

The logo consists of a white rectangle with blue borders on the top and bottom. Inside the rectangle, the letters 'R-P' are written in a blue, sans-serif font.

BJARNE RUUD-PEDERSEN, OSLO.

Bjarne Ruud-Pedersen ble født på Strømsø, Drammen, 17. desember 1889. Han giftet seg med Elsie Elstad, født 23/01-1906. De fikk 3 barn; Sigurd, født 23/12-1927, Inger, født 17/10-1932 og Else Margrethe, født 05/09-1936.

Hans far og farfar var begge seilskuteskipperer og redere, men familien hadde ingen skip da den unge Bjarne var gammel nok til å gå til sjøs. Hans planer var for øvrig å søke seg inn i marinen, og han tok derfor middelskolen etter folkeskolen. Imidlertid var det en slektning, som var premierløytnant, som sterkt frarådet ham å tenke på marinen, da fremtidsutsiktene der ville være svært dårlige på grunn av marinens meget små bevilgninger.

Derfor gikk Bjarne, bare en dag eller to etter at han hadde fått sitt avgangsvitnesbyrd fra Drammen Latinskole, ombord i briggen «**HELGA**» av Drammen som jungmann med den fyrstelige hyre av 25 kroner måneden. Vanligvis måtte guttene starte sin sjømannskarriere som dekksgutt, men Bjarne kunne styre og han kjente kompasset og fikk derfor høyere rang fra begynnelsen av.

Briggen «**HELGA**» var lastet med stav i Drammen, og lasten var bestemt for Grays i Themsens, like nedenfor Greenwich. Som vanlig hadde «**HELGA**» slepebåt ut den lange Drammensfjorden og gjennom Svelvikstrømmen, hvoretter man ankret ved Saltskjær, hvor seilskutene pleide å ligge for å vente på gunstig vind ut Oslofjorden. Den nybakte jungmann fikk for øvrig det ærefulle verv å stå til rors ut Svelvikstrømmen, og den fagmessige tilfredsstillelse ble ikke redusert ved at rormannen ble fulgt med beundrende blick fra to unge drammenspiker som var med som passasjerer for å returnere med slepebåten fra Saltskjær. Dette var i juli 1906, og jungmannen hadde oppnådd den ærverdige alder av 16 1/2 år.

Høsten 1913 fikk Bjarne Ruud-Pedersen hyre som 2. styrmann på dampskipet «**KONG INGE**» tilhørende Det Søndenfjelds-Norske Dampskibsselskab. Det var en av selskapets lastebåter. Senere kom han til «**KONG ALF**», og i takt med selskapets personalpolitikk ble han etterhvert 1. styrmann på lastebåter og deretter 2. og 1. styrmann på passasjerbåtene. Da båtene var beskjeftiget i fart på kortere farvann — hovedsakelig mellom havner ved Kristianiafjorden og Hamburg-Bremen — skiftet offiserene ofte båt etter kort tjenestetid i forbindelse med ferieavløsninger etc. Det er derfor ikke alltid mulig å bringe på det rene hvilke skip de forskjellige offiserer seilte i. For Ruud-Pedersens vedkommende er det vanskelig å kartlegge hans fartstid helt

nøyaktig fordi hans papirer gikk tapt ved forlis i 1918, men det synes å være klart at han, i tillegg til de to ovennevnte båter, var påmønstret «**KONG SIGURD**», «**KONG BJØRN**» (I og II), «**KONG INGE**» (II), «**KONG RING**», «**KONG TRYGVE**» og «**KONG DAG**». Som fører av den kjente Hamburgerbåten «**KONG DAG**», ble Ruud-Pedersen en velkjent person i Tysklandsfarten, og det var «**KONG DAG**» som hadde en spesiell plass i Ruud-Pedersens hjerte.

Før flytrafikkens tid var ruten Oslo—Hamburg en av de viktigste reiseveier til Tyskland og Mellom-Europa, og Ruud-Pedersen fikk nær og personlig kontakt med en stor del av det reisende publikum, ikke minst sjømannskolleger på reise til og fra sine skip.

Fra skipsfører til skipsreder.

Mens Bj. Ruud-Pedersen seilte i Hamburgerruten, syslet han ofte med tanken på å få sitt eget skip. Ideen diskuterte han ofte med sin hustru, men det kom intet konkret ut av disse tanker. I 1936 sa så fru Ruud-Pedersen til sin mann at nå måtte han gjøre noe, ellers ville planene aldri bli virkeliggjort. Ruud-Pedersen fikk så oppsporet et gammelt tysk dampskip, og en gang mens han lå i Hamburg med «**KONG DAG**», tok han et fly til Königsberg for å besiktige dette skip, «**STURMSEE**», 1192 brutto register tonn, bygget i Port Glasgow i 1899.

Det var således et meget upretensiøst skip, men stort sett av samme type som de hundrevis av tramp-dampere som på den tid trafikkerte Nordsjøen, Østersjøen og andre nære farvann. Kjøpesummen var 110.000 kroner, som måtte betales kontant; men Ruud-Pedersen og en interessent satset det meste av sine sparepenger på denne lille og uanselige båt.

Etter norsk lov var fartøyet for gammelt til å settes under norsk flagg, og det ble derfor dannet et selskap i Panama, hvor skipet også ble registrert. — «**STURMSEE**» ble så overtatt i Hamburg den 3. april 1937, og fikk navnet «**ESSI**».

Før det kunne settes i fart måtte skipet gjennomgå klassifikasjonsreparasjoner, og det gikk derfor fra Hamburg til Sandefjord for klassifikasjon. Germanischer Lloyd registrerte den nye klasse fra mai 1937. Reparasjonene kom på ca. 55.000 kroner, og Framnæs mek. Værksted forlangte kontant betaling. Man kan vanskelig klandre verkstedet for denne innstilling. Skipsverftene hadde på den tid meget magre tider, og endog et sjøpantekrav på en gammel båt av denne kategori ville ha vært av tvilsom verdi. Imidlertid hadde Ruud-Pedersen gode venner og forbindelser som trodde på ham, og han kunne betale reparasjonsregningen kontant til Framnæs.

«**ESSI**» kom således i fart og seilte i omkring 2 år i den tradisjonelle Nordsjø- og Østersjøfart. Fortjenesten var ikke stor, men rederiet holdt det gående. Driftsbudsjettet

for skip av denne kategori lå på et nivå som i våre dager er helt utrolig — noen få hundre kroner pr. døgn. Som et kuriosum kan nevnes at «**ESSI**» en gang tok en reise med koks fra England til Norge, og man hadde kalkulert med en fortjeneste på kr. 600, dog under den forutsetning at skipet ikke ble liggende en søndag i laste- eller lossehavn.

Bj. Ruud-Pedersen disponerte selv «**ESSI**» — via et skipsmeglerfirma i Oslo, samtidig som han fortsatte å føre «**KONG DAG**», men før han selv sluttet å seile solgte han «**ESSI**» til et rederi i Shanghai, hvor skipet også ble levert til kjøperen. Salget fant sted 1. april 1939, og den annen verdenskrig var da like rundt hjørnet. I tidens fylde ble så skipet tatt av japanerne — antagelig i tiden 1941/42 — og fikk navnet «**ETORI MARU**». Under dette navn ble skipet meldt tapt i august 1945. Etter krigen ble skipet hevet, men solgt til opphugning.

Endog før han sluttet å seile med «**KONG DAG**», stiftet Bj. Ruud-Pedersen D/S A/S Esito den 17. oktober 1939 og kontraherte samtidig et dampskip på 4.200 tdw. ved Nylands Verksted, Oslo. Da den annen verdenskrig var i full gang, fant man at det forretningsmessig sett kanskje var riktigere å bytte kontrakten med et seilende skip. Valget falt på DS «**VICTO**», som på det tidspunkt ble befraktet som en av Norges beste trelastbåter. «**VICTO**» var bygget i 1906 og lastet 6.200 tdw. Den kunne laste 2.200 standards trelast, som var et imponerende kvantum for et dampskip på den størrelse.

På grunn av krigen ble skipet pålagt å gjøre to plikt-turer med kull fra England til Norge. Etter å ha utført disse reiser ble skipet sluttet med tremasse fra Sverige til U.S.A. På reisen opp til lasteplassen, som var Gävle, kom «**VICTO**» imidlertid opp i så store isvanskeligheter at den måtte returnere til Malmø, og lasten måtte transporteres fra Nord-Sverige med jernbane. Det må ha blitt uhyggelig kostbart i forhold til skipstransporten. Lastingen tok derfor meget lang tid, men i mars 1940 kom «**VICTO**» endelig løs av isen. Det var endel isskader, særlig i baugen, og skipet måtte søke nødhavn i Sandefjord for utbedring av skadene. Deretter fortsatte reisen, og skipet ankom Halifax den 9. april 1940, samme dag som tyskerne invaderte Norge.

Disponeringen av skipet ble da overtatt av den norske regjering ved Nortraship. I 1941 ble skipet bombet av tyske fly og sank utenfor østkysten av England. To av mannskapet omkom.

Krigsårene 1940-45 var en relativ stille tid for å drive shipping. Ikke desto mindre lot rederiet, etter tillatelse fra norske myndigheter i London, bygge to fiskefartøyer, MS «**HANSEMANN**» og MS «**VARP**». Begge fartøyene var på ca. 200 tonn og drev fiske året rundt utenfor kysten på Vestlandet. «**VARP**» ble, visstnok ved en feiltagelse, senket med bomber av britiske fly den 28. januar 1945 mens den drev fiske utenfor Røvdefjorden ved Ålesund, mens «**HANSEMANN**» ble solgt til norske fiskere etter krigen.

Forberedelse til etterkrigstiden.

Våren 1943 kjøpte Bj. Ruud-Pedersen aksjemajoriteten i A/S Fagerheim, Tønsberg, som hadde hatt et skip av samme navn som imidlertid var krigsforlist i begynnelsen av krigen. Aksjekapitalen var kr. 300,000. Selskapets navn ble forandret til Skips-A/S Estero og aksjekapitalen senere forhøyet til kr. 900.000.

Den 27. oktober 1943 dannet rederiet et nytt aksjeselskap, Skips-A/S Essi, med en aksjekapital på kr. 1.000.000. Dette viser at rederiet hadde tro på at det ville bli en fremtid for norsk skipsfart også etter krigen.

Ved krigens slutt var rederiet uten tonnasje og fikk derfor i oppdrag av Det norske Skipsfartsdepartement å disponere SS «**BORGØY**», et mindre frakteskip av tre. Skipet lå ved krigens slutt i mai 1945 i Kielerkanalen og hadde da ombord bl.a. flere verdifulle malerier som var blitt beslaglagt i norske hjem av tyskere og nazister. Etterat disse verdigjenstander var bragt tilbake til Norge og overlevert til norske myndigheter, ble skipet brukt i norsk kystfart, spesielt på Nord-Norge, som skulle gjenoppbygges etter tyskernes herjinger.

Ca. 1 år senere ble skipet solgt. Det figurerte for øvrig i Det norske Veritas' skipsregister som tilhørende et norsk nazifirma, dog med tilføyselsen «under offentlig forvaltning».

Under krigen ble det i Norge for tysk regning bygget en del skip, men arbeidet med disse ble naturligvis sabotert så gode det lot seg gjøre. Ved Sarpsborg Mek. Verksted lå en liten tankbåt på ca. 600 tdw, som da krigen sluttet, ble overtatt av Direktoratet for fiendtlig eiendom, og utbudt til salg. Skipet ble kjøpt av Skips-A/S Essi for kr. 1.150.000. Det ble overtatt i februar 1946 og fikk navnet «**ESPERANCE**». Skipet ble sluttet på et to års timecharter til sveitsiske befraktere, og da det skulle benyttes til å transportere vin i bulk, ble det først sendt til Rouen, hvor tankene ble flint-coated. Dette var det første skip av noen størrelse som ble satt inn i vinfarten. Ved certepartiets utløp i 1948 ble skipet solgt til et norsk rederi.

Under krigen hadde rederiet inngått såkalte byggetørns-kontrakter med en rekke norske verksteder. Det var selvsagt at disse kontrakter var basert på at byggingen av skipene skulle påbegynnes så snart forholdene tillot det etter krigens slutt. Under krigen var det selvfølgelig den tyske okkupasjonsmakt som dirigerte all virksomhet ved de norske skips-byggeriene. Rederiet hadde således kontrakter ved Nylands Verksted og Rosenberg Mek. Verksted, som alle ble overdratt til andre norske redere.

Derimot beholdt man to kontrakter ved Kaldnes Mek. Verksted i Tønsberg for bygging av trelast-båter på ca. 3.000 tdw. De to kontrakter var faktisk tegnet så tidlig

som den 26. oktober 1940, men arbeidet kunne ikke påbegynnes før krigens slutt. Imidlertid gikk byggingen så hurtig som man kunne vente under de meget vanskelige forhold som hersket umiddelbart etter krigen. Den første ble kjølstрукket den 15. oktober 1945 og levert den 10. mai 1947, mens den andre ble kjølstрукket den 15. desember 1945 og levert den 27. januar 1948. De fikk navnene «**ESTERO**» og «**ESITO**» og var de første skip som var bygget av norsk verksted etter krigen — bortsett fra enkelte skip som måtte være påbegynt under krigen.

Etter krigens slutt satt USA med en enorm flåte av handelsskip, som det nå ikke lenger var behov for. Det var hovedsakelig standardskip fra USA's storstiledede skipsbyggningsprogram, og da særlig skip av den velkjente «Liberty» type. En del av disse skip ble utbudt til salg til USA's allierte, men til å begynne med var det en forutsetning at eventuelle kjøpere hadde mistet minst to skip under krigen. Dette krav kunne Bj. Ruud-Pedersen oppfylle, da han hadde mistet «**VICTO**» og «**FAGERHEIM**» ved krigshandlinger. Derfor fikk rederiet anledning til å kjøpe SS «**ANDREW FURUSETH**», et Liberty-skip som var bygget i 1942 og som lastet ca. 10.500 tdw.

Etter overtagelsen ble skipet omdøpt til «**ESSI**», og Ruud-Pedersen førte selv skipet fra Philadelphia til Oslo med en last kull i januar 1947. Dette skip seilte på forskjellige certepartier frem til november 1958 da det ble solgt.

Kronologisk sett kom altså «**ESSI**» i rederiets eie før de ovenfor nevnte Kaldnes-byggede båter ble levert. «**ESTERO**» og «**ESITO**» var for øvrig spesialbygget for føring av trelast og viste seg å være meget effektive sådanne. De var praktisk talt søsterskip av den krigsforliste «**FAGERHEIM**», men 30 fot lengre. Begge ble solgt til norske redere i løpet av 1951/52.

Høsten 1947 ble SS «**HAVMØY**» innkjøpt og omdøpt til «**ESOX**». Skipet var på 2.610 tdw og var bygget ved Nylands Verksted, Oslo i 1937. Allerede i 1950 ble dette skip solgt til Israel.

I november 1948 dannet Bj. Ruud-Pedersen et interessentskap for å kjøpe SS «**LENA BRODIN**» på 3.400 tdw, bygget ved Fredriksstad Mek. Verksted i 1940. Skipet lå i New York og var kondemnert på grunn av store brannskader. Man fikk det derfor til den meget rimelige pris av \$ 150,000. På grunn av det meget høye lønns- og prisnivå i USA ville det bli for kostbart å reparere skipet i Amerika, og det ble derfor slept til Hamburg hvor det ble reparert. Etter tre måneder var det tyske verksted ferdig med reparasjonen, og den 10. mars 1949 gikk skipet til Baltimore med skrapjern. Det hadde da fått navnet «**ESQUIMAU**».

I løpet av vinteren 1948/49 hadde rederiet i samarbeid med et annet norsk rederi startet Barber Caribbean Line. Linjen ble betjent av 4 skip — 2 fra hvert rederi — og farten var i hovedsaken stykkgoods fra New York til Venezuela og sukker fra Cuba til New York. Fra Bj. Ruud-Pedersens rederi ble «**ESOX**» og «**ESQUIMAU**» satt inn i denne linjen,

men på grunn av hard og uberegnelig konkurranse trakk man seg ut av linjen i 1950.

Som nevnt ovenfor ble «**ESOX**» solgt til israelske kjøpere, mens «**ESQUIMAU**» ble solgt til Vatikanstaten. Denne stat har dog ikke sitt eget skipsregister, så skipet ble registrert under et disponentfirma i Palermo. Bj. Ruud-Pedersen førte selv skipet på den siste reise fra New York til Italia.

Rederiets første tankskip for føring av olje, MT «**MORGENEN**», ble i januar 1951 innkjøpt på vegne av et interessentskap. Skipet var bygget i England i 1930 og lastet 11.448 tdw. Det fikk navnet «**ESPERANCE**» og fortsatte på et 5 års timecharter til Anglo Saxon Petroleum Company. Skipet ble solgt til norsk kjøper i januar 1955.

Høsten 1952 overtok rederiet en nybygningskontrakt for et motorskip på ca. 10.250 tdw som skulle bygges ved Short Brothers, Sunderland. Det var på den tid en hektisk aktivitet ved skipsverftene. Året 1951 hadde vært et godt år for skipsfarten, og dette medførte selvsagt en økende interesse for nybygningskontrakter. De norske myndigheter utstedte kontraheringslisenser i et omfang som man ikke hadde sett siden 1946. Dette medførte selvsagt lange leveringstider, og først høsten 1955 kunne motorskipet «**ESPEN**» leveres. Skipet gikk straks inn på et 15 års certeparti til amerikanske befraktere på profit-sharing basis. Skipet seilte i «World Wide Trading» til 1963 da det ifølge avtale med de amerikanske befraktere ble solgt. Samtidig ble det inngått avtale med befrakterne om bygging av et tankskip på ca. 57.000 tdw ved Uddevallavarvet. Dette skipet ble levert i 1964 som «**ESSI CAMILLA**»

Kilde: S. Norheim, Utdrag fra Boken Fra Jungmann til Skipsreder av Knut Berg.

Oppdatert: 25/09-2008. (SN)

Bjarne Ruud-Pedersen ble tildelt Kongens Fortjenstmedalje i gull 01/07-1966.

I årene framover kjøpte og solgte rederiet mange skip til Wilh. Wilhelmsen kjøpte firmaet Bj. Ruud-Pedersen 01/01-1990.



Bj. Ruud-Pedersen i Søndenfjeldskes kapteinsuniform i 1939 — bare få måneder før hans sjøgående tjeneste tok slutt.



Bjarne Ruud-Pedersen.

Sigurd Ruud-Pedersen.

Bjarne Ruud-Pedersen døde 23/10-1982 og ble gravlagt på Nordstrand Kirkegård, Oslo.
Sigurd Ruud-Pedersen døde 22/10-1999 og er gravlagt på Vestre Gravlund, Oslo.

I dag finnes Bj. Ruud-Pedersen A/S, stiftet 11/11-1939, registrert 11/09-1989 i Kristiansand med Nicolai og Lene Jarlsby i styret. Bransje Utenriks sjøfart med gods, formål Skipsrederi og dermed forbunden virksomhet. Oppdatert: 06/11-2016. Per Sundfær.