



Kjøleskipet Bjørgstein kan stå som representant for norsk skipsfart på 50- og 60-tallet. Skyfotos

Hjalmar Bjørge, Oslo

Av Dag Bakka Jr

NAVNET HJALMAR BJØRGE blir vel av de fleste forbundet med skipsmeglerforretningen som fra starten i 1918 til oppløsningen i 1994 markerte seg blant de «fire store» i Oslo. Andre vil buske rederiet Hjalmar Bjørge med sine skipsnavn på Bjørg- eller -heim, inntil det ble oppløst rundt 1980. Hjalmar Bjørge var under alle omstendigheter en av de betydeligste shipping-menn av sin generasjon. Han stod sentralt i etableringen av den spesielle megler/reder-struktur som skulle bli så vellykket for Oslos skipsfart gjennom 50 år, nemlig sterke rederier knyttet mer eller mindre eksklusivt til meglerfirma.

Hjalmar Bjørge var fredrikstadgutt, født julaften 1884, sønn av formann Jørgen Bjørge, noe som kan antyde en arbeiderklassebakgrunn. Etter middelskoleeksamen i 1901 gikk han arbeidsøkende inntil han vinteren 1902 fikk kontorjobb hos en sakfører hvor jobben mye bestod i å innkassere regninger. To måneder senere fikk søkte rederiet Apenæs & Søn etter «volontør», og Hjalmar Bjørge var førstemann ute og sikret seg jobben. Apenæs hadde tre dampbåter, men drev dessuten også med virksomhet som gjerne hørte med: slepebåter, kullimport, forsikringsmegling, og som befraktingsagenter.

Her lærte unge Bjørge sine første skritt i shipping, trolig mye slutninger av kull og trelast, med fraktoppgjør, cargo claims, havneoppgjør, osv. Etter seks år gikk veien til hovedstaden, hvor han fikk arbeid hos meglerfirmaet Heitmann & Son, fremdeles bare som meglerassistent. Fortsatt var arbeidsoppgavene vesentlig i nordsjøbefraktning. Han ble forfremmet til selvstendig megler i 1910, hvorefter han kunne gifte seg med Lilly Margrethe.

Aktiviteten for meglerfirmaene begynte å ta seg opp fra 1915, og Første verdenskrig ble en hektisk periode med en helt ny internasjonal orientering. Inntil 1914 hadde det meste av oversjøisk befraktning gått gjennom London-meglere, bortsett fra en håndfull meglere som arbeidet internasjonalt: Joachim Grieg i Bergen, H B Blehr som ledet Griegs Oslo-kontor og Thomas Fearnley i Fearnley & Eger. Nå var London-meglerne opptatt med krigsinnsatsen, slik at norske meglere kunne knytte direkte kontakter ved Middelhavet, i USA og Sør-Amerika. Nye meglerfirma spratt opp som paddehatter i hovedstaden, og i mars 1918 sluttet også Hjalmar Bjørge hos Heitmann for å begynne egen virksomhet.

Bjørge & Saugstad

Meglerfirmaet Hjalmar Bjørge ble registrert 15. mars 1918, da Bjørge startet opp i et værelse på Olsen & Ugelstads kontor. To måneder senere

gikk han i kompaniskap med sin gamle skolekamerat Johan C Saugstad, som kom over fra Alex Birger Grieg i Bergen. Firmanavnet ble endret til Bjørge & Saugstad, som stod ved lag inntil 1934. For å skaffe seg kontorplass og telefon kjøpte de en eksisterende aksjemegler-forretning fra Boyesen og ble da fullt operative.

Bjørge hadde sikret seg støtte fra rederiene Olsen & Ugelstad og P Meyer, som begge var relativt nystartede. Snart kom han også i forbindelse med Samuel Ugelstad og Søren Hans Smith Sørensen fra Arendal, og han må snart ha opparbeidet tiltro.

Etter at krigen tok slutt i november 1918 gikk det flere måneder før fraktmarkedet kunne vende tilbake til det normale, og utpå etter-sommeren 1920 var det også klart at de gode tidene var forbi. I løpet av 9 måneder sank marked og skipsverdier fra topp til bunn, samtidig som næringslivet ble kastet ut i arbeidsuro og påfølgende innskrenkninger. De mest utpregete jobbetidsredere og -



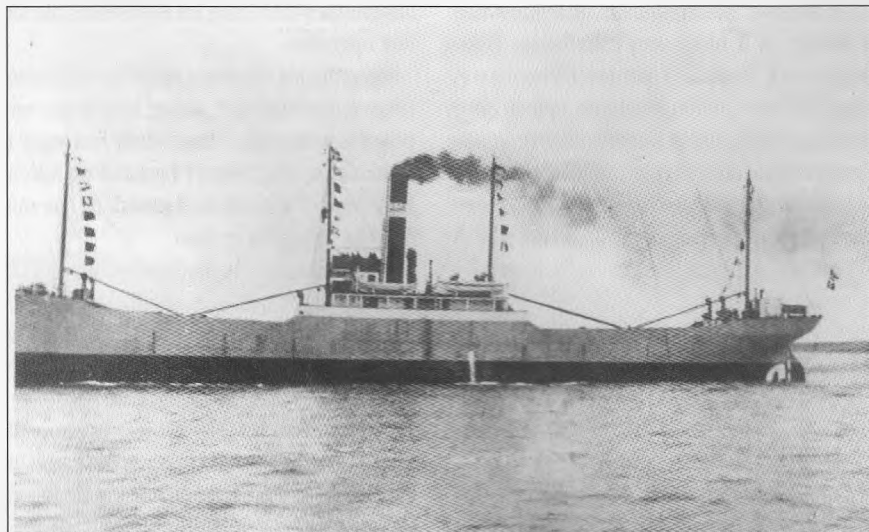
Hjalmar Bjørge 1884-1954

meglere forsvant fort, og fra 1923/24 begynte det igjen å åpne seg nye muligheter.

Hjalmar Bjørge passerte 40 i 1924 og gikk nå inn i sin mest produktive periode. Han forsøkte å spore opp nye markeder rundt om i verden og kom fra midten av 20-tallet til å interessere seg for tank. Lenge var inngangsbilletten temmelig høy, mens Anglo-Saxon Petroleum's tilbud vinteren 1927 om salg av eldre damp-tankere med 10 år T/C tilbake lå finansielt innenfor mulighetene også for mindre rederier. Risikomomentet for drift av aldrende skip var imidlertid betydelig.

Bjørge fikk sikret det første kjøp fra Anglo-Saxon for regning av Sigurd Herlofson, Arendals-rederen som hadde drevet gårdsbruk i Østfold i noen år og som nå var på vei tilbake til shipping. Tankskipet *Heron* ble registrert under norsk flagg 8. april 1927 som det første av ialt 24 fra dette selskapet. Bjørge formidlet minst fem Anglo-Saxon-skip og etterhvert et større antall nybygninger med certeparti til oljeselskapet.

Hjalmar Bjørges første inntreden i rederstanden var med trelastbåtene Skard og Skrymer overtatt fra B A Sanne i 1931. Her er Skrymer ved levering fra Ardrössan i 1921. Foto via Arne Tandberg



Som megler stod Bjørge åpenbart sentralt i prosjektene. Han samarbeidet med rederen, men var selv med å skaffe kapital - fra investorer som skipshandlere, leverandører og forsikringsmeglere. Bjørge tok trolig selv andeler i flere selskaper, til gjengjeld sikret han seg enerett til befraktning og salg av skipet. Fremtidige kommisjonsinntekter ble diskontert til kapitalinnskudd.

I løpet av årene 1927-30 formidlet Bjørge tankskip og tidsbefraktning for rederiene som etterhvert skulle bli knyttet sammen i det som uoffisielt ble kalt «Bjørge-gruppen». Det var rederier som Olsen & Ugelstad, P Meyer, Sigurd Herlofson & Co, Sam Ugelstad, S H Smith Sørensen, Erling H Samuelsen, Boe & Pedersen og flere. Han var aktivt med i etableringen av rederiene Odd Berg og AS Asplund.

Fra denne tid kom Hjalmar Bjørge også til å arbeide aktivt for å utvikle sesongtraden med appelsiner fra Palestina til Vest-Europa og tilsvarende mellom Vest-Europa og Lakene - de store amerikanske innsjøene. Det var rederiet Olsen & Ugelstad og dels P Meyer som gjorde pioner-innsatsen her; i 1935 ble seilingene etablert som en regulær linje, Fjell Line, med Bjørge som generalagent.

Firma Bjørge & Saugstad ble oppløst 1. mars 1934 da Johan Saugstad trådte ut for å drive annen virksomhet. Først da ble firmanavnet endret til Hjalmar Bjørge.

Første rederi

Regelen har vært at meglere skal forbli meglere og ikke begynne å konkurrere med sine klienter, rederne. Bjørges første inntreden i rederibransjen var imidlertid mer preget av «asset play», å gripe sjansen til å kjøpe billig.

Det var rederiet B A Sanne som i 1931 kom

i økonomiske problemer og måtte avhende sine skip, dampskipene *Skard* på 3.000 tdw og *Skrymer* på 3.150 tdw. Megleren kunne få dem på hånden for 25.500 pund, tilsvarende 461.550 kroner. Så sent som i 1930 var det blitt levert nybygninger på 2.500 tdw for 620.000 kroner, så prisene syntes «rock-bottom». Detaljene kjenner vi ikke, men selskapet AS Hakedal ble etablert og overtok skipene i september/oktober 1931. Bjørge stod som disponent en kort tid, men solgte dem allerede i januar 1932 til sin redervenn Odd Berg.

Et tredje dampskip ble kjøpt sommeren 1932, *Torlak* på 4.250 tdw, bygget i 1916 i USA. I dette tilfellet ble skipet liggende inntil det gikk til opphugging i Glasgow i desember 1933 for 2.100 pund, rundt 41.500 kroner.

Første runde av rederivirksomheten var trolig bare passelig vellykket.

AS Hakedal

Gode utsikter og kommisjonsinntekter gjorde det mulig for Bjørge å investere i tank, igjen sammen med Odd Berg. Selskapet AS Kollbjørg ble etablert i 1935 i forbindelse med kontrahering av en 12.600 tdw motortanker ved Eriksberg, med Bjørge som megler, selvsagt, levert i 1937 som *Kollbjørg*.

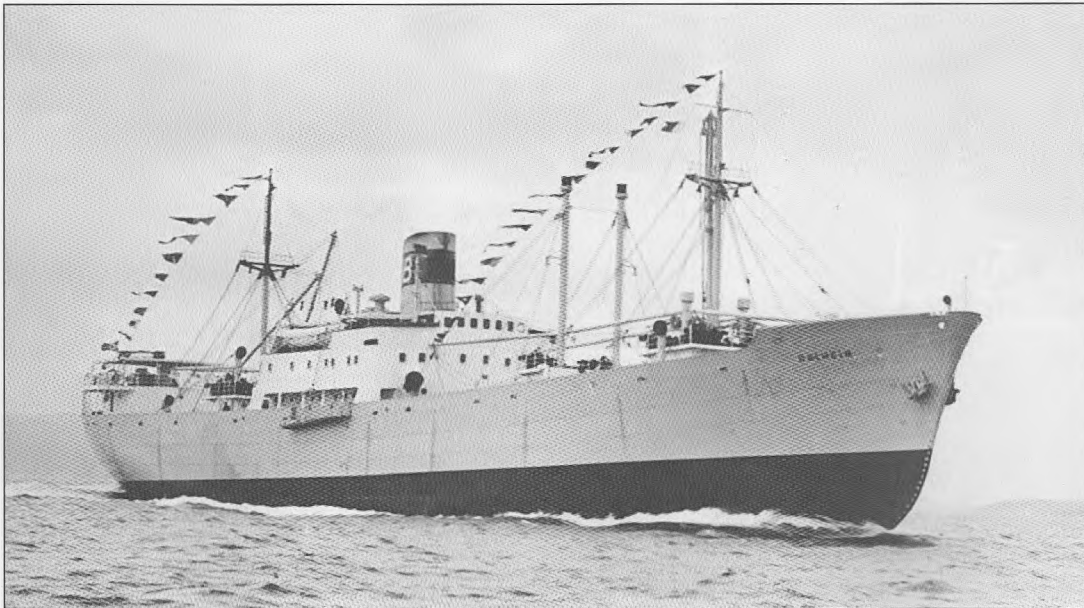
Denne kontraheringen viser forøvrig noe av måten å arbeide på. Fra begynnelsen av 1935 og et år fremover ble det plassert en serie av kontrakter for søsterskip ved Eriksberg via Bjørge:

-262	<i>Kollgrim</i>	6.36	Odd Berg
-263	<i>Innerøy</i>	12.36	Samuelsen
-264	<i>Kollbjørg</i>	5.37	Odd Berg
-271	<i>Jotunfjell</i>	2.37	Olsen & Ugelstad
-277	<i>Solør</i>	7.38	S Ugelstad

Hjalmar Bjørge utviklet i det hele et nært forhold til Eriksbergs Mek Verkstad i Göteborg.

AS Hakedal hadde ligget nede uten aktiv rederidrift i flere år. I juli 1939 kontraherte Bjørge for Hakedals regning et 15.000-tonns tankskip ved Eriksberg for levering i 1942, forøvrig i serie med søsterskip til Olsen & Ugelstad, P Meyer og Odd Berg. Kontraktprisen lå rundt NOK 4.7 millioner for hvert skip. Selv om byggingen kom i gang og skipet ble sjøsatt noenlunde etter planene, ble leveringen utsatt på grunn av krigen som brøt ut to måneder senere.

Ved fredsslutningen i mai 1945 lå skipet praktisk talt ferdig i Göteborg under navnet *Bjørgeheim*. Med sine 15.260 tdw hørte dette til tidens stortankskip; det ble bemannet fredssommeren og stevnet ut ved Vinga 7. august 1945, i første omgang disponert av



Dampskipet Dalheim ble levert fra Moss Værft & Dokk i 1952 som det første av to tørrlastskip. Foto via Dag Bakka Jr

før utbruddet av krigen i Korea sommeren 1950 igjen satte press på ratene. Dette slo sterkt ut med boomtilstander i 1951 - Korea-boomen - da norske rederiere igjen slapp til i kontraheringsmarkedet.

Ved utgangen av 1950 kontrollerte Hjalmar Bjørge følgende tonnasje:

Korea-boomen

Boomen førte ikke bare til et sterkt fraktmarked med etterspørsel etter alle typer skip, men også til kraftig økning i skipsverdier og kontraheringspriser. Igjen kom oljeselskapene i markedet etter tonnasje på kort og lang sikt.

Bjørge fikk straks fordelene av *Bjørgeheim* som vinteren 1951 kunne slutes på 3 års reiser til Eagle Oil til MOT scale +25/125, meget gode betingelser. Samtidig tegnet Hakedal kontrakt på en 18.500-tonner fra Eriksberg, levert i oktober 1953 som *Bjørgholm*.

AS Tank hadde fått sin 15.000-tonner *Granheim* levert i mars 1950 og levert på 5-års TC til Anglo-Saxon. Det første av to dampskipene fra Moss kom omsider i fart i oktober 1952 som *Dalheim* og ble sluttet i amerikansk fart. Den virkelig gullkantede salgsforretning var imidlertid av mt *Trondheim* i mars 1952 som gikk til italienske kjøpere for 12.7 millioner kroner - tre ganger skipets byggesum i 1939.

Det gjaldt å smi mens jernet var varmt. I september/oktober 1951 bestilte AS

AS Hakedal

mt <i>Bjørgeheim</i>	15.260 tdw	1945	CV, fra 6.51 CV 3 år Eagle MOT+25/125
mt kontr	18.500 «	1951	TC 10 år
AS Tank mt <i>Trondheim</i>	12.840 «	1939	TC 5 år BP 21/6 til 11.52
mt <i>Granheim</i>	15.530 «	1950	TC 5 år Anglo-Saxon 23/-
mt kontr	18.500 «	1951	TC 5 år Anglo-Saxon
ds kontr	4.050 «	1952	ikke befraktet
ds kontr	4.050 «	1953	ikke befraktet

18.000-tonneren Bjørgholm var en klassisk Eriksberg-leveranse fra 1951. Skyfotos





AS Tank fikk levert Granheim på 15.550 tdtw fra Eriksberg i 1950. Foto via Arne Sognnes

Hakedal og AS Tank hver sin tank-kontrakt på 18.200 tdtw ved Eriksberg, og året etter tok Hakedal også et tankskip på 18.000 tdtw fra J L Thompson & Sons i Sunderland. Men i motsetning til tidligere ble ingen av dem sikret beskjeftigelse.

Korea-boomen dabbet av i 1952 og vek plassen for et temmelig deprimeret fraktmarked i 1953/54. Bjørges seilende skip gjorde det godt, men det viste seg vanskelig å få til noen fornuftig forretning for de tre siste kontraktene. Det hjalp nok at Tanks andre 4.000-tonner fra Moss, sjøsatt som *Bjørjsund*, ble solgt til det tyrkiske statsrederiet før levering i oktober 1953. Prisen var 8 mill kroner, noe som tilsvarte byggeprisen, og året etter gikk også søsteren samme vei. Dette gav en rimelig avslutning på investeringen i småtramp.

1. januar 1954 døde Hjalmar Bjørge, 70 år gammel. Ledelsen av firmaet gikk derved over til sønnen, Karl Jørgen Bjørge. Han var født i 1912 og hadde etter artium i 1932 tatt den vanlige veien for meglere: Handelsgymnas, et år til sjøs, meglerspraksis i Storbritannia, Tyskland og USA i årene 1933-36. Vel hjemme ble han ansatt i farens firma hvor han ble partner i 1942. Samme år tok han også dispassjøreksamen, noe som mange meglere fikk tid til i de forretningsmessig stille krigsårene. Karl Jørgen Bjørge var således 42 år da han overtok ledelsen, med bred erfaring. Han var, i likhet med sin far, først og fremst skipsmegler, selv om rederiet gradvis fikk større betydning.

Suez

Tre avsluttede tank-kontrakter bør ha gitt grunn til bekymring i 1954, med et svakt marked og stor ordremasse. Hos Bjørge arbeidet de med alternativer og lyktes i 1955 å konvertere kontrakten ved Thompson til

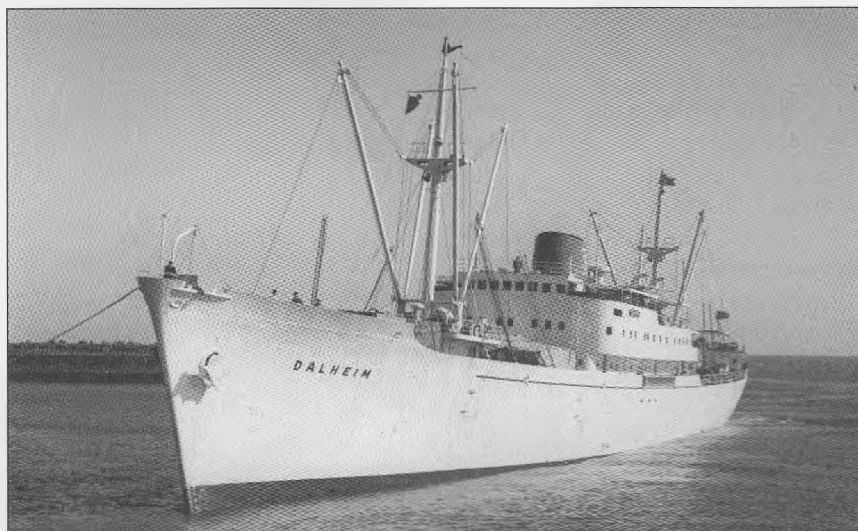
bulkskip på 15.000 tdtw, som ble sluttet for flere år til kanadiske Saguenay Shipping. De to tankskipene ved Eriksberg ble i august 1955 rapportert omlagt til kjøleskip på 4.500 tdtw eller 207.000 kubikkfot. Samtidig fikk Olsen & Ugelstad på samme måte gjort om kontrakten på et linjeskip til en tredje søster. Skipene ble

Slik var rederiets posisjon sommeren 1957:

<i>Bjørgeheim</i>	15.260	1945	Hakedal	TC 24/- ut 61
<i>Granheim</i>	15.550	1950	Tank	TC 22/- Shell til 1.62
<i>Storheim</i>	18.400	1951	Tank	TC 27/6 BP til 7.61
<i>Bjørgholm</i>	18.500	1951	Tank	TC 10 år til 12.61
<i>Bjørjsund</i>	18.150	1953	Hakedal	TC 5 år til 12.58
<i>Bjørgestein</i>	4.500	11.56	Hakedal	TC Salen
<i>Dalheim</i>	4.500	3.57	Tank	TC Salen
bulkskip	15.000	10.58	Tank	TC Saguenay
tankskip	19.500	12.59		usluttet
bulkskip	15.200	1960	Hakedal	usluttet
tankskip	28.000	1961	Tank	usluttet
tankskip	47.500	1965		usluttet

Kjøleskipene Dalheim og Bjørgestein var opprinnelig bestilt som tankskip, men lagt om underveis.

John Clarkson



sikret beskjeftigelse for flere år fremover til Salen gjennom Klaveness Chartering.

I ettertid viste vel disse konverteringene seg mindre heldige; det ville uten tvil ha lønnet seg å få dem bygget etter de opprinnelig planer slik markedet utviklet seg. Men det kunne ingen vite.

Mye av forutsetningene for norske rederiers utvikling de neste 15 år ble bestemt av beslutninger under Suez-boomen i 1956/57, da markedet nådde nye rekorder, både i ratenivå, tidsbefraktning og kontraheringer, før det falt sammen og forble vanskelig i 6-7 år fremover. La oss se på Bjørges håndtering:

De gode certepartiene for tankskipene *Bjørgeheim*, *Granheim* og *Storheim* løp ut i 1954/55 og ble alle forlenget i 5 år (4 for *Storheim*) i 1955 og 56, noe som sikret solide inntekter godt inn på 60-tallet. 18000-tonneren *Bjørgholm* gikk på et 10-års TC frem til 1961, mens *Bjørjsund* var sikret beskjeftigelse frem til utgangen av 1958.

Under optimistiske forhold kontraherte rederiet et tidsmessig tankskip på 19.500 tdtw ved Eriksberg våren 1956, fulgt opp av et 15.000-tonns bulkskip fra Fredriksstad Mek Verksted og en turbintanker på 28.000 tdtw fra Kaldnes Mek Verksted. I september/oktober 1956 kom det til krig i Midt-Østen etter at Egypt nasjonaliserte Suez-kanalen og Frankrike og Storbritannia gikk til angrep, samtidig som også Israel fant tiden inne til å slå til. Stengingen av Suez-kanalen førte til ytterligere opp-heiting av et allerede sterkt tankmarked.



Med Bjørghav i 1967 fikk Bjørge sitt første kombinasjonsskip for olje, bulk og malm - OBO. Postkort fra rederiet

midt på 60-tallet gikk flere verksteder ut med tilbud på kombinasjonsskip av Panamax-klasse, dvs utformet for å kunne gå i ballast gjennom Panama-kanalen. I juni 1965 bestilte Bjørge to ore-bulk-oil (OBO)-skip ved Uddevallavarvet, samtidig som også P Meyer tok to. Skipene skulle ha 11 lasterom/sentertanker og 2x11 vingtanker for oljelast. Med navnet *Bjørghav* ble det første levert i desember 1967 med tonnasje 72.650 tdw, fulgt av *Bjørgfjell* i juni 1968. Begge ble registrert på sameier ved AS Tank og AS Nittedal.

Befraktingen av OBO-skipene ble overlatt til OBOCA-poolen, Oil Bulk Ore Carriers AS ved Hjalmar Bjørge. Denne poolen kom til å omfatte skip fra rederiene Erling H Samuelsen, Rederi-AB Ragne i Västervik, samt Meyer og Bjørge. Fra starten kom *Bjørghav* og *Bjørgfjell* til å seile sammen med søstrene *Havtor* og *Havmøy*, samt *Aimee* og *Bjørn Ragne*.

Bjørge var også megeier i AS International Gas Carriers sammen med P Meyer og Kværner Brug, et selskap stiftet for bygging av gasstankerne *Havgas* og *Havfrost* i 1965/66.

Tidsskifte

Ved inngangen til 1967 talte Bjørges flåte åtte seilende enheter fordelt på bulk, kjøleskip og tank, foruten to kombinasjonsskip i ordre:

ms <i>Bjørgstein</i>	4.575	1956	kjøleskip
ms <i>Dalheim</i>	4.575	1957	kjøleskip
ms <i>Sunheim</i>	15.250	1958	bulkskip
ms <i>Bjørgheim</i>	17.300	1960	bulkskip
mt <i>Bjørgsund</i>	18.150	1953	tankskip
mt <i>Granheim</i>	20.200	1964	tankskip
ts <i>Trollheim</i>	28.000	1961	ore/oil
mt <i>Bjørgholm</i>	59.200	1965	tankskip
ms kontr	72.650	1967	obo
ms kontr	72.650	1968	obo

Året 1967 begynte i pessimisme, men opplevde et nytt krigsutbrudd i Midt-Østen i juni som straks strammet opp markedet som følge av at Suez-kanalen ble stengt. Dette gav i første omgang bedre inntjening for de ledige tankskipene og likeledes for OBOCA.

Siste halvdel av 60-tallet ble forøvrig noe av et tidsskille, hvor eldre og arbeidskrevende skip ble erstattet av større og mer rasjonelle enheter. Den norske flåten ble tappet for linjevakre stykkgodsskip og handysize tankere, blant dem også flere av Bjørges enheter.

Tankskipene *Bjørgsund* og *Bjørgholm* ble solgt høsten 1968 for relativt gode priser, mens kjøleskipene *Bjørgstein* og *Dalheim* gikk til amerikanske kjøpere våren 1969 og bulkskipene *Bjørgheim* og *Sunheim* i 1969/70. Som for rederier flest ble salgsgevinstene investert i større, men færre skip.

Hjalmar Bjørges meglerforretning stod i 1968/70 sentralt i en stor befraktningsavtale med den sveitsiske forretningsmannen Bruce Rappaport som hadde nære forhold til oljeselskapet Pertamina i Indonesia. Tilsammen formidlet Bjørge nybygningskontrakter og 10-års hire/purchase certepartier for to tankskip på 3.000, åtte på 5.100 og to på 15.000 tdw mellom sine norske klienter og Pertamina. Av disse kom Bjørge selv til å stå som agenter for søstrene *Bruce Gitty* og *Bruce Ingrid* bygget i 1970 på Kleven Mek Verksted i Ulsteinvik for Bruce Ship Corp, Liberia. Skipene ble etter avtalen overført til indonesisk flagg rundt 1975. Forbindelsen mellom Rappaport og Pertamina endte imidlertid med brudd og rettsaker i 1977 over andre certepartier, bl a inngått via Bjørge.

Også for Hjalmar Bjørge lå det nå an til forandringer. Meglerforretningen var privat eiet av familien Bjørge som også trolig hadde

majoritet i de skipseiende selskapene. Da Karl Jørgen Bjørge døde 7. september 1971 var det hans svigersønn, siv ing Trygve Gulliksen, som trådte inn som leder av gruppen. Året etter brøt hele kjøp & salg/kontraheringsavdelingen ut for å starte eget firma, von Quillfeldt, Rønneberg & Co. Først i 1974 ble meglerfirmaet omgjort til aksjeselskap, hvor skipsmegler Haakon Gerner ble brakt inn som daglig leder. Fra samme tid ble rederivirksomheten skilt ut under AS Hjalmar Bjørges Rederi. Gulliksen kom fra da av til å konsentrere seg om offshore-prosjekter.

Et glimrende marked i 1970 falt av i 1971/72 før det hele kulminerte med rekordhøye fraktrater og bestillinger i 1973.

Bjørge solgte ut turbinskipet *Trollheim* i 1972, men overtok samtidig motortanker *Lysefjell* på 20.000 tdw fra Olsen & Ugelstad. Dette var et søsterskip av *Granheim* som etterhvert var opprustet med coatede tanker og dekkstanker for spesialprodukter og enklere kjemikalier. Det fikk navnet *Bjørgheim*.

OBOCA-poolen ble styrket våren 1973 da Meyer og Bjørge bestilte hvert sitt nye OBO-skip fra Øresundsvarvet i Landskrona, dennegang på 124.000 tdw. Samtidig ble to søsterskip bestilt for et italiensk rederi og tatt inn i poolen på TC.

Men før skipene kunne leveres kollapset tankmarkedet i oktober 1973 med et nytt krigsutbrudd i Midt-Østen. Denne gang ble krigen fulgt av arabisk oljeembargo av de vestlige land, samtidig som oljeprisene ble tredoblet. Oljekrisen var medvirkende, men langt fra den dypeste årsak, til at verdensøkonomien stagnerte etter 25 års nær uavbrutt vekst. Verdenshandelen

stagnerte i 1974/75, samtidig som flåten var i ferd med å øke gjennom rekordstore kontraheringstall. Dette skapte en ubalanse mellom handel og tonnasje som det tok 12-14 år å kompensere.

Dette fikk rederiet smertelig erfare ved leveringen av OBO-skipet fra Landskrona i april 1975, da nye *Bjørgholm* gikk direkte fra verftet til opplag i Holmestrand. OBOCA fikk også levert *Havprins* til Meyer, fulgt av TC-skipene *Oslo* og *Sauda* til et italienske rederi.

Sea Troll

Karl Jørgen Bjørges svigersønn og arvtaker, Trygve Gulliksen, gikk sterkt inn for å trekke rederiet inn i offshore. Med gode forbindelser i Frankrike fikk han i stand et samarbeid med Entrepouse - GTM pour les Travaux Petroliere Maritime (ETPM) om et entreprenørfartøy. ETPM fikk i 1974 levert et kombinert kranskip og rørleggingsfartøy, *ETPM 1601*, og i august 1974 - etter at tankmarkedet hadde falt sammen men tørrlast fremdeles var sterkt - ble det inngått kontrakt for bygging av et søsterskip ved Blohm und Voss i Hamburg.

KS Sea-Troll AS ble etablert som eierselskap med en ansvarskapital på 100 millioner kroner - senere øket til 114 - og med følgende sammen-setning:

AS Hjalmar Bjørges Rederi	24 prosent
Odd Berg	24 prosent
Einar Lange	12 prosent
ETPM	40 prosent

Det dreide seg om et stort skip, på .. meters lengde, med løftekapasitet på 1800 tonn, dieselelektrisk fremdrift og innredning for 339 mann. Prisen ble deretter, 550 millioner kroner - det dyreste fartøy som inntil da var bygget for norsk regning. Dåpen ble foretatt av kronkrinsesse Sonja 19. juli 1976 da skipet fikk navnet *Sea Troll*, og levering fulgte i desember samme år.



Bjørge overtok i 1972 product-tankeren Lysefjell som fikk navnet Björgheim. Her sees skipet under opplag i Vrengen i 1977. Foto Per-Erik Johnsen

For å markere at det dreide seg om et søsterskip til ETPM 1601 ble skipet iblant benevnt *Sea-Troll 1602*. Til operasjon ble det etablert et selskap i Dusavik ved Stavanger, *Sea-Troll AS* med Gulliksen som leder, igjen i nært samarbeid med de franske partnere.

Etter utprøving og opplæring gikk *Sea Troll* inn på et 6/8 måneders certeparti med *Burmah Offshore Development Ltd* fra 1. mars 1977 for montering av moduler på *Thistle-feltet*. Men aktiviteten i offshore var nå synkende og med stor tilgang på skip. Blant annet ble flere bestilte borerigger gjort om til «construction barges». Dette betød at ratenivået sank, selv om *Sea Troll* ble leiet inn som base for sandbagging av 8 kilometer av rørledningen *Ekofisk-Emden* og til endel tungløftoperasjoner på *Statfjord-A*. Etter sesongen 1977 kom den utpå høsten til *Bergen* for standby. Først i januar 1978 kom den igjen i virksomhet, sluttet for 4 måneder som hotell/tungløft på *Statfjord*. Ved tilbake-

leveringen i midten av mai ble skipet dirigert til *Rosfjorden* i *Lyngdal* for opplag og ankom 28. mai 1978. Mannskapet ble sagt opp.

I juni meldte avisene at *Sea-Troll*-selskapet hadde likviditetsproblemer og at deler av organisasjonen var overført til ETPM. Selv om gjelden på 435 millioner var betalt godt ned første år, var ansvarskapitalen nå gått tapt og eierne ønsket ikke å sette inn mer. Etter å ha forhandlet med *Ugland* om et samarbeid slo *KS Sea-Troll AS* seg konkurs 6. desember 1978.

Den langsiktige gjelden stod i 364 millioner, mot en antatt markedsverdi rundt 240 millioner. Samlede krav i boet løp opp i 424 millioner. *Sea Troll* ble derfor liggende lenge.

Første gangs tvangsauksjon ble berammet 21. februar 1979, uten bud, fulgt av andre gangs 5. april. Tredje gang ville skifteretten alene kunne stadfeste budene uansett størrelse, og da tredje gangs tvangsauksjon kom opp



To av Bjørges kombinasjonsskip i opplag ved Holmestrand, Bjørghav nærmest og flaggskipet Bjørgholm bak, i selskap med to Klaveness-skip. Foto Per-Erik Johnsen

hos søren-skriveren i Lyngdal 28. april 1980 var det en mer reell interesse. Etter at både amerikanske MacDermott og ETPM var med i budrundene gikk tilslaget til Sig Bergesen dy & Co med partnere for USD 41.3 millioner, tilsvarende 210 millioner kroner. I det nye eierselskapet deltok AS Uglands Rederi med 30 prosent, Th Brøvig med 10 og Bergesen med 60 prosent. Skipet ble deretter aktivisert som *Berge Worker* og satt i fart.

Om Bjørge, Berg og Lange hadde tapt på skipet, så tjente de nye eiere adskillig da det i november 1981 ble solgt til Saipem for USD 80 millioner.

Slutt for Bjørge

Bjørge-gruppen stod fra 1975 med tre hovedaktiviteter: Skipsmegling, rederi og offshore. Alle tre skulle komme under press i siste halvdel av 70-tallet.

Da OBO-skipet *Bjørgholm* ble levert i april 1975 var markedet så svakt at det ble dirigert fra verftet i Landskrona hjem til Holmestrand for opplag. Her sluttet også Panamax-OBO-skipet *Bjørghav* seg til på samme tid. Product-tankeren *Granheim* var kommet til Vrengen allerede i mars 1975, og hit kom også *Bjørgeheim* året etter. Fra sommeren 1975 lå derved fire av rederiets fem skip i opplag, samtidig som *Sea Troll* var under bygging i Hamburg.

Selv om *Bjørgeheim* og *Bjørgholm* satt i fart sommeren 1976 kom rederiet under finansielt press, særlig fra den kostbare *Bjørgholm*, etterhvert også fra *Sea Troll*. Da samtidig også rederiet Odd Berg var i samme situasjon, ble det vinteren 1978 besluttet å etablere en felles administrasjon.

15. april 1978 trådte AS Berg & Bjørge i funksjon som felles driftsselskap. Odd Berg var Bjørges kanskje nærmeste rederklient og hadde i lange perioder ført en ganske parallell tilværelse med Bjørges rederi, men hadde holdt seg til tankfart da Bjørge satset på OBO.

Følgende skip ble lagt inn i det nye selskapet:				
mt <i>Bjørgeheim</i>	20.700	1960	product	
mt <i>Granheim</i>	21.000	1964	product	
ms <i>Bjørghav</i>	72.650	1967	OBO	
ms <i>Bjørgefjell</i>	72.650	1968	OBO	
ms <i>Bjørgholm</i>	122.047	1975	OBO	
tt <i>Kollbjørg</i>	230.000	1973	tank	
mt <i>Kollbris</i>	133.754	1975	tank	
mt <i>Kollskegg</i>	133.760	1975	tank	

Den aldrende *Bjørgeheim* ble imidlertid straks solgt til Chemical Carrier Inc, Panama for USD 2.000.000, men fortsatte under management av Berg & Bjørge, og til en lignende kjøpergruppe gikk også *Granheim* i januar 1979.

Allerede sommeren 1978 kom de første tegn til en forsiktig oppstramning, og utover høsten og vinteren 1978/79 vek pessimismen veien for en forsiktig optimisme. I denne situasjonen ble de eldste OBO-skipene *Bjørghav* og *Bjørgefjell* solgt til Filippinene for USD 5.350.000 hver; nesten en fordobling siden bunnen i 1978 da søsteren *Bantry* (ex *Havtor*) ble solgt til Tyrkia for USD 2.95 millioner. Kort etter gikk VLCCen *Kollbjørg* til Phillips Petroleum for USD 14.2 millioner - noe som også var sterkt.

Berg & Bjørge fikk igjen vind i seilene over boomen 1979/80, og selv om markedet svekket seg noe i 1981 fant ledelsen tiden inne for utskiftning av tonnasje. Tankskipet *Kollskegg* ble solgt til grekere for USD 22.0 mill, mens OBO-skipet *Bjørgholm* gikk til Arnt J Mørland i Arendal for USD 28.0 millioner med 4 års TC.

Våren 1982 ble også det siste tankskipet solgt, *Kollbris* til Fearnley & Eger for ombygging til tungløftskip. Berg & Bjørge beholdt en andel i skipet som fikk navnet *Ferncarrier*.

Som flåten ble solgt ut tegnet Bjørge Shipping til gjengjeld kontrakt på et 54.500 tdw OBO-skip ved Uddevallavarvet i juni 1981. Byggeprisen var rundt USD 32 millioner, noe som på dette tidspunkt fortonet seg gunstig for et

moderne og konkurransedyktig skip. Med det tradisjonsrike navn *Kollbjørg* ble det levert 20. januar 1983, men rederiet måtte da konstatere at markedet hadde sviktet fullstendig og fortonet seg igjen trøstesløst.

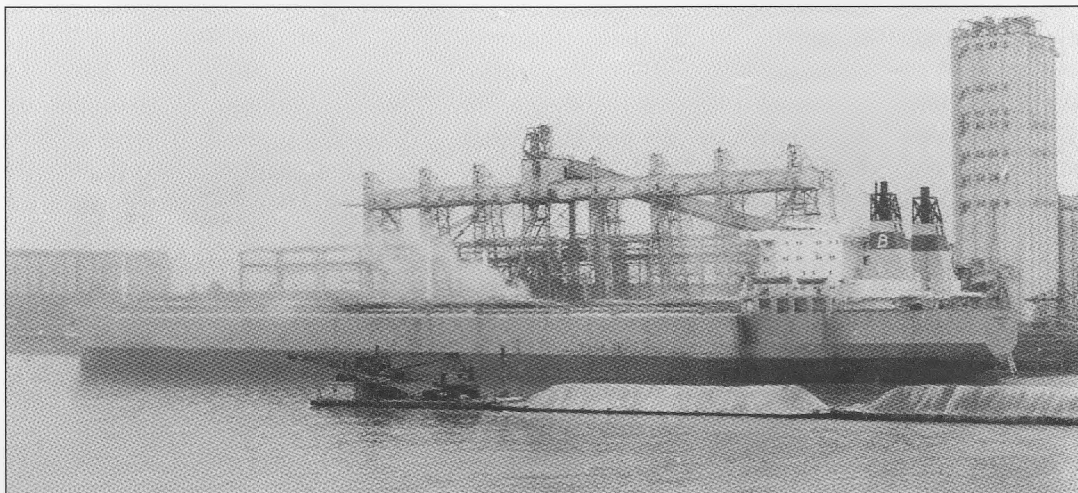
Svak inntjening, stigende dollarkurs som medførte av gjelden øket i tillegg til at markedsverdien i løpet av kort tid sank til 1/3 av byggesummen gjorde *Kollbjørg* til et håpløst prosjekt. Det ble holdt i fart inntil kreditorene, Svenska Varv, i desember 1985 tok skipet tilbake.

Rederiorganisasjonen var gradvis bygget ned, og det meste av de betydelige midler som var bygget opp av Bjørge og Berg over 50 år var forlenget gått med i Seatroll og i shippingkrisen. Dermed forsvant også siste rest av to velkjente rederier.

I kjølvannet av *Sea Troll* ble Bjørge Offshore AS etablert i 1977 av Trygve Gulliksen og med ETPM som partner. Hovedkontoret ble lagt til Dusavik i Stavanger med servicebase på Husøy på Karmøy. Sammen med sine franske partnere kom Bjørge Offshore til å få kontrakter for rørlegging og undervanns konstruksjonsarbeid. Dette selskapet eksisterer i beste velgående som den siste påminnelse av Bjørge-navnet.

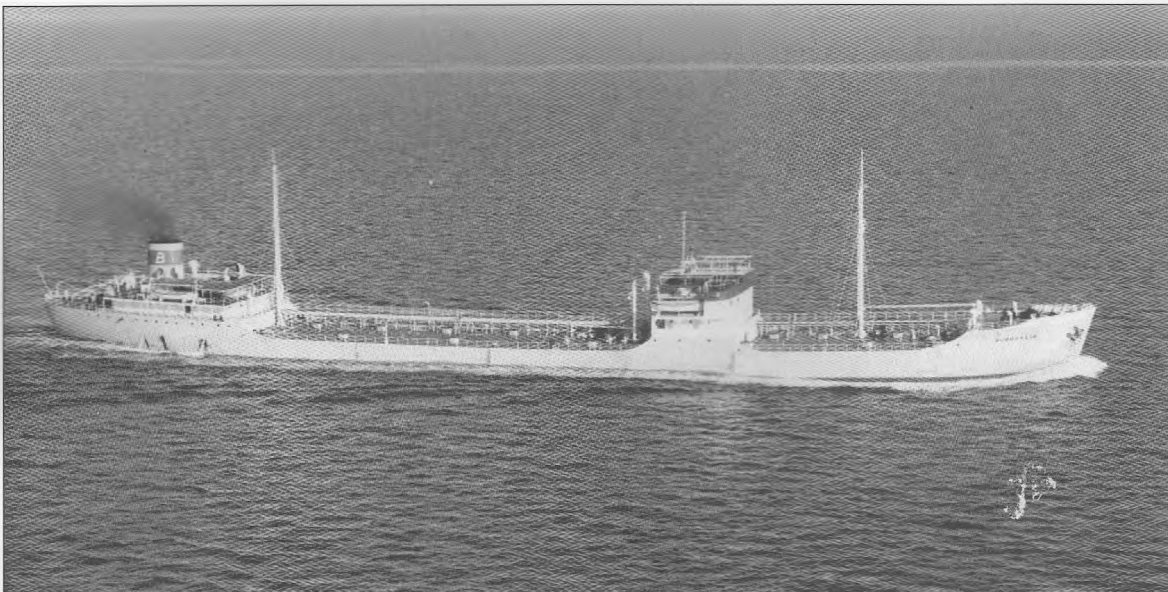
Meglerfirmaet Hjalmar Bjørge måtte også omstille seg med nye tider. Som andre Oslo-meglere måtte det utvikle nye kontakter på befraktersiden etterhvert som de tradisjonelle rederforbindelsene falt bort. Firmaet var etter omorganiseringen i 1974 eiet av de aktive meglere selv som fortsatte virksomheten både i tank, bulk, offshore og kjøp & salg.

Da firmaet i 1994 fikk underretning om at Statoil ville stryke det fra listen over direkte meglere, utløste dette en serie trekk som resulterte i at de ledende partnere gikk over til meglerfirmaet Fearnleys. Derved lukket det også det tradisjonsrike meglerhuset sine dører på Kronprinsesse Märthas plass og gikk over i historien.



Bjørges siste og største skip var 124.000-tonneren *Bjørgholm*, levert fra Öresundsvarvet i 1975. Her er skipet i New Orleans i november 1976, fotografert av Arne Sognnes

Motortanker Bjørgeheim var første skip bestilt for Bjørges eget rederi, men ble forsinket av krigen og levert sommeren 1945. Skyfotos



Norges Skipsfartsstyre/Nortraship frem til våren 1946. Bjørge sluttet så skipet på 2 års reiser fra mai 1946 til raten 45 sh per tonn.

Motortanker *Bjørgeheim* ble drevet fra Bjørges kontor, men trolig i første omgang med maritim/teknisk assistanse fra konsulentfirmaet Zeltitz-Nilsson, Ziegler & Bang. Snart kom kaptein Aage Jelmert fra Flosta til å bli rederiets inspektør og tekniske rederisjef.

Meglerforretningen ble drevet fra Kirkegaten 14/18, mens «klientrederiene» holdt til forskjellige andre steder i byen.; Odd Berg i Karl Johansgate 1, Ved fullførelsen av bygningskomplekset rundt Oslo Rådhus flyttet de fleste av dem inn i Solplassen 1, senere Kronprinsesse Märthas plass 1, som etter 1945 ble et av hovedstadens viktigste shipping-sentra.

AS Tank

Det som skulle gi Hjalmar Bjørge et godt støt fremover som rederi ble overtagelsen av disponentfunksjonen av AS Tank i 1948.

AS Tank var stiftet 12. oktober 1935 av konsul Eyvind Matheson med støtte fra Olsen & Ugelstad og andre i Bjørge-kretsen. Aksje-kapitalen var 400.000 kroner, og for denne sum fikk selskapet finansiert kjøpet av bergentankeren *Kim* på 9.448 tdw for GBP 67.500 (1.35 mill kroner) som fikk navnet *James Hawson*. Eyvind Matheson var på denne tid, såvidt vi forstår, skipsmegler i England og norsk konsul, slik at driften i første omgang ble overlatt til Olsen & Ugelstad. I desember 1938 ses Eyvind Matheson selv å ha overtatt som disponent for AS Tank, med adresse i Kirkegaten 14/18, samme sted som Bjørge.

En 12.000-tonner ble bestilt fra Eriksberg - gjennom Bjørge - og levert i januar 1939 som *Trondheim*. Begge overlevde krigen,

men *James Hawson* ble solgt til Jugoslavia i 1947. Salget var trolig del av finansieringen av et nybygg på 15.600 tdw som var kontrahert fra Eriksberg i mars 1946 for levering i 1949. I januar 1948 bestilte selskapet også et 4.000-tonns trampskip fra Moss Værft & Dokk.

Eyvind Matheson døde i juli 1948, bare 60 år gammel, og disponeringen av AS Tank ble da overtatt av Hjalmar Bjørge. Dette var et adskillig sterkere selskap enn Bjørges AS Hakedal og kom til å bli hovedselskapet i Bjørges rederivirksomhet. Etterhvert kom det til utstrakt sameie mellom selskapene, og det er rimelig å tro at Bjørge-familien skaffet seg en kontrollerende eierposisjon.

Vekst i tank

Veksten i norsk shipping fortsatte i etterkrigsårene, drevet av behovet for gjenreisning og de gode muligheter for forretninger.

For Bjørge gav driften av *Bjørgeheim* på

reisebasis gode resultater, foruten gode kommisjonsinntekter fra meglerforetningen. Da megleren i oktober 1948 plasserte en ny gruppe kontrakter ved Eriksberg tok han også et motorskip på 3.600 tdw for regning av AS Hakedal, samt et tankskip på 18.500 tdw til AS Tank. Hakedals kontrakt ble kort etter lagt om til et tankskip på 18.500 tdw og begge ble sluttet for 5 år til Anglo-Saxon Petroleum.

Valutarestriksjonene som ble innført for skipsbestillinger i utlandet fra slutten av 1948 og resulterte i «kontraheringsstoppen» frem til utgangen av 1950, fikk trolig mindre betydning for Bjørge som hadde vært tidlige ute med sine kontrakter. Det eneste kunne være bestillingen av 4.000-tonneren fra Moss for AS Tank og oppfølgingen med et søsterskip i september 1950. Ved innenlandske verft var det hele tiden mulig å få lisens til kontrahering.

Det sterke fraktmarked falt gradvis gjennom 1948 og nådde bunnen i 1949/50,

I 1948 overtok Bjørge disponeringen av AS Tank som eide mt Trondheim fra 1939.

