



Motortanker Jenny (63500 tdw), bygget på Marinens Hovedverft i 1966.

Skyfotos via Arne Sognnes

## Harry Borthen & Co, Oslo

Skipsreder Harry Borthen (1884–1963) hadde mange faser i sitt liv – familiemessig nært knyttet til Froan og Halten, dyktig skipsmegler, aksjemegler og «jobber» i hovedstaden og en av Christoffer Hannevigs nære venner, senere tankreder og samfunnsinteressert velgjører for hjembyen Trondheim. Han bygget opp et veldrevet tankrederi, som fikk en alvorlig knekk under shippingkrisen på 1970-tallet, men som fortsatte under nye generasjoner i andre former.

**H**arry Borthen var født i 1884 som den nest yngste i barneflokket til Tobias Ulrik Borthen (1835–1915) og hustru Nina (1849–1921) – døpt Nina Wilhelmina Marie Christine Valentin Hawrowitz.

Det var Henrik Johnsen Borthen (1748–1819) som hadde kjøpt Froan i 1779, ikke så lenge etter at øyrekken hadde fått fast bosetting. Henrik kom fra gården Nedre Borthen i Gauldal. Froan ligger 40 kilometer nordvest for Fosenthalvøya, omtrent 140 km fra Trondheim og Kristiansund. Eiendommen omfattet en øygruppe på 7 sjømils utstrekning fra Froan nordover til fiskeværet Halten. Årvisse innsig av skrei førte til stor tilstrøm-

ning av fiskerbønder fra hele regionen, mens den faste bosetning var beskjeden.

Sønnen Johan Jørgen Borthen (1783–1851) overtok etter faren, og det ble Tobias Ulrik som kjøpte den fra sin mor på slutten av 1850-tallet. Han skulle bli en foregangsmann i utviklingene av fiskerierne på denne del av kysten; utviklet Halten med rorbuer for over 500 mann og bygget opp et handelshus med salteri og trandamperi som ble et av de største i landet.

Folketellingen i 1865 finner ham bosatt på Sauøya, ugift handelsmann med 2 hester, 20 kveg og 300 utgangssauer, med husholdning som omfattet husholderske, rorsdreng, tre drenger, to tjenestepiker

og et fattiglem. Hovedgården Sauøya hadde innmark og innhegnet utmark, torv til brensel, foruten øyer som ble brukt til beite og foravling. På eiendommen lå det rundt 30 husmannsplasser og 60 forskjellige hus, ifølge en takst fra 1891.

I ekteskapet med Nina kom det ni barn, hvorav to døde som små. Den eldste, Tobias Wilhelm Borthen (født 1875) ble ingeniør og senere driftsbestyrer ved Rjukan kraftstasjon og direktør i Aust-Agder Kraftverk. Det ble da den tredje, Eyvind Christian (1878–1941) som overtok farens forretning og ble disponert for AS Froerne og Halten da handelshuset ble omorganisert i 1913.

Deretter fulgte Botulf (født 1879), Erik Christian (1881) og Just Christian (1883) før det syvende baret kom til i 1884, døpt Harry. Etter ham kom søsteren Nina (1886) som døde etter tre år og broren Yngve Borthen i 1888.

Det var trolig i første del av 1880-tallet at Tobias U Borthen flyttet hovedsetet for handelshuset inn til Trondheim og familien bosatte seg der. Med dampskipsrutene var det da mulig å holde nær kontakt med virksomheten ute på Froan. I Trondheim ble han en respektert og velkjent borger, engasjerte seg i handel og økonomi. Han var bl a medlem av juryen ved utstillingen i London i 1883 og senere, samt medlem av utstillingskomiteen ved den skandinaviske Fiskeriutstilling i Trondheim i 1908.

Tobias U Borthen drev en utstrakt og i seg selv interessant forretning, både med klippfisk, tran og sild, dessuten byttehandel på Levangermarkedet med varer fra Sverige. han hadde egne fartøyer, drev forretninger på Spania med sterke personlige forbindelser dit. På kontoret arbeidet blant andre Johan Bojer (1872–1959) fra Rissa, senere kjent forfatter av blant andre «Den siste viking». Som kontorist hos Borthen fikk han reise til Froan, Halten og senere til Lofoten der han hentet inntrykk til sine senere bøker.

Sin kone Nina hadde Tobias truffet i Trondheim, på besøk hos sin bror konsul Hawrowitz. De giftet seg i 1874, og Nina fant seg vel tilrette på Sauøya og Froan. Hun ble engasjert i å bedre forholdene for kystfolket og stod i spissen for reisingen av Halten fiskerhjem og senere lokalforeningen for Redningsselskapet. I Trondheim startet hun Redningsselskapets kvinneforening, viet seg til arbeidet for Røde Kors, forsvarssaken og kulturelle formal. Hun ble i 1915 tildelt Kongens fortjenstemedalje i gull.

## Harry Borthen

Det vi vet om Harry Borthen er at han ble født 10. august 1884, vokste opp i Trondheim, men også på Sauøya og Froan. Vi ser at det var en av brødrene som overtok firmaet, de andre tok utdanning som ingeniør og arkitekt. Selv tok han midlenskole og reallinjen på Trondhjems Katedralskole og gikk deretter til sjøs; trolig mer for å høste erfaring enn for å bli sjømann. Han må ha hatt interesse for handel og rederi, for i 1901 begynte han på kontoret hos skipsreder Albrekt W Selmer i Trondheim. Her var han i



Harry Borthens gård og anlegg på Sauøya på Froan slik den ser ut i dag.

fire år før han drog videre til England og Tyskland. Deretter arbeidet han fire år som befrakter hos skipsmeglerne Johnsen & Bergman i Kristiania.

I 1912 – i en alder av 28 år – ble han kontorsjef hos megler J M Nielsen i Prinsengate og leder for shipping-avdelingen. J M Nielsen drev også valuta og varemengling, slik at Harry Borthen på denne måten fikk en bredere erfaring og stor kontaktflate i både finans- og shippingmiljøet. Han giftet seg på denne tid med Jenny Christophersen (født 1876) og fikk barna Nina Jenny Caroline i mars 1913 og Harry Emil Tobias Brodtkorb Borthen i mars 1917.

Den 29. november 1915 døde Tobias Ulrik Borthen, 80 år gammel. Det ble da til at Harry fikk overta eiendommen på Froan ved odelsløsning. Han sluttet hos J M Nielsen i løpet av 1916 og engasjerte seg i videre opprusting av familiegodset. Det ble bygd nytt våningshus for bestyreren på Sauøya og ny betongkai. Selv ble han boende i Oslo med tittel av aksjemegler, selv om han i disse årene også hadde overoppsyn med gården og fiskerihandel i Froan.

Av kundene han kom i kontakt med hos J M Nielsen var unge Christoffer Hannevig (1884–1950), redersønn som i 1915 var i ferd med å slå seg opp som reder. De var altså jevnaldrende, og det skulle utvikle seg et nært vennskaps- og forretningsforhold mellom dem. Harry Borthen tok en mindre del i Transatlantic Motor Ship Co som Hannevig etablerte

våren 1915 for kjøp og motorisering av jernseilskip. Dette ble et lønnsomt foretak, og i august samme år kom Borthen med i AS Motortank som ble stiftet av Hannevig for å overta fire tankskip på 3500 tdw som Hannevig for egen regning hadde bestilt ved Baltimore Shipbuilding Co. Skipene ble solgt videre i januar 1916 med god fortjeneste, men avviklingen av selskapet skulle ta sin tid.

Det vil føre for langt – og vi mangler vel også kilder – å se nærmere på Harry Borthens virksomhet gjennom krigsårene 1914–1918. Han må ha funnet seg vel til rette i hovedstadens sosiale liv, for i juli 1915 kjøpte han seilbåten *Liss III*, og ble med årene en ivrig regattaseiler.

Kildene peker på at han fra 1916 drev som selvstendig investor sammen med jobbetidsredere som Tryggve Sagen i kretsen rundt Christoffer Hannevig. Våren 1919 kunne han flytte kontoret til den nye Hannevig-gården i Rådhusgaten 23B, der han og broren Eyvind Christian hadde leiet 4. og 5. etasje.

Vi kjenner til at han var styremedlem i AS Sørlandske Lloyd, stiftet 1. september 1916 med aksjekapital på 3 millioner kroner. Disponent var Karl A Thorbjørnsen (født 1876) fra Drøbak som i 1916 hadde gått i land fra Fred Olsens passasjerskip Norway og slo seg ned som reder i hovedstaden. Rederiet bestilte en 4000-tonner i USA som ble solgt før levering og overtok deretter to kontrakter, en på 880 tdw og en på 5000 tdw, begge i USA. Vi ser også at Borthen bestilte et skip for egen reg-

ning i USA, uten at vi kjenner nærmere til dette. I september 1916 ble han også styremedlem i Skibs-AS Oslo som kontrahere en 1100-tonner ved Aalesunds Mek Verksted.

Kontraktene i USA utgjorde tre av i alt 42 norske kontrakter som ble rekvirert av den amerikanske regjering i august 1917 mot «just compensation». De norske kontrahentene sluttet seg sammen i to grupper; en som ble ivaretatt av Rederforbundet og «Kristiania-gruppen» som lot seg representere av Christoffer Hannevig. Den første gruppen oppnådde et gunstig oppgjør, mens Kristiania-gruppen brøt med Hannevig høsten 1919 da det kom for dagen at han hadde gitt uriktige opplysninger og bl a fått utbetalt USD 1.3 millioner for mye. Det lyktes å få tilbake USD 865.000. I saken mot den amerikanske regjering fikk gruppen tilkjent en utbetaling på USD 11.995.000 fordelt på 15 kontrakter i juli 1922. Av dette fikk Sørlandske Lloyd utbetalt USD 2.295.000 og Borthen selv 205.000 – 1.178.750 kroner.

Trolig var det oppgjøret fra USA som satte Harry Borthen i stand til å betale ned på gjelden til Handelsbanken som i 1921 hadde stått i 1.6 millioner kroner. Da banken endte under offentlig administrasjon høsten 1924 måtte den likevel avskrive 650.000 kroner i tap.

## Rederi i Oslo

I løpet av høsten 1920 falt det gode marked sammen og bunnet ut i en langtrukken krise for handel og skipsfart med

konkurser, streik og arbeidsledighet. Først i 1924 begynte det å løsne, selv om hele mellomkrigstiden skulle bli en tung periode.

Harry Borthen hadde nok både vunnet og tapt på jobbetiden og kollapsen etterpå, og i 1922 satt han i likvidasjonsstyret i AS Motortank som da fikk 1.350.000 kroner til utbetaling etter en langvarig skattesak. I april 1923 fikk han også del av et betydelig erstatningsbeløp fra USA etter de beslaglagte kontrakter. Samme år ble også familiegodset i Froan solgt til Staten.

Vi kjenner ikke de nærmere omstendigheter, men det synes tydelig at han våren 1924 samlet noen av sine gamle forbindelser til etablering av et nytt rederi. AS Oljefart ble stiftet 15. mai 1924 med en aksjekapital på 500.000 kroner. Styret bestod av rederne Arthur H Mathiesen, K Th Einersen og Karl A Thorbjørnsen, foruten Harry Borthen selv. Som disponentfirma ble Harry Borthen & Co AS etablert, uten at vi kjenner til hvem som var «& Co». Det første kontoret var på Drammensveien 20

Det nye selskapet rettet seg inn mot tank, og den første anskaffelse var damp-tanker Borgestad på 7000 tdw. Skipet var bygd i 1906 som malmskip, men bygd om seks år senere ved montering av sylindriske tanker i rommene. AS Borgestad i Porsgrunn hadde tjent særdeles godt på skipet, men valgte nå å selge. Oljefart betalte 500.000 kroner, noe som tilsier at skipet kunne drives med helt minimal gjeld. Det ble overtatt i juni 1924 og skiftet da navn til Nina – etter rederens

mor. Meningen var nok fra starten at Nina skulle drives i løsfart eller på korte certepartier, og dette synes å ha blitt gjennomført.

Det må her skytes inn at Harry Borthen i mai 1925 fikk krav om innfrielse av gammel gjeld til Handelsbanken. Banken slo samtidig Christoffer Hannevig konkurs, og Borthen var bare en hårsbredd unna skifteretten, ifølge Geir Imsets bok om Christoffer Hannevig (side 268). Det ble funnet en akseptabel løsning der Borthen forpliktet seg til å betale minimum kr 10.000 årlig over 10 år, «da herr Borthen intet eier...».

For Harry Borthen dreide det seg tydeligvis om å satse alt på ett kort. Og det gikk bra. Damptankeren seilte og tjente penger, og i 1926 gikk Harry Borthen – trolig for regning av AS Oljefart og gjennom skipsmegler H B Blehr – til kontrahering av en motortanker på 9500 tdw ved Götaverken. Denne kontrakten ble året etter solgt til det nystiftede Waages Tankrederi AS for GBP 123.500 og levert i november med navnet *Svolder*.

Dette har nok gitt en viss salgsgjinst som ble investert i ny tankkontrakt, nå for en 7000-tonner fra Swan, Hunter & Wigham Richardson Ltd i Newcastle. I juni 1927 ble kapitalen i Oljefart utvidet med 400.000 kroner i preferansekapitale som var forespeilt 15 prosent utbytte. Skipet ble levert i mai 1928 med navnet Jenny – oppkalt etter rederens hustru. Med Jenny ble linjen med å seile i løsfart ført videre. Nå var det et moderne og konkurransedyktig skip, men også med pantegjeld å betjene.

Det kan ha vært på dette tidspunkt at grosserer Sigfred Leonard Sivertsen og skipsmegler H B Blehr kom inn i styret. Blehr var en av hovedstadens ledende meglere som siden 1899 hadde ledet Joachim Griegs oslokontor, men nå hadde startet egen forretning.

Selskapets finanser var dessuten uventet styrket ved at damp-tanker Nina ble kondemnert etter grunnstøtning i Svartehavet 27. desember 1927 på reise fra Batoum til Rouen. Skipet kom seg inn til Istanbul og ble losset, og derfra slept til Newcastle. Her ble det kondemnert, og forsikringssummen gikk med til nedbetaling på Jenny.

## Oljefart II og Motortank

Våren 1928 var Harry Borthen med på stiftelsen av et nytt rederi. AS Oljefart II ble formelt stiftet 10. april med H B Blehr, skipsmegler Fridtjof Tenvig og grosserer



Damp-tanker Borgestad (7000 tdw) ble kjøpt av AS Oljefart i 1924 og fikk navnet Nina.

Foto fra Borgestad

Wilhelm Roede som styremedlemmer sammen med rederen selv. Kapitalen ble satt så lavt som 287.000 kroner som var den nødvendige egenkapital til et skip på 8100 tdw bestilt fra Barclay, Curle & Co Ltd i Glasgow. I dette tilfellet utgjorde egenkapitalen rundt 10 prosent av byggesummen.

Med navnet Elsa gikk skipet prøvetur i april 1928 og ble også drevet i løsfart.

Driften av Oljefart-rederiene gav gode resultater, og vinteren 1929/30 ble det fortsatt etablert tankrederier i Norge, selv etter børskrakket i New York. Den 12. februar 1930 ble et tredje aksjeselskap etablert, Skibs-AS Motortank, med kapital på 520.000 kroner. Interessant nok er det samme navn som Hannevig-selskapet fra 1915 som hadde vært en gullkantet forretning, og styresammensetningen antyder en annen eierkrets: Grosserer Einar Stange som hadde interesser i en lang rekke industriforetak på Østlandet foruten rederiene Skibs-AS Gylfe og Gefion; grosserer Nicolai Eger og disponent Kristian Sommerfelt.

Motortank overtok en kontrakt ved Armstrong, Whitworth & Co i Newcastle på et tankskip på 9400 tdw for GBP 140.500. Av dette skulle 25.000 betales kontant, resten var organisert som kreditt gjennom verkstedet. Med kontrakten fulgte et 18 måneders certeparti til raten 8 sh 6 pence (8/6). Skipet ble levert i august 1930 med navnet Nina Borthen og gikk da inn på certepartiet, i en tid da markedet raskt ble vanskeligere.

Ved utgangen av 1930 finner vi altså Harry Borthen & Co AS med adresse i



M/T Jenny (7100 tdw) ble levert 1926 til Oljefart. Hvem kan gi forklaring på skorsteinsmerket? Er det «Jenny Oljefart» eller et tidlig merke for Jørgen Bang?

Foto via Arne Sognnes

Kirkegaten 20, med disponentansvar for tre selskaper med hvert sitt skip:

AS Oljefart ..... mt Jenny 6950 tdw  
 AS Oljefart II ..... mt Elsa 8160  
 Skibs-AS Motortank..... mt Nina Borthen 9400

Av skipene seilte to i løsfart, mens det største var sikret på T/C til februar 1932. Denne befraktningspolitikken hadde gitt gode resultater i siste del av 20-årene, men viste seg nå problematisk under den økonomiske verdenskrise som hang i for skipsfarten like til 1934/35.

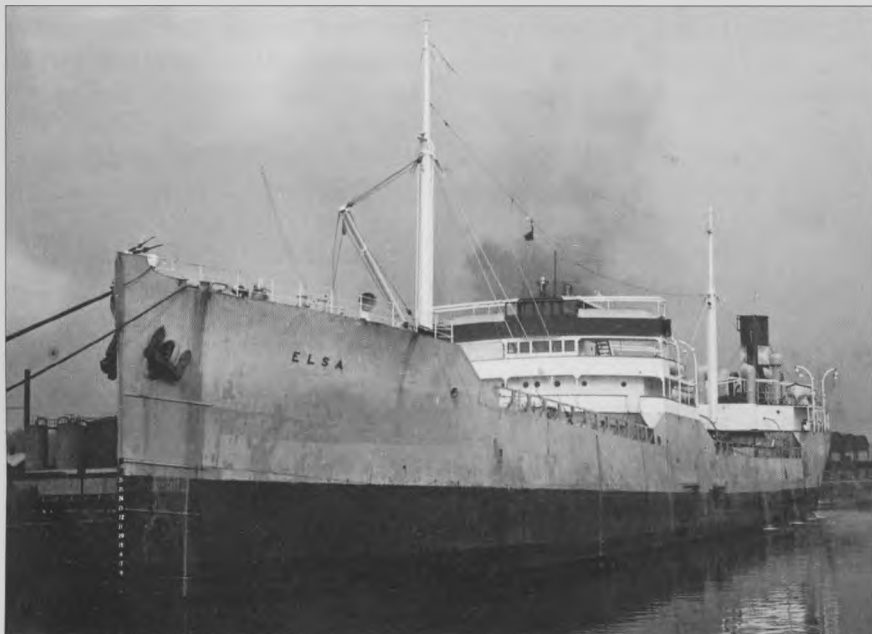
Det største skipet, Nina Borthen, seilte på sitt relativt gode T/C gjennom hele 1931 frem til februar 1932, da det ble tilbakelevert. Markedet var da så svakt at

det gikk i opplag. Jenny måtte gå i opplag i Tyne fra mai til oktober 1932, mens Elsa ser ut til å være i fart stort sett hele tiden. Også Nina Borthen kom i fart etter etpar måneders opplag, og årsberetningen for 1933 skriver at resultatet ikke var tilfredsstillende, men dog bedre enn å la skipet ligge i opplag.

I en tid der inntektene tørket inn ble det vanskelig for selskapene å kunne overholde sine forpliktelser til bankene. Det ble derfor nødvendig for Motortank å legge friske penger på bordet for å redde Nina Borthen. I 1934 ble derfor aksjekapitalen utvidet med 302.000 kroner i preferansekapital, med fortrinnsrett til 10 prosent utbytte og innløsningskurs på 120 prosent.

I Oljefart ble kapitalen nedskrevet fra 900.000 til 500.000 uten tilbakebetaling, men riktignok etter at den opprinnelige kapital hadde fått sine lovede 15 prosent utbytte. Oljefart II ser ut til å ha klart seg noenlunde; her var gjelden i 1934 betalt ned til 1.508.000 av byggesummen på 2.591.000 kroner. Så Harry Borthens selskaper klarte seg noenlunde bra gjennom kriseårene, enda de ikke hadde sikkerheten i lange certepartier som hjalp så mange andre tankrederier. Med skip i løsfart hadde rederiet sluttet seg til Tankskibs-Poolen som var et norsk forsøk på å løfte ratenivået ved å regulere tilgangen av tonnasje. Dette mislykkes, men et internasjonalt forsøk gjennom International Tankowners Association lykkes, og her var Harry Borthen gjennom mange år rådsmedlem.

Rederiet var gjennom vanskelighetene i 1934 da Nina Borthen gav et mindre overskudd og de to øvrige min-



Elsa (8160 tdw) var rederiets andre skip, levert 1926 til AS Oljefart II.

Foto John Clarkson



Nina Borthen (9400 tdw) ble levert 1930 til Skibs-AS Motortank.

Foto: Alex Duncan

dre tap. Året etter gikk det bedre, og særlig skulle 1937 bli et godt år med et samlet overskudd på 1.3 millioner kroner før avskrivninger. Men så kom de uunngåelig problemene: Nina Borthen hadde i 1938 gjentatte problemer med maskineriet som ble forsøkt reparert i Port Said og Amsterdam. Da dette ikke hjalp ble skipet dirigert hjem til Oslo for maskinoverhaling ved Nylands Verksted. Dette gav 81 dagers off-hire og førte til at gode reiser som skipet var sluttet på måtte kanselleres.

Posisjonen for Borthens rederi ved utgangen av 1938 var solid, med netto verdier på 3.7 millioner kroner, om vi holder aksjekapitalen utenfor. Dette var sterkt, men kunne ikke måle seg med rederiene som hadde hatt sine skip på 7- eller 10 års T/C gjennom 30-årene.

I april 1936 ble det rapportert i pressen at Harry Borthen hadde kontrahert et kjøleskip på 3000 tdw ved Burmeister & Wain i København. Dette var i en kontraheringsbølge der norske rederier bestilte et 20-talls slike skip, men Borthens skip ble solgt videre før levering.

På et rimelig bra marked ble det eldste skipet solgt høsten 1938, Jenny, til Jørgen Bang i Kristiansand for 70.000 pund. Til erstatning ble det bestilt et tankskip på 13400 tdw fra Burmeister & Wain i København for levering i 1941. Trolig var det i 1939 at også Oljefart II bestilt et

litt mindre skip fra Nakskov Skibsværft. Begge skulle bli forsinket av krigen.

Vi ser at fartsområdet var som for tankskip flest. *Elsa* og *Nina Borthen* ble drevet i «clean», altså med raffinerte oljeprodukter, fra raffineriene ved Svartehavet og Curacao til Europa og USA, mens *Jenny* i hvert fall rundt 1935 gikk i «dirty» trade, altså med råolje. Av skipsførere finner vi Reidar Berg-Johannessen fra Nøtterøy som fører av *Nina* fra 1925 og senere *Jenny*, samt Harald Moldenhauer fra Åsgårdstrand som tok ut *Elsa* som ny. Fører av *Nina Borthen* var en A Stillesen.

## Krigen

Harry Borthen & Co gikk inn i krigsårene med to skip. *Nina Borthen* ble levert på et 3 års TC til raten 6/6 i desember 1938, mens *Elsa* ble sluttet 2 år fra august 1939 til rate 6/3. Da Norge ble angrepet 9. april 1940 lå *Elsa* i Australia og *Nina Borthen* i Galveston. Begge skulle falle som ofre for krigen.

Nina Borthen, kaptein Bjarne Nielsen, gikk fra Milford Haven i Wales 30. september 1940 i konvoy for Sør-Afrika og Persiske Gulf. Konvoen ble spredt i stiv kuling 5. oktober, og dette var det siste som ble sett av skipet. En livbåt drev i land i nærheten av Dunmore i Irland i desember. Tyske kilder har kunnet berette at skipet ble torpedert av U103 den

6. oktober i pos 54N-26W. Ombord var et mannskap på 28 norske og syv briter som alle kom bort.

Elsa, kaptein Alf Hovelsrød, kom til å operere i østlige farvann og falt som offer for et japansk fremstøt i indiske farvann i april 1942. Om morgenen 6. april ble skipet stanset av tre ukjente overflateskip da det var på vei med kerosene fra Madras til Calcutta. Skipet ble beskyttet, og mannskapet lyktes å komme heldig i båtene, med unntak av en som ble drept. De overlevende kom vel til lands neste dag.

Av de omkomne sjøfolk må vi særlig dvele ved en, nemlig 1. styrmann Erling Henschien Borthen som omkom med *Nina Borthen*. Han var født i 1911 som sønn av Erik Christian Borthen; altså var han nevø av rederen. Han hadde åpenbar interesse for shipping og hadde begynt som 3. styrmann på *Nina Borthen* høsten 1937.

## Gjenreisning

Harry Borthen & Co stod i 1945 uten tonasje, men hadde penger i vente i form av oppgjøret fra Nortraship. Rederiet hadde imidlertid to skip i ordre i Danmark, noe som lovet for relativt tidlig levering.

AS Oljefart var i 1941 fusjonert inn i Motortank med aktiva og passiva som derved gav en samlet aksjekapital på 970.000 kroner. I april 1945 ble den forhøyet til 1.358.000 kroner ved oppskrivning av aksjene fra 500 til 700 kroner. I februar 1948 ble det tegnet kontrakt for bygging av et tredje skip fra William Hamilton & Co i Port Glasgow for regning av Oljetank II og Motortank i fellesskap.

Neste generasjon vokste til, og Harry Brodtkorb Borthen (født 1917) var nå i ferd med sin utdanning før han i 1949 ble opptatt som partner i Harry Borthen & Co AS. Rederens andre barn, datteren Nina Jenny Caroline (født 1913) hadde forlenget giftet seg med den danske filminstruktøren Lau Lauritzen i København. Etter Ninas død hadde Harry Borthen giftet seg på nytt med engelskfødte Edith Robertson (født 1904) og med henne fått sønnen Per Arnfinn Robertson Borthen i juli 1940.

De to nybygningene fra Danmark tok form noenlunde samtidig. Først i løypen lå *Nina Borthen* (13450 tdw) fra Burmeister & Wain i København som ble levert 6. november 1948. Fører ble Reidar Berg-Johannessen som stod ombord til juni 1949 da han tiltrådte som inspektør i rederiet. Den noe mindre *Edith Borthen* (11425 tdw) fra Nakskov Skibsværft ble levert 21. desember 1948.

### Status for Harry Borthens rederiselskaper, utgang 1938:

		skipsverdi	fonds, kontanter		pantegjeld	løsgjeld	aksjekapital
Oljefart		1.333	0.325		0	0.013	0.500
Oljefart II	1.600	0.338		0.602	0.056	0.287	
Motortank	1.800	0.185		0.931	0.286	0.520	
Sum		4.733	0.848		1.533	0.355	1.307

Mens Borthen i mellomkrigstiden hadde holdt på løsfart, finner vi en helt annen befraktningspolitikk etter krigen. Nå ble skipene i størst mulig grad sluttet på lengre tidscertepartier, i første omgang til franske Petrofina og British Petroleum. Nina Borthen var sluttet 5 år til Petrofina fra levering til den gode rate USD 3.45 (per tdw per måned); Edith Borthen skulle seile 5 år til BP fra levering. Dessuten ble det tredje skipet, som skulle leveres i 1950, sluttet 5 år til BP til raten 22/- (22 shilling per tdw per måned) i god tid før levering. Dette må ha gitt rederiet og selskapene en komfortabel situasjon til tross for at markedet sveket seg i 1949.

Dette tredje skipet ble levert i juli 1950 som Erling Borthen (13807 tdw) – oppdøpt etter rederens nevø som hadde omkommet under krigen.

### Lange certepartier

Det var en stor grad av stabilitet over ledelsen av selskapene. I Motortank var styret gjennom 50-årene fremdeles grosserne Nicolai Eger og Einar Stange, dessuten disponent Kristian Sommerfelt og konsul Gunnar Holst. Selskapet gav jevnlig 10 prosent utbytte. I Oljefart II var styret fra 1948 Harry Borthen, Gunnar Holst, W Roede og Per Gjerding, men de eksterne styremedlemmer ble i 1950 byttet ut med

Harry Brodtkorp Borthen og Edith Borthen. Selskapet ble etter krigen utelatt fra Kierulfs «Norske obligasjoner



*Edith Borthen (11425 tdw) ble levert fra Nakskov i desember 1948.*

Foto NSS-Jenssensamlingen

og aksjer» etter at Borthen-familien hadde fått full kontroll. Fra 1950 kom selskapene til å stå som sameiere av de nye skipene.

Årene fra 1946 til 1958 gav et dynamisk og stort sett godt tankmarked, til tross for enkelte svake perioder. Harry Borthen satset nå på lange certepartier, og befraktningen bærer bud om nær kontakt med meglere, som nok var Fridtjof Tenvig hos F Tenvig & Co. Med sikker kontantstrøm for flere år fremover gikk rederiet i 1951, under Korea-boomen, til kontrahering av ytterligere to skip. Det var en 13500-tonner fra William Hamilton, nærmest et søsterskip til Erling Borthen, som skulle leveres i 1955, samt en 18000-tonner fra Marinens Hoved-

verft i Horten for levering året etter. Meningen var nok å selge et eller to av de eldre skipene når så langt led.

I mellomtiden ble markedet utnyttet til videre befraktning. Under Korea-boomen ble skipene sluttet videre: Nina Borthen forlenget 3 år til Petrofina i clean fart til raten 21/6, mens Edith Borthen ble sluttet to år til Shell fra slutten av 1954 til 19/-, noe som ble den svakeste slutningen. Men siden certepartiet var ferdig høsten 1956, da markedet igjen stod på topp, kunne skipet slutes videre for 3 år til Socony for USD 7.45 (per tdw per mnd). Kort etter ble skipet solgt med sitt gode certeparti, og prisen på 12.5 millioner kroner var mer enn det dobbelte av byggesummen.



*Nina Borthen (2) (13450 tdw) kom ut fra Burmeister & Wain i desember 1948.*

Leveransfoto fra verftet



Erling Borthen (13807 tdw) kom fra William Hamilton i Port Glasgow i 1950.

Foto Alex Duncan

Erling Brøvig kom til å seile fem år for BP fra levering i 1950 til raten 22 sh og ble deretter forlenget 2 år til 20/6. Det kontraherte søsterskipet (Tobias U Borthen levert i 1955) ble sluttet for 5 år til Petrofina for 22/9. Skipet fra Horten ble derimot holdt åpent.

Erling Borthen skulle i mai 1956 bli ut-satt for en større skade etter at skipet 5. mai kolliderte med ms *Santa Rosa* i tett skodde ved Royal Sovereign Light Vessel i Kanalen for inngående fra Baniyas til Antwerpen med råolje. Skipet ble truffet av det amerikanske skipet omtrent ved babord brovinge og fikk hull ned til vannlinjen. Olje rente ut og ble antent, men mannskapet lyktes å komme i båtene. Brannen ble senere slukket og skipet slept inn til Dunkerque. Reparasjonen fant sted i Göteborg og kostet 7 millioner kroner.

Etter et svakt år i 1954 kom markedet gradvis tilbake i 1955 og toppet seg i 1956, løftet av en politisk krise i Midt-Østen. Denne tilstrømningen ble utbyttet godt og skulle sikre rederiet for mange år fremover:

*Edith Borthen* 1948 sluttet 9.1956 3 år til Socony USD 7.45 for levering i 2.1957. Skipet ble samtidig solgt for god pris.

*Nina Borthen* 1948 fri fra T/C 6.1956, sluttet i stramt løsmarked, solgt 2.58 for god pris.

*Erling Borthen* 1950 i 1956 sluttet 5 år til BP til 25/6 fra 8.57, og kort etter videre

for 5/7 år BP rate 33/9 fra 8.62. Dette ville sikre skipet like til 1969, men det ble i stedet solgt i 1962 med sitt gode C/P.

*Tobias U Borthen* 1955 seilte 5 år for Petrofina til 22/9 til utgangen av 1960, men ble i 1956 sluttet videre 5/7 år til Shell til raten 33/9. Skip og C/P solgt i 1963 til god pris.

Kontrakten ved Horten ble lagt om til 19300 tdw og levert i juni 1958 som *Edith Borthen*. Den var allerede i 1955 sluttet 5 år til BP til 27/9 og i 1956 5/7 år videre til Shell for 34/-. Med denne gullkantede befraktning ble skipet solgt til England i 1963.

Høsten 1956 ble det bestilt et søsterskip fra Marinens Hovedverft for levering i 1962, sluttet samtidig 5/7 år til Shell for 34/- fra levering.

I januar 1957 bestilt enda et skip fra samme verksted, med opsjoner som 19500, 36000 eller 47000-tonner. Ble sluttet 5/7 år til Shell for raten 31/3 basis turbindrif.

Denne serien raske transaksjoner på et høyt marked kan stå som den rene lærebok i shipping; han fikk gode priser for eldre skip, de nye ble riktignok kostbare, men var også sluttet til høye rater. Borthen var slett ikke alene om



Erling Borthen med omfattende brannskade etter kollisjon i mai 1956.

Foto via Arne Sognnes

slike forretninger; i Oslo var det ganske utbredt. Det medførte at rederiets kurs var staket ut fremover og at vekten i mellomtiden kunne legges på skipsdrift og byggetilsyn.

## Større enheter

Rederiet gjorde det godt de neste 8–10 år. De tre skipene seilte på gode certepartier og regnskapene ble også løftet ved salget av 10 år gamle *Nina Borthen* i 1958. Det ble imidlertid gjort forberedelser til de to skipene bestilt i Horten, som tegnet til å bli kostbare.

Det første av dem, døpt *Nina Borthen* (3) ble levert i 1962 og satt i fart for Shell med Wilhelm Fedje som fører. Det var omtrent et nøyaktig søsterskip av *Edith Borthen* fra 1958, med lisensbygd Doxford hovedmotor.

Det neste skipet var kontrahert med opsjoner for flere størrelser, og her ble det enighet i desember 1960 om å bygge en 47000-tonner. Basisraten til Shell for 36000 tonns last var 31/3, og det ble i tillegg forhandlet frem 15/ for det overskytende. Etter opprinnelig å ha tenkt turbin ble det besluttet å sette inn en stor Sulzer-maskin som skulle bygges i Horten. Skroget ble bygd i dokken på Horten og var ved utflyting 25. april 1964 det største skip bygget i Oslofjorden. Det fikk navnet *Harry Borthen* og ble formelt overlevert 17. juli samme år, med

Jon Heggelund som fører. Skipet ble et sameie av *Oljetank II* og *Motortank* og kostet rundt 55 millioner kroner.

Den 25. mars 1963 døde *Harry Borthen*, 78 år gammel, under et ferieopphold på Madeira. Han hadde gjennom årene vist seg som en gavmild mesen for kulturliv og vitenskap, blitt æresmedlem i De Kongelige Norske Videnskabers Selskab og blitt tildelt St Olav orden. Han hadde også gitt donasjoner til Trondhjems Katedralskole og til Trondheim Biologiske Stasjon som gjorde det mulig å bygge forskningsskipet *Harry Borthen* på Ørens Verksted i 1962. Trondheim by hadde på sin side hedret ham med å gi en vei på Østmarkneset navn etter ham. Her hadde rederen bekostet en skulptur, «Gutten som ser fremover», laget av billedkunstneren Elen Sofie Elster Christensen. I nekrologene ble ellers rederen fremhevet for sitt «lyse humør og store hjertelag», mens hans private interesser dreiet seg om friluftsliv, skiturer, jakt og seiling. Hytten på Dagali var et yndet sted for avkobling.

Det var nok eldste sønn *Harry Brodtkorb Borthen* (1917–1983) som hadde stått for ledelsen av rederiet de senere årene. Hans halvbror *Per Arnfinn Borthen* (født 1940) kom også inn i ledelsen på 60-tallet. Det ser også ut for at *Berggraf Chartering* tok over som viktigste meglerforbindelse på denne tid.



*Skipsreder Harry Borthen (1884–1963), trolig fotografert like etter krigen.*

## Utskiftning av flåten

1960-tallet var preget av sterk utvikling i skipsstørrelse, der begrepet «gigantskip» gikk fra 50.000 tdw i 1960 til over 200.000 fem år senere. Spørsmålet for tankrederne var da hva det skulle satse på: Stortankere, spesialskip eller kombinasjonsskip?

Hos Borthen valgte de større men fremdeles anvendelige skip som kunne brukes i flere farvann. Av denne grunn ble tre skip solgt ut i 1962/63, alle med gode certepartier og til gode priser. Det



*Tankskipet Edith Borthen (2) (19300 tdw) levert i juni 1958 var rederiets første fra Marinens Hovedverft i Horten.*

Skyfotos





Harry Borthen (52500 tdw) under utrustning Horten i juni 1964, fotografert av Erik Bergman.

var 13000-tonnerne *Erling Borthen* og *Tobias U Borthen* og 19000-tonneren *Edith Borthen* som til sammen gav 54 millioner kroner i kassen.

Til gjengjeld ble det bestilt to nye skip. I januar 1962 tegnet rederne kontrakt på en 60.000-tonner fra Marinens Hovedverft for levering i 1966, og i mars 1963 også en 59.000-tonner fra Götaverken for levering i 1965. Denne siste ble ved utgangen av året gjort om til 70.000 tdw. Dette var bestillinger på til sammen vel 100 millioner kroner.

Det første av dem lå klar ved Götaverken i oktober 1965 og ble levert 7. oktober med navnet *Iddi* – oppkalt etter Harry Brodkorb Borthens hustru. Den var den femte i rekken av 12 søsterskip bestilt av norske rederier og var sluttet til Shell International Marine Ltd for 5 år til 12/9 for 65.000 tonn og 8/6 for den overskytende last.

Skipet fra Horten tok lenger tid; 30. juni 1966 ble det overlevert som *Jenny* (60300 tdw) etter prøvetur på Hortensmila med gode 17 knop fart. Også *Jenny* var ved levering det største skip bygd ved Oslofjorden. Dette skipet var ikke befraktet og satte kursen for Persiske Gulf for ordre med Wilhelm Fedje som fører. I september samme år ble skipet sluttet til Danske Esso AS for 3 år til rate USD 1.8075 per tdw per måned for 57936 tdw, samt USD 0.75 for overskytende last.

I 1968 ble begge skipene målt for dypere nedlasting og tonnasje kom da opp i 63.500 tdw for *Jenny* og 74.850 for *Iddi*. Begge var ved levering malt med grå skrog med hvit bakk og svinerygg og ak-

terskip, lys gul skorstein og master med baugforsiring, navn og rederimerke i blått. Etter noen år ble skrogene malt grå helt opp, og skipene endret litt karakter. Dette hang trolig sammen med innføring rasjonalisert drift ombord, der besetningen ble redusert fra 46 mann til 34–32 på denne tid. *Jenny* ble forøvrig plaget av maskinproblemer, noe som viste seg å stamme fra sprekk i bunkerstankene og derav følgende sjøvann i bunkersøljen. Dette ble reparert i Marseille i 1968.

At *Jenny* var blitt sluttet høsten 1966 vakte nok kanskje beklagelse i juni 1967 da tankmarkedet gikk til værers som følge av krigen mellom Israel og araberstatene og stengingen av Suezkanalen. Markedet holdt seg imidlertid godt oppe utover mot 1970, og rederiet tok anledningen til å selge den siste 19000-tonneren, *Nina*

*Borthen* i oktober 1968 til Eiv Evensen i Oslo for USD 2.030.000 (ca 14.5 mill kroner).

Slik fortsatte skipene på sine certepartier, *Harry Borthen* må ha gjort det best, deretter *Iddi* og *Jenny*. *Jenny* ble tilbakelevert i september 1969 og ble da sluttet i løsfart mellom Persiske Gulf og Europa, inntil den i juli 1970 gikk inn på 12 måneders TC til Texaco til WS85. Da *Iddi* var ferdig for Shell i oktober 1970 ble også den levert på 12 måneders TC til Texaco til USD 7.85, som var en god rate. Samme år, før markedet falt tilbake, ble *Jenny* og *Harry Borthen* sluttet for 3 års reiser til Amerada Hess til Worldscale 85; begge levert på certepartiene i juli 1971. *Iddi* ble gående i løsfart på et svakere marked fra oktober 1971.

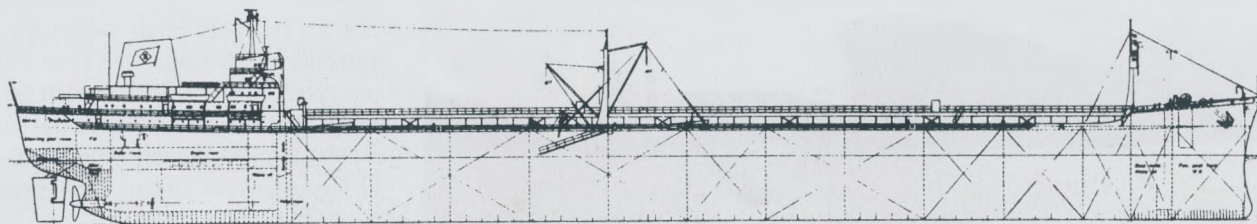
Særlig ble 1971 og dels 1972 svake år før markedet steg sterkt inn i 1973 og



Motortanker *Iddi* (74480 tdw) ble levert fra Götaverken i oktober 1965.

Foto via Dag Bakka jr

M/T. "JENNY"



Builders: Marinens Hovedverft, Horten    Owner: Harry Borthen & Co., Oslo — Yard number: 155 — Trial: June 30th, 1966

Motortanker *Jenny* (63500 tdw) var i 1966 det største skip bygget på Marinens Hovedverft.

toppet seg i en boom med rekordhøye frakter. Rederne i Harry Borthen & Co fant nå tiden inne til å kontrahere, men sørget samtidig for å selge *Harry Borthen* på det gode markedet. Dette skipet ble levert på Malta 29. mai 1973 til Tønnevolds Tankrederi og ble nå *Thorbild* av Grimstad.

Salget gav egenkapital til det nye skipet bestilt i april fra Nederlandsche Scheepsbouw i Amsterdam, en turbintanker på 225.000 tdw til HF 122 mill (gylden) fast pris. Levering skulle finne sted i mai 1977.

I mellomtiden seilte *Jenny* videre for Amerada Hess, mens *Iddi* ble sluttet 3 år til New England Petroleum Co for rekordraten USD 4.84 for levering i oktober 1973. Utsiktene kunne fortone seg gode.

## Krise og knekk

Den 6. oktober 1973 brøt det igjen ut krig mellom Israel og dets arabiske naboland. Krigen ble avlåst med våpenhvile etter knappe tre uker, men effektene som krigen utløste for verdensøkonomien skulle ta mange år å komme over.

Problemet var – i all enkelthet – en rekordstor kontaktmasse for særlig tankskip på et tidspunkt da økonomien gikk i stagnasjon og veksten i verdens oljeforbruk stanset opp. Dette førte til en misforhold mellom tonnasje og verdenshandel som først ble brakt noenlunde i balanse på slutten av 1980-tallet. Av dette fikk vi shippingkrisen; først tankkrisen fra 1975 til 1979 og deretter en alvorlig strukturkrise på 1980-tallet som endret mange sider ved skipsfarten.

Krigen med påfølgende prisstigning på olje og arabisk oljeembargo av de vestlige land hadde denne gang en sterkt negativ virkning på tankmarkedet. Re-

deriet lyktes å selge *Jenny* i februar 1975 til China for en relativt god pris, USD 9.8 millioner, men ble rammet da befrakterne til *Iddi* kansellerte certepartiet.

Da turbintankeren fra Amsterdam lå klar i mai 1975, døpt *Harry Borthen*, var tankmarkedet fortsatt svakt. Det var ingen annen mulighet enn å sende skipet til norsk havn for opplag. Skipet på 226.314 tdw skulle aldri føre oljelast for rederiet.

Situasjonen for rederiet ble vanskelig, med et nybygg til rundt 254 millioner kroner i opplag og *Iddi* i fart på et svakt tankmarked. Salget av *Jenny* gav en brutto salgssum på vel 51 millioner kroner, og det lå dessuten en betydelig egenkapital i turbintankeren. Men som markedsverdien sank ble bankene urolige, og i løpet av 1976/77 ble selskapenes stilling uholdbar. Bankene krevde oppgjør, noe som betød at selskapene måtte realisere alle verdier. Turbintanker *Harry Borthen* ble solgt i januar 1977 til et selskap ved Anders Jahre for USD 20.3 millioner. Dette var en under forholdene god pris som tilsvarte rundt 110 millioner kroner.

Etter dette besluttet en ekstraordinær generalforsamling i Motortank 8. juli 1977 å oppløse selskapet. Oljefart II gikk samme vei. *Iddi* ble samtidig overtatt av kreditorene og overført til AS *Iddi*. Driften av skipet ble overlatt til Lars Krogh & Co inntil det ble solgt senere på høsten for nær USD 3.5 millioner (ca 19 millioner kroner). Gjelden kunne gjøres opp, men bankene måtte ta et visst tap. Med avviklingen i 1977 slutter historien om *Harry Borthens* rederi.

## En ny start

Det var likevel liv på kontoret i Nedre Vollgate 1, der *Einar Borthen*, født i 1942 som sønn av *Harry Brodtkorb Borthen*, overtok disponentfirmaet. Det ble en ny start fra bar bakke. Vi skal ikke følge utviklingen i detalj, bare nøye oss med noen hovedlinjer.

Utviklingen for *Borthen* er en del av et lite kjent kapittel av norsk skipsfarts historie – om forsøkene som ble gjort for å utvikle ny virksomhet i gamle re-



*Harry Borthen* fra 1966 i opprinnelig fargeskjema.

Foto Bunts, postet på [www.shipspotting.com](http://www.shipspotting.com)



Turbintanker Harry Borthen (226314 tdw), trolig ved ankomst til Ålesund for opplag i mai 1975.

Foto Ko Rusman postet på [www.shipsnostalgia.com](http://www.shipsnostalgia.com)

derier som hadde mistet sin kapitalbase. Grunnlaget var ofte utholdende redere og en håndfull nøkkelpersoner i organisasjonene. Det skulle vise seg vanskelig å få til noen gjenreisning, vesentlig på grunn av de turbulente forhold i skipsfarten på 1980-tallet og de mange magre år. I så måte kom Borthen til å greie seg rimelig bra.

De aktiva som Harry Borthen & Co AS satt på etter avviklingen av rederiet i 1977 var først og fremst driftsteknisk kompetanse av godt renommé og dernest endel forbindelser rundt om i verden. Dessuten fantes det nye muligheter på et marked med lave skipsverdier.

Gjenreisningen for Borthen ble derfor først og fremst som driftsansvarlig og forretningsfører for utenlandske interesser. Disse samarbeidspartnere ser ut til å høre hjemme i Midt-Østen, i Nigeria og i Dakar i Senegal, men også nordmenn som opererte fra utlandet.

Allerede høsten 1978 ser Borthen til å ha fått driftsansvar for et skip, den gamle Fernpark på 60960 tdw som i november 1978 ble kjøpt av selskapet Brodie Maritime Inc, med Jan Petter Røed i Singapore som hovedinteressent. Vi kjenner ikke til eierforholdene, men skipet kom i fart under navnet Cherry Park og Røeds skorsteinsmerke. Det var innkjøpt til en rimelig pris og seilte frem til våren 1982 da det gikk i opplag på Sri Lanka og ble deretter solgt.

Rundt 1980 kom det til samarbeid med arabiske interesser som materialiserte seg i form av befraktningselskapet Bashayer Chartering og Bashayer Shipping. Her ble Borthen agent og driftsansvarlig for tankskipet Katherine Alexandra

(74480 tdw) som ble kjøpt av Bashayer Shipping våren 1981. Skipet var søsterskip av Iddi, bygget som Beaufort på Götaverken i 1966 og satt i fart som Bashayer I. Det ser ut for at samarbeidet med Bashayer ble Borthens hovedvirksomhet gjennom 80-tallet. Skipet ble solgt i 1990.

Fra 1986/87 ebbet shippingkrisen ut da verdenshandelen omsider presset opp etterspørsel for tonnasje og ratenivå. Fra 1987 til 1990 opplevde norsk skipsfart et dramatisk comeback med store foretakssomhet. Blant de nye foretak var samarbeidet mellom Terje Gilje fra Stavanger som drev Cob Shipping i Toronto og noen norske rederier fra ca 1987. Cob drev en omfattende befraktningsvirksomhet, og tok skip på T/C fra blant andre Arnt J Mørland i Arendal og Per Hagen i Drammen. I 1989/90 ble opplegget utvidet med Cob Line International med produkttan-

kere i 20000-tonnssklassen fra Mørland, Hagen og Borthen.

Harry Borthen & Co AS fikk driftsansvar for Caroline Cob, gamle Polystar på 21469 tdw fra 1962, og Liv Cob på 20640 tdw, en tidligere Shell-tanker bygd i Australia i 1968. Cob Line var basert på kontrakter og markedslaster, men fikk en knekk da markedet falt sammen i slutten av 1990. Skipene ble solgt midt på 90-tallet. Historien om Cob Line hører hjemme et annet sted.

I 1991 kom Borthen til å overta driften av to mindre produkttankere fra selskaper knyttet til Marinor Shipmanagement AS i Greåker ved Sarpsborg. Trolig var det med mellomkomst fra kreditorene at Marker på 5250 tdw og Marsten (5050 tdw) ble overtatt sammen med eierselskapene og gitt navnene Beaufort og Rubi Sea, snart omdøpt til Sea Worker. Dette var to seilvede skip bygget i 1971/72 som hadde hatt ganske omflakkende liv før Borthen overtok. Disse ble malt opp med Borthens tradisjonelle skorsteinsmerke, de blå flagget på gul skorstein. Skipene ble solgt videre i 1992/94.

Selskapet Borthen Ship Management AS ble etablert i 1992 som driftsselskap, og dette befattet seg rundt 1993 også med drift av singledekkeren Kartho Vision av Drammen på 3199 tdw. I tillegg stod selskapet i 1996 for management av et tankskip ved navnet Paflok 1 på 19793 tdw, bygget i 1968, trolig for nigerianske interesser.

Etter at alle eksterne driftsoppdrag var avvirket i 1995 stod Harry Borthen & Co med ressurser til å anskaffe større skip i egen regi. Organisert som KS ble produkttankeren Great Promise på 36814 tdw overtatt i desember 1995 med 3 års



Tankskipet Bashayer I (74480 tdw) fra 1966 var opprinnelig søster av Iddi og ble drevet av Borthen fra 1981 til 1990.

Foto Arne Sognes



Borthens første skip etter konkursen var Fernpark (60960 tdw) fra 1964 som ble overtatt i 1978 som Cherry Park.

Airfoto of Malacca

TC til japanske NYK Line for USD 7 millioner. Denne type forretning ble gjentatt sommeren 1996 da Aframax-tankeren Silver Iris på 81.251 tdw ble kjøpt for USD 12 millioner med 2 års TC til NYK. Begge skip var bygget i Japan i 1980 av god japansk standard.

Skipene seilte på lønnsomme charterpartier; Silver Iris ble i 1998 sluttet 2 år til SK Shipping, mens markedet falt sammen som følge av Asia-krisen samme år. Borthen ønsket derfor å avhende skipene i 2000 og oppnådde rimelig gode priser. Eierselskapene ble oppløst og rederiet satt tilbake med gevinst.

Det siste vi har registrert er at Harry Borthen & Co i 2005 var hovedinvestor med 60 prosent i Swetank Invest III AS som kjøpte kjemikalietankeren Matvik fra Sverige; et relativt nytt skip på 8952 tdw, bygget 1991 i Singapore. Det fikk navnet Baltic Claire og ble sluttet på T/C til svenske operatører. Andelen ble solgt våren 2006.

Der slutter også historien om Borthens rederiforetak gjennom tre generasjoner og mer enn omskiftende 80 år.

## Flagg og skorsteinsmerke

Rederiflagget var blått med et skråstilt hvitt kvadrat med blå B. Før krigen hadde skipene svart skorstein med et blått bånd

med hvitt kvadrat og blå B. Fra og med 1948 hadde skipene gul skorstein med det blå rederiflagget.

### Kilder:

Brynsrud, Kjell Ivar: Stø kurs i storm og stille. Aktieselskabet Borgestad 1904–2004. Porsgrunn 2004  
Gunnerud, Jørgen: «Tankskipseventyret i Oslo 1925–1939». Sjøfartshistorisk årbok 1991  
Imset, Geir: Christoffer Hannevig. Gull, krig og krakk. Oslo 2009

Norske rederier gjennom femti år, Oslo 1957  
Sætra, Gustav: Himmel og hav. Arnt J Mørland, Arendal 1916–1991. Arendal 1991  
Søbye, Espen: Rolf Stenersen. En biografi. Oslo 1995

Våre falne 1939–1945. Oslo 1948  
Årsberetninger for selskapene i Carl Kierulf & Co: Norske obligasjoner og aksjer, div årganger  
www.warsailors.com  
Takk til John M Gramstad, Arne Sognnes, Bjørn Pedersen og Per Alsaker for bidrag av materiale og fotografier.



Rubi Sea (5050 tdw) var tidligere norske Rubirose som ble overtatt i 1991 og satt under Borthens flagg.

Waterweg Fotos