Siden 50-årene ble det vanlig at rederiets selskaper eide parter i de fleste skipene. Nå ble også andre mindre Bergensrederier trukket inn på eiersiden, og fikk i visse tilfeller også driftsansvar. Stener S Müllers Rederi AS tok andeler i "Liana", "Birk" og etterhvert andre, Rasmus F Olsen i "Linnea", Ørvigs Dampskibsselskab i "Alecto" etc.

VERDENS STØRSTE KJEMIKALIETANKREDERI

En rivende utvikling var på vei for A/S Rederiet Odfjell i 1968. Tørrlastflåten var avhendet, spesialtankflåten vokste, både i antall og størrelse, og en 21000-tonner var under bygging på Aker Verft i Oslo.

Rederiets seniorledere var fetrene Bernt Daniel Odfjell og Johan Odvar Odfjell.

B D Odfjell hadde tre sønner, som alle ble aktive i shipping. Bernt Daniel Odfjell jr (født 1938) - til daglig kalt Dan - hadde arbeidet i rederiet i flere år. Hans bror Fredrik Odfjell (født 1940), hadde startet sitt eget rederi, A/S Frenco, og er vel kjent i denne sammenheng. Den yngste av brødrene, Carl Henrik Odfjell (født 1946), var en tid direktør i Investas rederi Navare, men har senere gått inn i rederiet.

Etter den opprinnelige avtale mellom brødrene Odfjell skulle bare en sønn fra hver side tre inn i rederiet. Johan Odvar Odfjells sønn Abraham Severin Odfjell (født 1942) kom inn som partner, og var altså tremenning til Dan og tredje generasjon i ledelsen.

Kontorbygningen på Kristianborg ble nå for liten. Et betydelig tilbygg klarte ikke å svelge unna ekspansjonen, og rundt 1970 ble et stort nytt kontor påbegynt på Minde. Det gamle kontorbygget ble senere solgt til Audun Reksten Rederi AS.

Dyktighet ombord og i land hadde gjennom mange år bygget opp et solid renommé for Odfjell-flåten. Dette renommé kom til full nytte overfor de mange større og mindre befraktere som rederiet etterhvert kom i kontakt med. Ut fra industriens behov for kjemikalier i forhold til produksjonsstedene, nedfelte det seg snart spesielle hovedruter, som mellom Caribbean/US Gulf og Europa, mellom Europa og Fjerne Østen, mellom Japan og USA. For å kunne gi best mulig service, og ha full kontroll over skipningene, ble det på denne tid etablert egne kontorer i viktige havner ute. Slik kom det etterhvert i stand representasjon i Houston, New York, Singapore, Rotterdam og Tokyo. For å kunne konkurrere om hele transportprosessen ble det også ønskelig å disponere over egen tankkapasitet i viktige havner. I 1971 gikk Odfjell sammen med tyske DUPEG om en stor tank-terminal i Hamburg, og denne fikk snart følge av andre i Marseille, Montreal, Buenos Aires, Rotterdam osv.

I tiden rundt 1968 knyttet Odfjell bånd til Bergensrederiet Westfal-Larsen & Co A/S. WL-skip kom i økende grad inn i Odfjells skipninger, og dette var nyttig da Odfjell ennå ikke disponerte skip i størrelsen 20.000 tdw. Noe helt nytt var det likevel da rederiene bestilte hvert sitt søsterskip, kjemikalietankere på 21.000 tdw fra Aker-gruppen. Disse skip ble levert i 1969, og Odfjells fikk navnet "Bow Cedar".

Med BOW-prefikset og "store" kjemikalieskip ble en ny epoke i rederiets historie innvarslet. BOW var selvsagt en tradisjon fra linjefartens tid, men betød vel i denne sammenheng BergenOdfjellWestfal-Larsen.

I regi av dette samarbeidet ble Odfjells flåte i løpet av 70-tallet utvidet med 9 store kjemikalieskip, som var verdens mest avanserte med bl a rustfrie tanker, som i realiteten kunne frakte hvilket som helst væske.

Dessuten ble tre 31.000-tonnere tatt på TC fra et gresk rederi, "Messaniaki Bergen", "- Paradis" og "- Minde", og flere skip på kortere TC.

Samarbeidet med WL ble i 1975 formalisert til Odfjell-Westfal Larsen Tankers, som nå ble malt på alle skip i poolen.

I 1968 hadde rederiet hele 18 tankskip hvorav de aller fleste var mellom 1105 og 8335 tdw. Også denne del av flåten ble naturlig fornyet i 70-årene, og det ble bygget 5 3000-tonnere (samtlige sameier med mindre rederier), 3 6000-tonnere (to sameier), 5 9000-tonnere og en stor gasstanker, "Cypress" i 1969. Sistnevnte gikk i pool med skip fra Fearnley & Eger. Samtidig ble de fleste av de eldre skipene solgt til gode priser i første del av 70-årene.

Shipping-krisen fra 1974 fikk også virkninger for Odfjell. Man registrerte industriens sviktende etterspørsel etter kjemikalier og derved transport, det ble gjerne mer uoverensstemmelser i forbindelse med certepartiklausuler, utbetalinger trakk ut osv.

Rederiet søkte å kvitte seg med flest mulig innsluttede skip, og lyktes å kansellere flere TC. I en slik handel var det rederiet Winterport Shipping Co i Spijkenisse i Nederland ble kjøpt i 1976. Dette rederiet hadde to helt nye 2650-tonnere, "Proof Spirit" og "Proof Trader". Slik ble Winterport en viktig brikke i Odfjells internasjonalisering.

I september 1975 overtok også O-WL TC-skipet "Saga Stream" fra et Liberia-rederi. Skipet var chartret, og ble nå overtatt som et ledd i kanselleringen av TC. Skipet ble solgt videre etter et år.

Det var også en side ved shipping-krisen at Odfjell for en kort periode kom tilbake i tørrlast. B D Odfjells sønn Fredrik Odfjells selskap A/S Frenco hadde store bestillinger ved norske og utenlandske verft. Så lenge markedet steg gav dette gode forretninger, men ved omslaget i 1974 gikk Rederiet Odfjell inn og overtok 4 av kontraktene. Det var to 8350-tonns bulk/containerskip fra Romania og to 7600-tonns sideport/papirskip fra tysk verft. De to siste var langtidsbefraktet til Bowater-konsernet til god rate, mens bulkskipene kom til å seile mer i spotmarkedet.

I siste halvdel av 70-årene kunne ledelsen i rederiet konstatere at man var den største kjemikalietransportør i verden. Rederiet talte i 1978 26 enheter, og i tillegg kom W-L-skipene. I tillegg til kjemikalietransport, hadde rederiet også vært pionerer på et annet område. Direktør Bernhard Larsen i rederiet kom tidlig til å interessere seg for oljevirkksomheten i Nord-sjøen, og stod sentralt i utviklingen av Akers H-3 borerigg. Den første H-3-riggen ble da også levert til et Odfjell-ledet selskap, KS Deep Sea Drilling Co AS i februar 1974 med navnet "Deep Sea Driller". Som operatør var Odfjell Drilling & Consulting Co AS (ODCC) dannet, med Larsen som leder. ODCC fikk senere en søsterrigg, men mistet "Deep Sea Driller" ved det mye omtalte havari ved Fedje. Odfjells andeler i eierselskapene var forholdsvis små.

I midten av 70-årene ble det klart at det eksisterte uoverensstemmelser i rederiets ledelse. Det var de to familiegrenene som stod mot hverandre. Det ble etterhvert klart at den eneste mulighet ville være å dele rederiet, selv om det i seg selv var trist å splitte ressursene i et så krevende marked. En avtale av 22.11 1977 la opp retningslinjer for delingen, og 1.januar 1978 ble J O Odfjell A/S satt i virksomhet som disponent-firma for en del av flåten. Offisielt ble det kalt for "desentralisering". Det viste seg likevel at avtalen ikke gav den nødvendige klarhet mellom blokkene, og en frivillig voldgift var det først som førte frem. Den endelige avtale ble inngått i desember 1979.

DELING

Ved inngangen til 1979 bestod Odfjell-rederiet av følgende selskaper:

DS AS Hassel	børsnotert
Skibs-AS Storli	"
Skibs-AS Selje	"
Skibs-AS Spesialtank	"
AS Rederiet Odfjell	privateid i Odfjell-familien
AS Rederiet Odfjell av 1914	"
AS Minde Chartering	"

Etter voldgiftsdommen ble interessen delt slik at:

B D Odfjell-gruppen overtok deepsea-kjemikalieskipene og Odfjell-Westfal-Larsen Tankers-delen, dessuten administrasjonsbygningen på Minde.

J O Odfjell-gruppen gikk de mindre skipene, Odfjell Drilling, Winterport Shipping, tankterminalen og kontanter.

Av selskapene fikk J O Odfjell DS AS Hassel, mens de tre andre børsnoterte gikk til BD Odfjell. De tre private firma ble først fusjonert i 1979, deretter fisjonert i AS Rederiet Odfjell (B D Odfjell) og Odfjell Shipping AS (J O Odfjell).

Så snart avklaringen hadde skjedd, satset B D Odfjell-gruppen sterkt i OWL-samarbeidet. Odfjell trådte inn i to opsjoner Westfal-Larsen hadde ved Daewoo for 22.500 tdtw kjemikalieskip, samt flere sameieprosjekter med Westfal-Larsen & Co. I samme regi ble det etablert tankterminaler, bl a Baytank-terminalen i Houston.

Odfjell-Westfal-Larsen Tankers rangerer i dag som en av de ledende kjemikalietankskipsoperatører i verden. Og ikke bare kjemikalier. I 1983 samlet OWL seg om gass/kjemikalie markedet i Norbelgas-poolen, som sysselsetter fire LGP/etylen/kjemikalieskip: "Bow Elm", søsterskipet "Hardanger", Norwegian Gas Carriers' "Einar Tambarskjelve" (kalt E.T.) og belgiske "Coral Temse". Av mindre skip var de to sameide 6000-tonnerne "Bow Queen" og "- Cecil" tilbake, men disse er senere solgt.

J O ODFJELL A/S

Firma J O Odfjell A/S trådte i virksomhet 1. januar 1978 med Abraham Odfjell som leder og Johan Odvar Odfjell som styreformann. Selskapet overtok disponeringen av tørrlastskipene "Cypress" og "Oak", Winterport-skipene "Proof Trader" og "- Spirit" og 3200-tonnerne "Bow Saphir", "Bow Alecto" og "Bow Sailor". De tre siste skiftet fornavn til "Joy" (unntatt "Alecto", som mistet fornavnet). Et år senere ble Trondheimsbåten "Rubirose" overtatt og satt under hollandsk flagg som "Proof Tamar".

J O Odfjell A/S hadde allerede samarbeid med andre rederier gjennom eierselskapene for de tre tankskipene, og dette ble ført videre i 1978/79 ved etableringen av K/S A/S Lido og K/S A/S Lotos, som overtok hver sitt 9950 tdtw kjemikalieskip, og fikk Stener S Müllers Rederi som disponenter. "Lido" og "Lotos" ble likevel ingen god forretning. De ble tatt tilbake av verkstedet i juni 1983, og siden solgt til Sverige.

Av desto større betydning ble forbindelsen med svenske Johnson Line (Rederi-AB Nordstjärnan) om oppbygging av en flåte deepsea kjemikalieskip under markedsføringsnavnet Odfjell-Johnson Chemical Tankers. Johnson kontraherte tre 38.000-tonnere mens J O Odfjell enda var bundet opp med stridigheter hjemme.

Voldgiften i slutten av 1979 ordret forholdene. Tre 39.000-tonnere ble bestilt fra BMV, en 35.000-tonner overtatt fra Bergenske under bygging ved Ankerløyken, foruten ev 17200-tonner som ble levert fra Nakskov i 1983. Dessuten fikk J O Odfjell A/S fra januar 1980 hånd om 9000-tonnerne "Bow Lind", "Bow Rogn" og "Bow Gran", samt 5800-tonneren "Bow Master". Fra dette tidspunkt endret hele flåten prefix til "Jo" ("Jo Master" osv). Tørrlasteskipene og flere av de mindre tankskip var nå solgt.

For å få del i nederlandske skipsfartssubsidier og for å styrke internasjonaliseringen, er flere av de største skipene nå overført til nederlandsk flagg, samtidig som de mindre er utflagget til Odfjell (Overseas) Liberia Ltd.

Med sine tankanlegg og moderne tankflåte stiller JO Tankers som samarbeidsselskapet heter fra 1983, i første linje på verdens kjemikalie marked. Markedsføringsselskapet JO Tankers A/S på Kokstad utenfor Bergen eies 50/50 av Odfjell og Johnson.

Odfjell Drilling & Consulting Co satt tilbake med "Deep Sea Saga" etter forlistet av "- Driller". Senere er "- Saga" solgt til Storbritannia og en Aker H-4-rigg, "Deep Sea Bergen" bygget.

ODCC har i den senere tid også utvidet virksomheten til undervannsarbeider, inspeksjonsoppdrag o lign. Til dette arbeidet brukes ubemannede og bemannede undervannsfarkoster, som opereres fra skip. Til dette bruk kjøpte ODCC den tidligere rutebåten "Halsnøy" i desember 1983 og gav den navnet "Deepsea Inspector". Helt nylig har ODCC også overtatt akjemajoriteten i Bergen Underwater Services, som eier survey-skipet "Bergen Surveyor" på 1171 brt.

Historien om Odfjell-rederiet/rederiene tar oss gjennom 70 års norsk sjøfartshistorie. Den går fra kapteiner som gikk i land for å starte eget rederi, til moderne intergrert skipsfart, som med sofistikerte skip stiller transportteknologi til veie for produsenter og forbrukere av kjemikalier. Sagt på godt norsk er det et eventyr fra virkeligheten, der ikke engang intrigene mangler.
