



Götaverken-bygde Fisons Realf var rederiets best kjente skip. Real Photographs/Arne Sognnes samling



Rønneberg & Galtung Brødrene Rønneberg Moss

Av Dag Bakka Jr

Sjøfartsbyen Moss hadde i mange år Rønneberg & Galtung som sitt eneste aktive utenriksrederi, ved siden av AS Alpha med Bastø-båtene. Rønneberg & Galtung var i aktivitet gjennom vel femti år, fra 1930 til 1982/84, da den selvstendig virksomhet ble avvirket. Historien omfatter egentlig to rederier under samme ledelse, Rønneberg & Galtung og Brødrene Rønneberg.

I løpet av disse årene var rederiet, såvidt vi kan se, engasjert i 20 skip, men eide det meste av tiden bare ett skip om gangen. Rederiet var knyttet opp til meglerfirmaet Hjalmar Bjørge og var en av de mange små enheter som utgjorde selve bredden i det norske rederimiljøet

Tross rike tradisjoner i skipsbygging og seilskipsfart ble Moss sittende tilbake uten annen rederivirksomhet enn AS Alpha etter Første verdenskrig. Riktig nok ble byen for en tid tilholdssted for innflyttere som Sigurd Herlofson fra Arendal og Biørn Biørnstad fra Sarps-borg, mens Rønneberg & Galtung var et ektefødt mossereideri.

Etableringen av rederiet må ses i sammenheng med bølgen av tankrederier etablert i 1929/30 med fødselshjelp fra kreative skipsmejlere i hovedstaden.

Rønneberg og Galtung

Personene bak rederiet var Georg Rønneberg, født 5. september 1887 i Moss som sønn av havnefogd Otto Rønneberg. Han gikk til sjøs i 1903 med bark *Madura* av Drammen, tok styr-mannseksamen i Fredrikstad tre år senere og skipsførereksamen i Kristiania i 1911. Georg Rønneberg kom til å seile i rederiet Hans Kiær & Co, på *Prosper II* og *Progress III*, og en tid på dampskipet *Tut Lui* av Shanghai. I 1914

ble han fører av *Vigdis* tilhørende O B Hirsch, Moss og senere *Nicolaos* av Skien. Han begav sjøen i 1917 og tiltrådte som direktør i Einar Bugge AS, kullforretning. Han kom slik inn i diverse styrer i lokale banker som Kredittpanken i Moss og Moss Privatbank.

I denne sammenheng traff han også overrettsakfører Jens Fredrik Galtung, født 17. februar 1898 i Moss, og cand jur siden 1921. Han etablerte sakførerforretning sammen med Wilh Grundt i Moss

og kom rundt 1930 inn i flere tillitsverv i næringslivet, bl a i AS Christiania Staal & Jernvarefabrik.

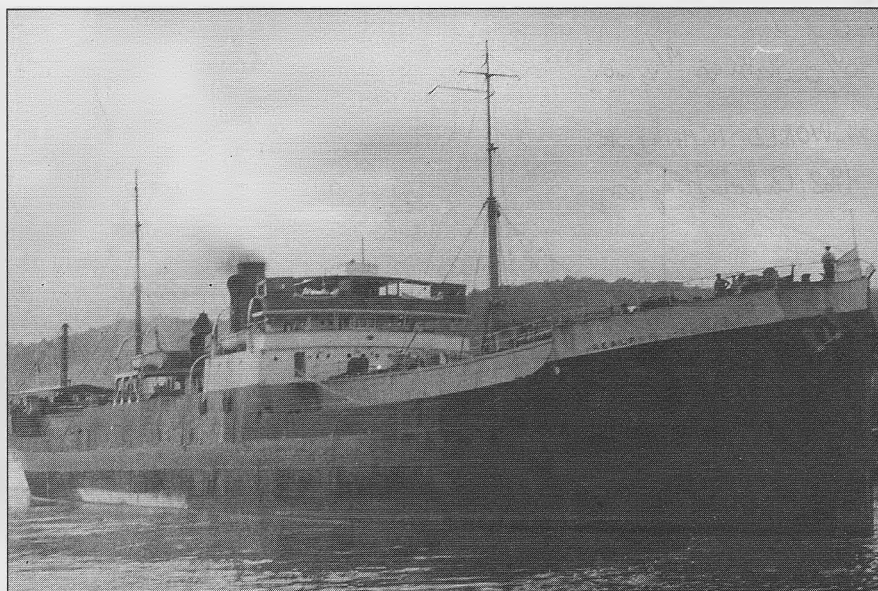
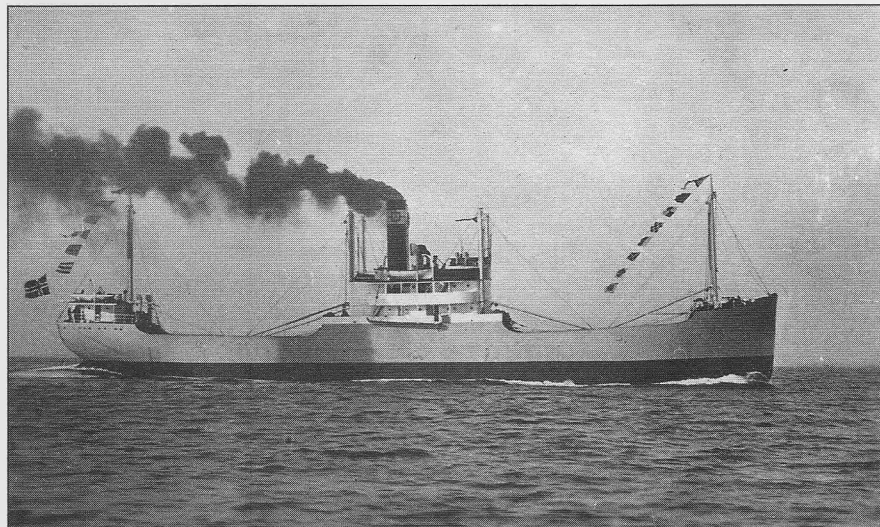
Det kan ha vært vinteren 1929/1930 at Georg Rønneberg og Jens Fr Galtung fant sammen i tanken om å etablere rederi og kom i kontakt med skipsmegler Hjalmar Bjørge i Oslo. Bjørge (se SKIPET 3.2002) hadde drevet megler-forretning i hovedstaden siden 1918 og kom fra 1927 til å utfolde en veldig virksomhet som fødselshjelper for tankrederier basert på kontrahering eller kjøp av skip mot lange tidscertepartier. Siden Bjørge også gikk inn i selskapene med aksjeposter kunne han forbeholde seg enerett til meglertjenester og samlet på denne måten en stor gruppe klienter som uoffisielt ble kalt for «Bjørge-gruppen». Denne omfattet Olsen & Ugelstad, P Meyer, Sigurd Herlofson, Odd Berg, Sam Ugelstad, O B Sørensen, Erling H Samuelsen og flere.

Det var trolig ved hjelp av Hjalmar Bjørge at Rønneberg og Galtung ble tilbudt å kjøpe damptankeren *Realf* fra Odd Berg. Denne rederen hadde våren 1930 et stort tankskip på 14.000 tdw under bygging i Tyskland og kan ha ønsket å konsentrere sine ressurser om dette. Se forøvrig historien om Odd Berg i SKIPET 4.2002.

Uten at vi kjenner til enkelthetene ble AS Asplund opprettet av Rønneberg og Galtung med investorer i Moss og Oslo. Aksjekapitalen ble satt til 320.000 kroner.

Damptankeren *Realf* ble overtatt i mars 1930 for en pris rundt 1.2 millioner

Dampskipet Margit R ble levert fra Fredriksstad Mek Verksted våren 1935, men fikk en kortvarig tjeneste i rederiet. Arne Sognes samling



Rederiets første skip var damptankeren Realf, kjøpt i 1930. Alex Duncan

kroner. Denne var et krigsbygget skip av A/Z-klassen på 8000 tdw, et tankskip med dampmaskineri midtskips og som var blitt kjøpt av Odd Bergs selskap AS Furulund i november 1929 med 10 års TC tilbake til selgerne, United Molasses Co i Liverpool. Navnet *Realf* hadde skipet fått etter Odd Bergs far, byråsjef Realf Berg.

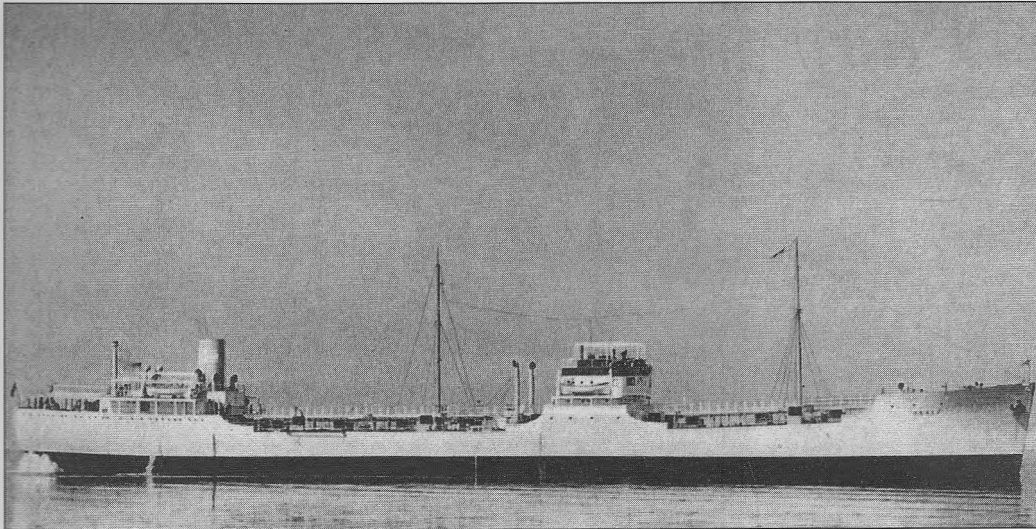
Det kan synes som om skipet den første tiden ble disponert av Odd Berg, inntil disponentfirmaet Rønneberg & Galtung trådte i sving senere i 1930.

Takket være sitt gode T/C kom *Realf* til å seile noenlunde greit gjennom krise-tiden i første halvdel av 30-årene. For rederiet var det om å gjøre å holde skipet gående uten off-hire, noe som nok var en utfor-

dring med et eldre skip som hadde gått med oljeprodukter. For befrakterne gikk *Realf* nå trolig mest med molasses, flytende sukkermasse, noe som krevde fungerende varmekveiler i tankene.

Resultatene var så pass oppløftende at styret i AS Asplund i 1934 slo til på en byggekontrakt for et dampskip på 2425 tdw ved Fredriksstad Mek Verksted. Det dreide seg om et skip med moderne dampmaskineri, en singledecker bygget for trelastfarten, med double compound-maskineri av Fredriksstads patenterte «dampmotor»-type på 1200 ihk og med «kjelene på dekk», altså plassert i akterkant av ovebygningen for å gi bedre kubikk. Byggenummer 274 ble levert 7. mars 1935 og fikk navnet *Margit R*, etter Georg Rønnebergs mor. Vi kjenner ikke byggesummen eksakt, men skipet stod ved levering bokført med 577.000 kroner og med et pantelån på 388.000.

Margit R ble liggende noen uker ved verkstedet og gikk først i fart 28. april 1935. Den fikk så fordel av et noe friskere marked og seilte rimelig bra i halvtannet år. I desember 1935 gikk den inn på et 4 måneders TC i fruktarten fra Jaffa til UK/Continent, og for året 1936 la den igjen et driftsoverskudd på 76.000 kroner. Da var den allerede solgt; i oktober 1936 til Th Brøvig i Farsund for 685.000 kroner for levering ved års-skiftet 1936/37 da den endret navn til *Lillemor*. Det gav Asplund en nett liten gevinst på vel 100.000 kroner.



*Kockums Mek Verkstad i Malmö kunne levere motor-tanker Realf på 12.500 tdw våren 1937.
Per Alsakers samling.*

I mellomtiden var også *Realf* solgt. Etter avtale med befrakterne ble både *Realf* og søsterskipet *Hird* som tilhørte et Oslo-rederi solgt tilbake sommeren 1935 til en pris som tilsvarte second-handverdien samt verdien av den gjenstående certepartiperioden. Den ble levert 15. august 1935, og salget gav en gevinst på 300.000 kroner.

De gode transaksjoner i en ellers vanskelig tid gav grunnlag for 5 prosent utbytte for 1935, foruten at aksjekapi-talen ble satt ned med 160.000 kroner ved tilbakebetaling til aksjonærene. Det ble dessuten gitt 12 prosent utbytte av den resterende kapitalen. I 1936 ble kapitalen igjen skrevet opp til 320.000 ved å overføre 160.000 fra fonds. På denne måten fikk aksjonærene del i verdiskapningen i rederiet.

Nybygg

Derved var AS Asplund i stand til å anskaffe et større skip og tegnet i november 1935 kontrakt på et tankskip på 12.500 tdw ved Kockums Mek Verkstad i Malmö.

I løpet av byggetiden kom markedet med full kraft, slik at rederiet var i posisjon til å slutte skipet våren 1937 for 3 år til raten 6 sh 3d (6/3 per tdw per mnd). Rederiets stolthet ble levert 29. mai 1937 med navnet *Realf* og tatt ut av C Krøger som fører.

Vi kjenner ikke byggesummen eksakt, men den synes å ha ligget rundt 2.5 millioner kroner, hvor det var 25 prosent egenkapital og resten arrangert som pantelån. Driftsoverskudd før skatt og avsetninger løp opp i rundt 600.000 kroner for 1938.

Realf skulle bli et av sjøkrigens første ofre, da det gikk tapt ved minesprengning 30. november 1939 utenfor den britiske østkysten på vei fra Philadelphia til London med bensin.

Rederiet forsøkte så snart som mulig å skaffe erstatning, men måtte nøye seg med et secondhand skip, *Credo* av Risør på 7210 tdw. Dette skipet hadde i sin tid vært den første norske motortanker, levert fra Götaverken i 1916 som *Hamlet* til Brusgaard, Kiøsterud & Co. De to opprinnelige Atlas-motorene holdt det fremdeles gående, og Asplund betalte 72.000 pund for skipet - tilsvarende 1.433.000 kroner; nesten det dobbelte av hva selgerne hadde betalt tre år tidligere.

Nyanskaffelsen fikk navnet *Realf II* og fortsatte i tankfarten. Ved angrepet på Norge 9. april 1940 lå skipet i svensk

havn. Der ble det liggende gjennom krigsårene.

Liberty og tank

Realf II kom i fart igjen utpå sommeren 1945 og fikk oppleve noen gode år etter krigen. Allerede i februar 1947 ble skipet solgt til en god pris til Italia.

Med penger på konto ble det nok i første omgang vurdert å kontrahere tankskip, men trolig var prisene allerede blitt for høye til at pengene strakk til. Gjennom Bjørge fikk Asplund derfor i august 1948 kjøpe Liberty-skipet *Viggo Hansteen* fra Samuel Ugelstad for 4 millioner kroner. Det ble omregistrert til Moss, men fortsatte under samme navn - oppkalt etter LO-juristen som ble henrettet av Gestapo i 1941.

*Liberty-skipet Viggo Hansteen seilte for Asplund i årene 1948-53.
NSS-Opedalssamlingen*



Rederiet skulle gjøre det rimelig bra på Liberty-skipet, selv om markedet svekket seg i 1949/50, før Korea-krigen i 1951/52 igjen gav gode tider. Deretter ble skipet solgt til grekere for 4.480.000 kroner og levert i august 1953. I ettertid var det tydelig at rederne hadde ventet for lenge; i 1952 hadde secondhand-prisen for Liberty-skip vært over 10 millioner kroner, men tilgjengjeld hadde rederiet fått glede av frakttinntektene.

Pengene ble satt i tank. Bergesen-skipet *Storfonn* på 15.450 tdw ble overtatt i januar 1954 og betalt med 462.500 pund, tilsvarende 9.2 millioner kroner. Det var da rundt ti år gammelt, sjøsatt ved Götaverken i 1940, men levert først i 1945. Ved overtagelsen fulgte resten av et TC til Caltex til USD 2.80 (per tdw per mnd) frem til desember 1956. Først ved tilbakelevering i Vigo 14. desember 1956 kunne skipet få navnet *Realf*.

15000-tonneren *Realf* ble i utgangs-punktet et godt skip. Etter overtagelsen hadde markedet tatt seg opp fra bunnen i 1954, steg gjennom 1955 og kulminerte med Suez-boomen høsten 1956. Rederne valgte å sikre seg i november 1955 og sluttet skipet videre for 5 år til Shell til raten 24 sh. Det ble imidlertid anledning til en reise til i løsmarkedet vinteren 1956/57, fra Trinidad til Malmö til topp-raten Scale+315. Etter utlossing i Malmö 21. januar gikk *Realf* til reparasjon i Hamburg før den gikk inn på Shell-certepartiet 2. februar.

De neste årene skulle *Realf* gi netto overskudd på rundt 1.4 millioner, bortsett fra to måneders offhire i slutten av 1957 i forbindelse med 12-årsklassen ved Bergesen mek Verksteder.

I februar 1962 var det likevel slutt; *Realf* gikk ut av certepartiet og forsøkte seg med noen reiser i det elendige løsmarkedet. Med forestående klasse så rederiet ingen annen utvei enn å selge skipet til opphugging. Dette innbrakte 75.000 pund (nær 1.5 millioner kroner) og skipet ble levert i Hong Kong 14. oktober 1962.

Tørllast

De gode inntektene fra *Realf* hadde satt AS Asplund i stand til å kontrahere et tørllast-skip på 5.800 tdw i februar 1959. Skipet ble sogar bestilt fra Moss Værft & Dokk av værftet standard shelter-deckere, kostnads-regnet til vel 10 millioner kroner.

Det ble Asplunds tredje og siste



Bergesen-tankeren Storfonn ble kjøpt i 1954 og ble den tredje Realf. Skyfotos

nybygg, døpt *Røga* - en sammentrekning av redernes etternavn - og levert 5. september 1960. *Røga* var et vakkert skip, beregnet på fart i amerikanske far-vann, og ble sluttet noen reiser i løsfart før det gikk inn på et 12 mnd TC til Inscoline i romjulen 1960.

Tross det tiltalende ytre ble skip av denne type en særdeles dårlig forretning. Markedet sviktet, og etter tilbakelevering i Mobile 30. desember 1962 gikk *Røga* en tid i løsfart før den ble solgt i juli 1962 til Canadian Pacific Steamship for 425.000 pund (nær 8.5 millioner kroner). Dette påførte rederiet et tap på 874.000 kroner, noe som i ettertidens lys må fortone

seg som en rimelig exit på en ulykksalig skipstype.

Sommeren 1962 ble altså både *Realf* og *Røga* solgt.

Rederiet så seg om etter nye muligheter, fortrinnsvis med lengre horisont. Av de aktuelle muligheter var kjøpet av en gammel bulkbåt som ble befraktet på et bareboat-certeparti til et utenlandsk selskap med tilbakekjøpsforpliktelse. Skipet skulle altså eies av Asplund, men bemannes og drives av befrakterne og seile på en 4-års kontrakt med fosfat til Fisons Fertilizers Ltd mellom Casablanca og Immingham.

Det dreide seg om et merkelig fartøy,

Sommeren 1962 overtok rederiet et gammelt bulkskip for fosfat-farten, Ronga fra 1929. Foto via M Cassar



et malmskip på 13140 tdw, med akterskip fra 1929, forskip fra 1946, ombygd fra tank til malm i 1957 og med nytt maskineri fra 1959. *Bahama Count* ble innkjøpt fra Bahamas i juli 1962 for 4.4 millioner kroner og skiftet navn til *Ronga* av Moss.

Imidlertid kom forutsetningene snart til å svikte. Bareboat-befrakterne var ikke i stand til å oppfylle certepartiet, slik at Asplund selv måtte overta driften i desember 1962. Skipet var da i dårlig forfatning, og for at det i det hele skulle være mulig å oppfylle certepartiet var det nødvendig med en omfattende reparasjon. Året 1963 kom derfor ut med underskudd.

Men i løpet av denne prosessen oppnådde Rønneberg å bygget et tillitsforhold med befrakterne. Dette førte til utvidelsen av kontrakten for 10 år fra 1. juli 1966, samtidig som kvantumet ble øket til 300.000 tonn i året og raten hevet til fra 29/9 til 30/3. I denne anledning meldte det naturlige spørsmål seg å skifte ut *Ronga* i et noe større og mer økonomisk skip.

Grängesbolagets malmskip *Abisko* ble derfor kjøpt i mars 1964 for SEK 8 millioner (11.2 mill kroner) og overtatt 30. april med navnet *Fisons Realf*. Gamle *Ronga* ble i mars 1964 solgt til utlandet for 2.6 millioner kroner.

Fisons Realf kom nå inn i farten Casablanca-Immingham hvor det skulle seile i mange år.

Neste generasjon hadde nå trådt inn i rederiet. Det var Georg Rønnebergs eldste sønn Otto A Rønneberg, født i 1917.

Bruce Torunn var et av tre 5000-tonns tankskip levert i 1971 for et hire/purchase-opplegg med Pertamina. Airfoto



Brødrene Rønnebergs første skip var 350-tonneren Margit levert i 1962.
Foto Per Erik Johnsen

Men også hans to andre sønner kom inn i shipping; Georg junior var blitt megler hos Bjørge hvor han med tiden ble leder av kjøp & salgssavdelingen og i 1973 formann i Norges Skibsmegler-forbund. Sammen med broren, kaptein Erling Rønneberg, dannet de i 1962 rederiet Brødrene Rønneberg som fikk kontorer i Dronningensgate 25 i samme lokaler som Rønneberg & Galtung.

I årene 1966 til 1972 var Rønneberg & Galtung også disponent for fryseskipet *Sol Reefer* som tilhørte KS Kristian A Danielssen & Co AS, Moss. Dette skipet var på 730 tdw, bygget i 1955 i Frankrike som *Ice Pearl* for Th Joh Kyvik i Hauge-sund. Det meste av denne tiden seilte skipet i mellom-amerikansk fart.

Bulk og tank

Gjennom Hjalmar Bjørge kom AS Asplund i 1969 inn i en trekantforretning med den sveitiske shippingmannen Bruce Rappaport og det indonesiske oljeselskapet Pertamina. Det ble lagt opp 10 års hire/purchase-certepartier for tre 5000-tonns tankskip til oljeselskapet, og i denne hensikt ble AS Bas stiftet i april 1969 med Otto A Rønneberg og Erik Waaler, Geneve, som styre. Waaler hadde inntil 1967 vært direktør i Det Bergenske Dampskibsselskab. I tillegg tok Olsen & Ugelstad fem slike skip i lignende opplegg.

Tre tankskip ble derfor kontrahert ved Fr Lürssen Werft i Vegesack i mai 1969 for levering i 1971. AS Asplund tok 60 prosent i komplementærselskapet AS Bas og 54 prosent i KS AS Bas & Co som ble det skipseiende selskap. Skipene ble levert som *Bruce Torunn*, *Ruthi* og *Margot* i tiden februar-juni 1971. De var bygget etter Pertamina's spesifikasjoner, men drevet de første tre årene under norsk flagg og med norske offiserer. Etter avtalen skiftet de i april 1974 til Liberia-flagg og ble senere fullt ut overtatt av befrakterne.

Fra 1974 ség shipping-krisen for fullt inn over næringen. Asplund fortsatte med *Fisons Realf* i farten Casablanca-Immingham. Etterhvert som rasjonalisert drift ble innført kunne besetningen reduseres noe, og dette gav rommeligere forhold i overbygningen akter. Skipet ble også etterhvert en av handelsflåten veteraner.

I 1974 hadde selskapet tegnet 24/130 i KS West Supply AS, etablert av Johs Østensjø dy i Haugesund som fikk levert

to supplyskip på 1930 tdw fra verftet James Brown & Hamer Ltd, Durban i 1975/76 som *Edda Sprint* og *Edda Sprite*.

I august 1980 satset rederiet på kjøp av et moderne kjemikalietankskip fra Bergen, *Bravur* på 3500 tdw bygget i 1975. Det ble overtatt 22. oktober og registrert i Moss, men fortsatte under befraktning i Bergen Tanker Chartering.

Markedene utviklet seg sterkt negativt fra 1980/81 da det ble klart at shipping-krisen absolutt ikke var over. Våren 1982 ble det derfor besluttet å avhende de to skipene. *Fisons Realf* ble solgt til skrap-spekulanter og levert 12. februar 1982, mens *Bravur* ble levert i tysk havn 20. april til arabiske kjøpere.

Ved salget ble også Asplunds aktive rederivirksomhet avsluttet. Selskapet fortsatte imidlertid som deltaker i KS West Supply AS og med små andeler i diverse kommandittselskaper.

Brødrene Rønneberg

I 1962 etablerte brødrene Erling, Georg og Otto Rønneberg sitt eget reder som ble drevet under navnet Brødrene Rønneberg. De satset her på noe helt annet enn Asplund, nemlig småskip i kyst- og nord-sjøfart. Men fremdeles var det Hjalmar Bjørge som var megler-forbindelsen.

Brødrene satset på moderne paragrafskip, i første omgang single-deckere under 200 brt som kunne drives i stor kystfart med fem manns besetning. Margit - oppkalt

etter moren - ble levert fra Ulstein Mek Verksted i november 1962 og var ved levering blant de mest moderne og konkurransedyktige små-skip.

I løpet av 9 år ble tre slike single-deckere, et sideportskip for leca-transport og en 199 brt shelterdecker levert, *Rie* på 540 tdw. I 1973/74 ble to søstre anskaffet, slik at rederiet noen år midt på 70-tallet hadde hele fire skip i fart.

Men som deepsea skipsfarten fikk sin shipping-krise kom også småskipsfarten til å oppleve nedgang i volumene, både som følge av økonomisk stagnasjon og konkurranse fra veitransport. Selv ikke moderne skip kunne få endene til å møtes.

Rønneberg solgte derfor skipene etterhvert. Etter salg av *Rie* og *Gek* i 1981 fortsatte *Lecaline* ennå i noen år for Norsk Leca. Da også den ble solgt i november 1984 kunne det settes strek for rederivirksomheten i Dronningens gate 25 i Moss.

Rederimerke:

AS Asplunds rederiflagg var hvitt med et blått kors, i midten en hvit firkant med rød kant og en blå A. Skorsteinsmerket var rederiflagget plassert på svart skorstein; *Fisons Realf* hadde imidlertid gul skorstein med svart topp.

Brødrene Rønnebergs skorsteinsmerke var gul skorstein med bokstaven R i ukjent farge.

Rie levert fra Fiskerstrand i 1971 hørte til de mest ekstreme 199 brt shelterdeckere.

Foto Per Erik Johnsen

