

# Odd Godager & Co – Oslo

Av Dag Bakka jr

**Oslo-rederiet Odd Godager & Co utviklet seg gjennom 50 år fra et ytterst beskjedent foretak til å bli et av de store norske rederiene med tradisjonell virksomhet i tank og bulk under norsk og britisk flagg.**

**Bakgrunnen rederiet stod solid maritim erfaring og familietradisjoner fra Brevik. Dette er altså ett av flere Oslo-rederier som kan spore sine røtter tilbake til dette engang så viktige skipsfartsdistriktet.**

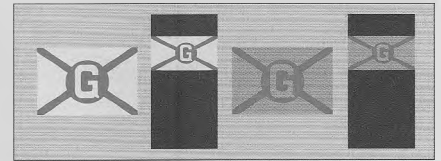
**O**dd Godager var født i Brevik 25. august 1896 som sønn av kaptein og senere skipsmegler Casar Fredrik Godager (1867–1925) og Olga Holstine Godager, født Busch (1876–1949). Han vokste opp på Brevik som i årene opp til Første verdenskrig var et levende sjøfartsmiljø med mye fortsatt dreide seg om seil. Han gikk til sjøs i ung alder og tok med seg styrmannseksamen og radioskole. Under Første verdenskrig seilte han ute som styrmann, inntil han gikk i land i 1918, 23 år gammel. Han begynte da i kartavdelingen i Norges Handels & Sjøfartstidende, i det som i dag heter Nettverk Forlag. Han giftet seg i 1920 med Hilda Jacobsen.

Også hans yngre bror Edward Jul Bucha Godager, født i 1899, valgte en maritim karriere, gikk ut ved Sjøkrigsskolen i 1922 og seilte som styrmann og

senere kaptein. Han var også vernepliktig offiser, ble løytnant i 1928 og vernepliktig kaptein i 1940. Brødrene kom til å samarbeide om rederivirksomheten.

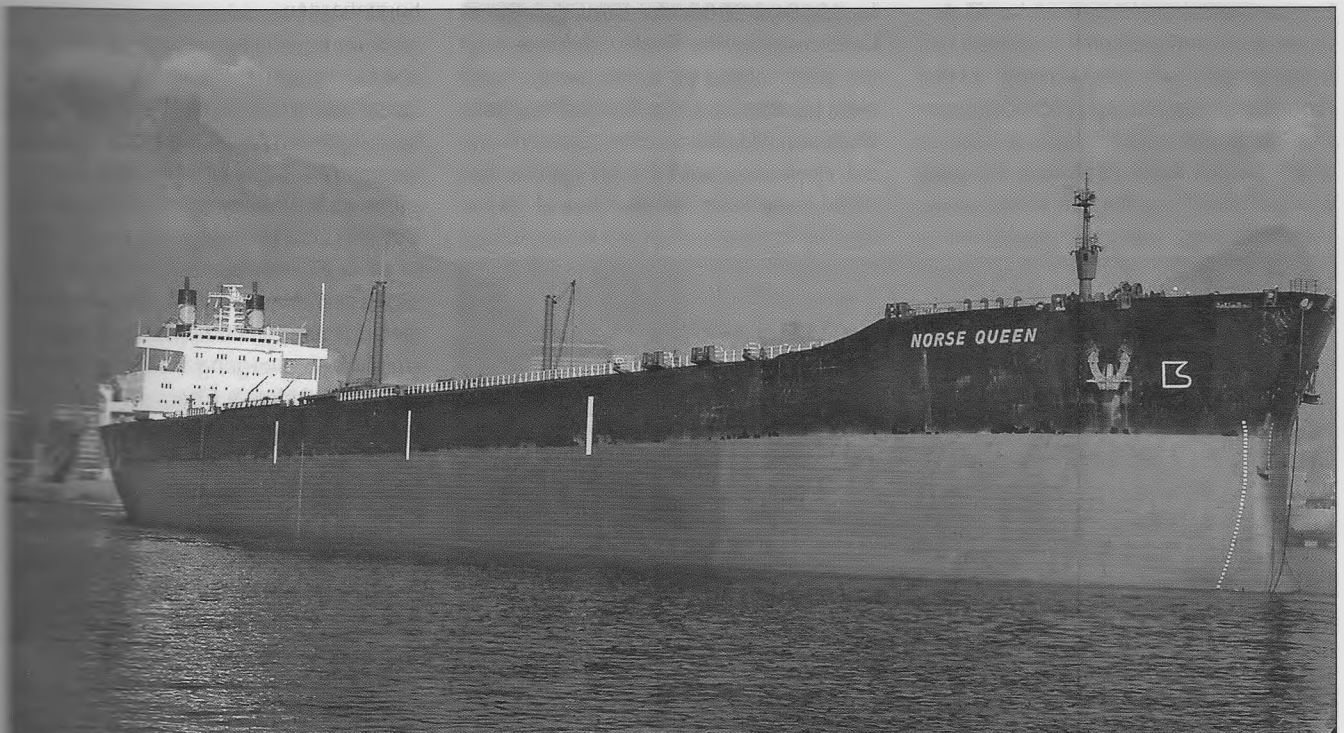
## Første skip

I de korte biografier om Odd Godager i forbindelse med hans runde dager frem gjennom livet oppgis at han startet rederi i 1931, altså under depresjonens dypeste mørke. Det kan godt være tilfelle, men det passer bedre med andre kilder at Odd Godager i desember 1932 for regning av Skibs-AS Sunn overtok dampskipet Sunnland på 950 tdw. Den var en hollandskbygget singledecker med maskin akter, levert i 1920, som ble overtatt fra et rederi i Drammen. Prisen kjenner vi ikke, men kan ha vært oppunder 3.000 pund, altså rundt 50.000 kroner.



Det er all grunn til å tro at kjøpet var kommet i stand gjennom skipsmegler Erling Mortensen i Oslo; han stod som disponert av skipet både før og etter kjøpet. Erling Mortensen var på denne tid en av landets viktigste meglere for industrien, spesielt treforedling både på Østlandet og i Trøndelag. Her kom Sunnland til å fortsette, mens Odd Godager på sin side fortsatte på kartavdelingen i «Sjøfarten», uten at noen der kjente til hans rederidrift. Det ble derfor å være skipsreder på kveldstid og drive skipet gjennom megleren.

Det var trolig tidlig i 1933 at firmaet Bucha Godager & Co ble etablert som



Turbintanker Norse Queen, levert høsten 1974 fra Uddevallavarvet. Skipet fikk knappe 12 års tjeneste før det gikk til hugging. Foto via Dag Bakka jr.

disponentfirma, sannsynligvis med brødrene som innehavere. Firmaets adresse var Postboks 551 i Oslo med tilhold hos Erling Mortensen i Kongensgate 7. Dette gav rederen en viss armlengde til rederiet.

Allerede i mai 1933 kunne Godager gjøre sin andre anskaffelse; dennegang av den hollandsbygde 2000-tonneren *Wenchita* fra 1917 – en singledecker av vanlig type med fire luker og maskinen midtskips. Søsterskip ble på denne tid omsatt for rundt 140.000 kroner. Skipet ble overtatt av Rederi AS Reidun og skiftet navn til *Reidun*. Derved figurerte Bucha Godager & Co med to skip, begge drevet av Mortensen.

Innen året 1933 var ute skulle disponentfirmaet få sitt tredje skip i fart. Det var et amerikanskbygd dampskip på 3600 tdw, bygget i 1918, ved navn *Laurie*. Skipet ble overtatt i desember fra konkursboet til Porsgrunds Handelsbank og registrert som *Rondo* på Rederi AS Rondo. Drift og fartsområde var det samme som for de to første.

Hvordan var det mulig å komme i gang med hele tre skip under depresjonens vanskeligste tid?

Det var vel nettopp den vanskelige tid som gjorde det mulig, med lave skipsverdier og banker som satt med finansiering med dårlig sikkerhet. I Erling Mortensen hadde Godager en dyktig megler med gode forbindelser, utgående last for norsk industri og tilbake med kull fra England eller slipetømmer fra Østersjøen. En grundig teknisk inspeksjon for å klarlegge tilstanden av skipene var nok Godagers egen innsats, ved siden av en viss kapital.

For bankene, som satt med lån i skip som var i ferd med å miste verdiene, var

enhver frisk kapital et gode. Alternativet var å la skipene ligge i opplag med ytterligere verdiforringelse. Derfor det var trolig ikke så veldig stor egenkapital som ble lagt på bordet, men noe må det ha vært.

Markedsverdien for *Sunnland* kan vi kanskje sette til 50.000, for *Reidun* til 100.000 og *Rondo* til 30.000, som banken hadde kjøpt skipet for fra konkursboet. Hva Godager la inn av egenkapital i selskapene kjenner jeg ikke til; kanskje 15 prosent, altså rundt 27–30.000 kroner? Det var mye penger uansett, i en tid der en statsansatt gjerne hadde en årsinntekt på 3.000 kroner.

Dessuten trengtes driftskapital og likviditet til å dekke løpende og uforutsette utgifter. Så sparsommelighet og streng økonomisering var nødvendig for å forretningen til å gå rundt.

### God timing

Med tidspunktet for kjøp hadde Godager truffet markedet på bunnen. Fra 1935 begynte ratenivået langsomt å stige med bedre tilgang på last.

I januar gikk *Rondo* tapt på vestkysten av Skotland på reise fra Glasgow til Newcastle i ballast uten last av liv. For rederiet var nok dette et lykkelig forfall, siden båten var kjøpt billig, sikkert påkøstet, men også forsikret høyere enn hvert som markedet steg.

Allerede i mai 1935 kjøpte Rederi AS Rondo et amerikansk standardskip fra 1918 på 2900 tdw, *Strand av Sliken*, som arvet navnet *Rondo*. Samme høst ble et motorskip på 2700 tdw fra 1922 kjøpt for regning av Rederi AS Rita, tyske *Zulia* som fikk navnet *Rita*. I dette tilfellet må kjøpesummen ha vært ganske lav, siden maskineriet måtte skiftes ut. To nye

Atlas-maskiner ble satt inn i maskinrommet for å drive hver sin propell. Dette arbeidet tok sin tid og først sommeren 1936 var *Rita* klart til fart.

For Odd Godager var tiden nå inne til å si opp stillingen på kartavdelingen i «Sjøfarten». Stor var overraskelsen da hans kolleger fikk vite at han i flere år hadde drevet rederi på si. Nå kunne han sette alt inn på rederiet. Også broren Jul hadde i 1935 gått i land for å drive sitt eget rederi. Recen AS Hauk, som anskaffet sitt første skip dette året. Fra 1935 står Odd Godager som disponent under eget navn, med adresse Kongensgate 7, 4. etasje, mens Bucha Godager & Co (på samme adresse) fortsatte som disponent for *Hauk*.

Høsten 1936 var det tydelig at markedet var strammere og under press. Fra nå av gjorde Godager en serie transaksjoner som i løpet av noen år skulle forandre selskapet.

Først ble ms *Rita* sammen med Rederi AS Rita solgt i oktober 1936 til Christian Østberg i Oslo. Dette salget må ha gitt en relativt betydelig salgsgevinst som snart ble reinvestert. Godager fikk ord på seg for å være dyktig med kjøp og salg, både i timing og inspeksjon.

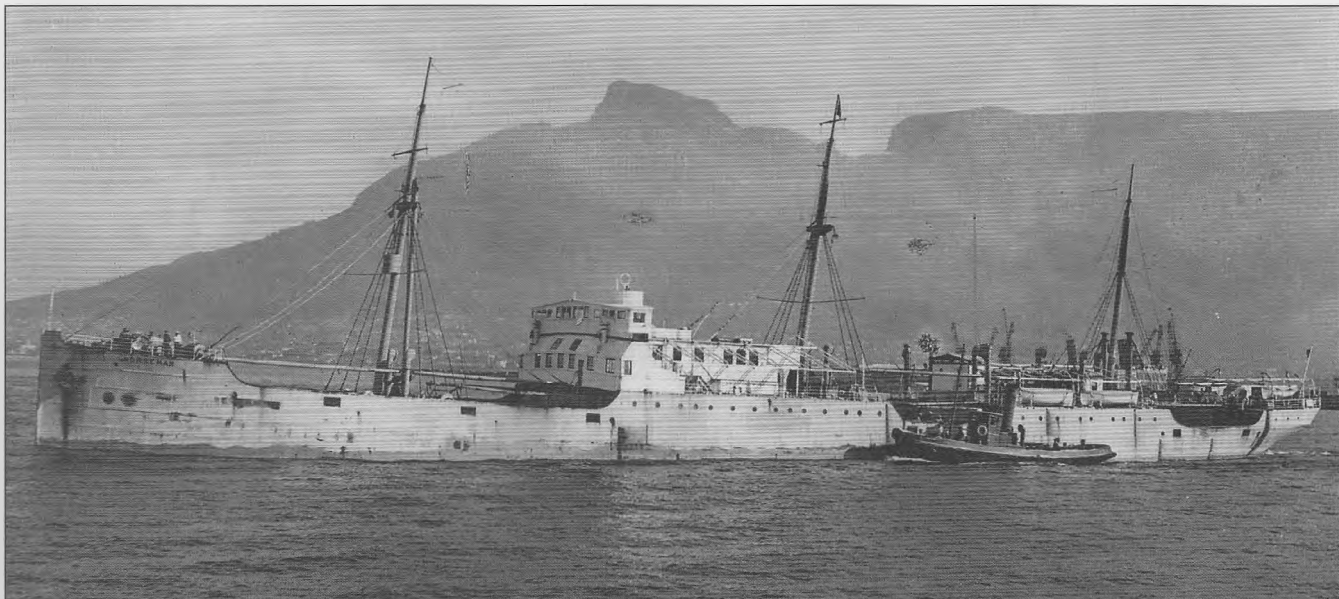
Høsten 1936 gikk han nøye gjennom ms *Selandia*, et av verdens best kjente skip i kraft av å være det første vellykkede hevgående motorskip. Det var levert fra Burmeister & Wain i 1912 og hadde seilt hevdig gjennom alle år. Slik det ble utbudt hadde det fremdeles lugarer for 40 passasjerer og var ellers velutstyrt, om trolig noe tungdrevet. Prisen er ikke kjent; trolig så lav som 25.000 pund, altså 500.000 kroner. Rederi AS Nuraeman ble etablert som verftskip, men siden skipet var for gammelt til å bli innregulert i Norge, ble det satt under Panamaflagg.

Med Nuraeman på 7385 tdw tok Godager et avgjørende skritt fra nordspillet til deepsea transport. I det samme øyeblikk ble en overgang fra Erling Mortensen til Framøy & Egens Befragtningsforbindelse som den nærmeste meglerforbindelse. Han skulle, som mange andre, erfare at større skip gav bedre lønning enn mindre, og under det gode året 1937 – den eneste virkelige boom i hele etterkrigsperioden – tok han skritt til å selge de tre mindre dampskipene. *Reidun* (2050 tdw) ble solgt i januar 1937, *Rondo* (2900 tdw), som senest hadde gått transatlantisk sammen med lille *Sunnland* fortsatte i Erling Mortensens befatning og ble skiftet på et godt T/C til Det Sanderfjelds Norske Dampskips-



Odd Godagers første skip var ds *Sunnland* på 950 tdw; her med T/C-navnet *Kong Frode*.

Foto via Arne Tandberg



Godagers første deepsea trampskip var ØKs kjente Selandia fra 1912 som ble kjøpt i 1936 og gitt navnet Norseman.

Foto Alex Duncan

selskap fra 1937 og ble deretter solgt. Til sammen må salgsverdien ha kommet opp i ca 850.000 kroner, mot godt nedskrevne verdier.

I februar 1937 ble Odd Godager rapportert som kjøper av danske *Indien*, et motorskip på 8750 tdw fra 1920. Prisen var rapportert til 50.000 pund. Allerede i mai ble skipet meldt videresolgt for 66.000 pund, men vi vet ikke sikkert om Godager faktisk kjøpte skipet og solgte det videre. Uansett hadde han aldri overtatt det.

Problemet med å kjøpe tonnasje i gode tider er at prisene er høye. Godager så derfor etter skip med relativt gunstige priser og festet seg ved to amerikansk-bygde skip fra 1919/20 som nok ikke var første valg.

*M/S Samoan* på 5564 tdw var en singledecker med dieselmaskin fra 1923. Den ble overtatt i september 1937 av Rederi AS *Norse Lady* og fikk det samme navnet under norsk flagg. Etter at også *Rondo* var solgt, ble et annet amerikansk skip, ds *West Mahwah* på 8800 tdw, overtatt i mars 1938 og fikk navnet *Norse King*, eiet av et nystiftet selskap ved samme navn. Om det var dampdrevet, så hadde det oljefyrte kjeler.

De siste årene før krigen drev Odd Godager sitt rederi fra Kongensgate 6 med tre større trampskip:

ms <i>Norseman</i>	7385 tdw	1912
ms <i>Norse Lady</i>	5564	1919
ms <i>Norse King</i>	8800	1920

Som flere andre oslorederere fant Odd Godager det klokt å kjøpe skog. Han overtok på denne tid Svestad gård i Stor-

elvdal og trelastbruket Svestad Bruk. Her ble det senere opprettet møbelfabrikk, som en periode etter krigen var bygdens største arbeidsplass.

*Norseman* ble i november 1938 oppbrakt av spanske krigsskip i Middelhavet og internert i spansk havn. Etter noen måneder ble skipet frigitt og fortsatte reisen til Norge med korn. Underveis pådrog det seg sjøskader, og under lossing av kornet oppstod det brann i lasten. Til tross for Panamaflagg var skipet innmeldt i Den norske Krigsforsikring for Skib, og rederiet oppnådde en liten erstatning for tidstapet. Interessant er det å se at skipet på dette tidspunkt var assurert for 1 million kroner.

*Norseman* ble liggende opplagt i Oslo en tid og solgt til amerikanske kjøpere på nyåret 1940 for 500.000 kroner.

Ved krigsutbruddet i september 1939 ble Jul Bucha Godager innkalt til tjeneste i nøytralitetsvernet og ble utnevnt til vpl kaptein og sjef på *Sætre*, lokalruteskipet til Dampskibsselskabet Asker, Røken og Hurum som var leiet inn som vaktbåt i Oslofjorden.

*Norse Lady* og *Norse King* kom begge inn i Nortraships flåte og ble mye anvendt i forsyningsfarten over Atlanteren. Under denne kampen falt *Norse King* som offer for tyske undervannsbåter.

Skipet avgikk Belfast 19. desember 1942 i konvoy ONS154 med 5400 tonn kull til Boston. Konvoien på 45 skip og en skorte på en jager og fem korvetter ble angrepet av over 20 ubåter. I et tre dagers slag 27.–29. desember ble 14 handelsskip og en ubåt senket. *Norse King* ble kvelden 28. desember truffet av en

torpedo, trolig fra U591, og mannskapet ble tatt opp av et eskortefartøy. Da skipet holdt seg flytende gikk besetningen ombord igjen, startet maskinen og styrte etter ordre for Azorene. Norske ds *Veni* observerte skipet neste morgen, med 6 knops fart og livbåtene utsvingt. Det var det siste en hørte til skipet og de 35 ombord. Tyske kilder oppgir at det ved middagstid samme dag ble torpedert av U435 og deretter lagt under kanonild. Ingen overlevende.

## Gjenreisning

Da rederiet skulle føres videre i 1945 hadde Odd Godager ett skip tilbake, motorskipet *Norse Lady*, men også asuransoppgjør for *Norse King* og oppgjøret fra Nortraship for de to skip. Dette var begrensede midler, og Odd Godager gikk også sin egen vei i gjenreisningen. *Norse Lady* ble solgt til Belgia i juni 1947.

Mot slutten av 1945 kjøpte Rederi AS *Norseman* vraket av ms *Nyhaug* på 6585 tdw fra 1925 som lå ved Sarpsborgs Mek Verksted på Greåker med skader etter å være senket i 1940. Skipet trengte nytt maskineri og ellers total renovering av innredning og utstyr. Ny maskin ble funnet i en 6-sylindret MAN-maskin fra 1928 som tidligere hadde stått ombord i mt *Vilja* som var berget inn til New Orleans etter torpedering i 1942 og kondemnert. Skroget av *Nyhaug* ble først slept til Stockholm for reparasjon, men kom i 1947 til det nye verftet i Uddevalla hvor det ble fart i arbeidet. I desember 1948 ble skipet satt i fart med navnet *Norseman*.



Vraket av ms Nyhaug (6585 tdw) ble kjøpt i 1945 og omsider reparert ved det nye verftet i Lørenvika som Norseman (2).

©SS-Opedalssamlingen

Odd Godager var som så mange andre norske shippingfolk bestemt på å komme over i tank, og maktet dette med sine relativt begrensede midler. I desember 1945 sendte han inn søknad om kjøp av to kanadiskbygde damptankere av Park-typen som var utbudt for salg av den kanadiske regjering. Det dreide seg om vanlige tørrlastskip av North Sands-typen, en slags slektning av opphavet til Liberty-skipet, som var innrettet med tanker i lasterommene fra hoveddekk og ned. Det var bygget 13 slike skip, hvorav ni ble kjøpt til Norge – se ellers Skipet nr 2. 2005.

Godager fikk tilslaget på to skip, hvert til CAD 600.000, noe som tilsvarte 3 mill kroner per skip. De ble overtatt i Montreal omkring april/mai 1946 og fikk navnene *Norse King* og *Norse Mountain*, formelt eiet av Rederi AS Norse King. Egenkapitalen i skipene kan ha oppgått til 600.000 kroner i hvert skip.

Skipene var nok ikke av de mest rasjonelle tankskip, men var enkle og robuste og kom i fart på et tidspunkt med stor etterspørsel etter tank. De ble befraktet gjennom Fearnleys, vesentlig på reisebasis. Vi ser at *Norse Mountain* fra mars 1948 ble sluttet for 5 år til svenske befraktere til SEK 14 per tonn per måned. Dette har gitt årlige brutto fraktinntekter på ca 2.1 mill kroner, mens driftsutgiftene ifølge Norges Rederforbunds statistikk ville være rundt 1.050.000. Skipet ville altså gi et netto overskudd før avskrivninger på vel 1 million årlig under certepartiet – hvilket var særdeles bra i forhold til egenkapitalen.

Med erfaring fra drift av tankskip overtok Odd Godager i september 1948 disponeringen av tankskipet *Fedje* på 600 tdw for regning av Staten. Skipet var bygget på Glommen i 1944 i en serie små tankskip for tysk regning. I 1945 ble det tilkjent Norge som krigserstatning og først drevet av Lorentzens Rederi Co, før Godager overtok høsten 1948. Dette skulle vare i fire år, før skipet ble solgt til Bergen i 1954.

### Gode transaksjoner

Gode inntekter må ha gitt rederiet muligheter til utvidelse i 1950. Markedet var nå inne i en svak periode, og Liberty-skipet *Solfa* av Kristiansand ble forhandlet frem til en pris av GBP 160.000, tilsvarende 3.2 millioner kroner. Det ble overtatt i mai 1950 av Rederi AS Norse Lady og fortsatte en tid under certepartiet under samme navn før det skiftet til *Norse Lady*.

Høsten 1950 strammet markedet seg til som følge av Korea-krigen og gjorde 1951 til et toppår. Godager satte først damptanker *Norse King* på markedet og fikk den solgt til grekere for GBP 425.000, altså 8.5 millioner kroner – nær tre ganger innkjøpsprisen. Deretter ble *Norse Mountain* solgt om høsten for GBP 460.000; et eventyrlig resultat.

Gevinsten ble satt inn i to second-hand motortankere, søsterskip på 14 800 tdw, bygget ved tyske verft like før krigen. *Kaldfonn* av Stavanger ble overtatt i juni 1951 og arvet navnet *Norse King*, mens søsterskipet *Bergeland* fra 1939 kom i Godagers eie i november

som nye *Norse Mountain*. I begge tilfeller var kjøpesummen GBP 500.000, noe som var en meget høy pris for eldre motortankere.

Det høye kjøpesummen kunne bare forsvares ved god befraktning. *Norse Mountain* var sluttet 5 år til USD 4.00 (per tonn per måned), mens *Norse King* ble sluttet på kortere reise- og certepartier som ga gode inntekter i 1951/52 og dermed tillegge.

Samme år ble det også tegnet kontrakt på bygging av en 13 000-tonner ved Lørenvika-verftet og samtidig sikret et 7 års TIC til bruk som rater til raten 22%. Skid skulle overes om tre år og byggesummen altså til SEK 16 million, nok på den gamle skala.

Denne store byggingen for Godager ble innført med Lørenvika-verftet, hvor kortstids en stabilisert reparasjon av Norseman i 1948 i Oslo som Ragnvald Falck var representant for verftet, og det skulle være å se innført mange kontrakter der. Tankskipet ble levert i desember 1952 med navnet *Norse Lion*, det av *Norse King* og *Norse Mountain*.

På det gode markedet ble også tørrlastskips søster, *Norse*, fra 1925 gitt til innkjøpspris i desember 1952 for GBP 160.000 eller NOK 3,6 mill, lagt av Liberty-skipet *Norse Lady* i juni 1953 i Danmark. Den i Oslo for GBP 240.000 – eller 4,8 mill kroner. Den ved samme tid ble innkjøpt foreløpig punktum for verftet.

Opprettelsen av skipsrederi selskapet Odd Godager & Co. (1951) markerte at også andre skipsrederier ble etablert med



Godager tok et nytt skritt i tankfart ved kjøp av to 14700-tonnere i 1951, søstrene Norse King og Norse Mountain.

Skyfotos

i ledelsen, da innehaverne var brødrene Odd og Jul, samt Jan Bucha Godager, Odds sønn.

På denne tid ble også Skibs-AS Don overtatt. Det var stiftet i 1929 og ble drevet av disponentene Johannessen & Falck Pedersen, Oslo, inntil selskaps skip, ds *Don* (3170 tdw), forliste i oktober 1949. I dette selskapet lå altså en forlisgevinst, og i juni 1952 ble firma Odd Godager & Co anmeldt som styre.

I 1953 ble Rederi AS Norse Lady fusjonert inn i Rederi AS Norse King, mot oppgjør i aksjer. I 1953 ble også Sunship AS (et selskap trolig overtatt via Jul Bucha Godagers kone, Astrid Strøm) fusjonert inn. De gamle selskapene Rederi AS Reidun og Rondo eksisterte fortsatt, kanskje som holdingselskap og aksjonærer i de skipseiende selskapene. I 1959 ble begge fusjonert inn i Rederi AS Norseman.

Da Korea-boomen var over i 1953, stod Odd Godager & Co med en flåte på tre tidsmessige tankskip og en anselig kontantbeholdning:

mt <i>Norse King</i>	14770 tdw	1936
mt <i>Norse Mountain</i>	14900	1939
mt <i>Norse Lion</i>	19300	1953

«Norwegian Shipping News» rapporterte i februar 1952 Odd Godager som kontrahent for byggenummer 139 ved Uddevallavarvet. Dette var en tidlig parteltanker på 8240 tdw som imidlertid ble levert i 1954 som svenske *Faunus* til Rederi-AB Troiltank, Göteborg.

Kontantstrømmen fra certepartiene satte rederiet i 1955 i stand til å overta

et annet byggenummer ved verftet, nummer 137, som nå ble formalisert som en motortanker på 34 000 tdw. Dette var på denne tid en av de største kontraheringer for norsk regning, og den ble kort etter sluttet for 10 år til Shell.

Ut gjennom 1956 tok markedet seg opp, godt hjulpet av krisen rundt Egypts nasjonalisering av Suez-kanalen og krig i Midt-Østen utpå høsten. *Norse King* ses å være sluttet i reisemarkedet flere ganger og ble i desember 1956, da alt stod på toppen, sluttet for 12 måneders reiser til raten Scale+320; et gullkantet certeparti.

Godager hadde sitt store skip under bygging i Uddevalla og avholdt seg derfor fra kontraheringsbølgen som slo inn i 1956 før markedet kollapset på våren 1957. I siste øyeblikk tegnet rederiet seg for byggenummer 145 ved Marinens Hovedverft i Horten, et tankskip på 19300

tdw. Det skulle ikke leveres før enn i 1961 og ble derfor kansellert i 1958.

I stedet overtok selskapene Norseman, Norse King og Don i november 1957 tankskipet *Milena* (16212 tdw) fra Hvistendahl i Tønsberg. Det var vel tre år gammelt, bygget i 1954 i Emden og seilte på et rimelig bra T/C til USD 3.50 til sommeren 1959. Prisen var høy, NOK 18.6 millioner (GBP 930.000), og navnet ble *Norseman*.

## Tank til bulk

De to gamle tankskipene *Norse King* og *Norse Mountain* hadde seilt heldig over boomen, men ble rammet av tilbakeslaget i 1958/59.

*Norse King* fra 1937 kom 8. februar 1958 hjem til Oslo og gikk i opplag i Kongshavn. Mens den lå her ble den ved slutten av året solgt til IS Wilfred (Anders



Liberty-båten Solfa ble overtatt i 1950 og solgt etter tre år med god fortjeneste.

Skyfotos



Ved levering av mt Norse Lion i 1953. Odd Godager i midten; Jan Bucha Godager lengst til høyre. Godager skulle bli verftets viktigste kunde gjennom mange år.

Wilhelmsen & Co) og levert 4. januar 1959, omdøpt *Wilfred*. Den kom aldri mer i fart, men lå som lagerskip i Odense og Stavanger de neste årene.

*Norse Mountain* fra 1939 ble lagt opp i Kongshavn 29. april 1959 og ble liggende lenge. I juni året etter ble den slept ned til Øra ved Fredrikstad hvor den tok ombord olje fra Aabys *Drafn* og ble opplagt ved Nesøya i Glomma som lagerskip for Greaker Cellulose. Etter dette oppdraget ble den slept ut i Fjeldskilen i nærheten av Hankø, hvor den ble liggende til desember 1962 da den ble solgt til Japan for opphugging. Trolig gjorde den sin siste reise for egen

maskin til opphugging i Shimutsu hvor den ankom 23. februar 1962.

På dette tidspunkt var en ny *Norse King* forlengst satt i fart. Den ble levert 21. juli 1959 fra Uddevallavarvet og presenterte seg som et stort skip på 34 260 tdw. Det hørte til den kanskje vakreste generasjon tankskip og tok seg godt ut i Godagers svarte og hvite drakt med gul-rød skorstein. Tankarrangementet var 10 sentertanker og 2x5 vingtanker. Hovedmaskinen var en 12-syl Götaverken på 15 000 bhk, bygget på lisens i Uddevalla. Farten under prøvetur kom opp i 17,51 knop. De to foregående søsterskipene *Stora* og *Thorsvaag* hadde

tomotorsanlegg, mens *Norse King* og søsteren *Fernmount* hadde én maskin. Fra Uddevalla gikk skipet inn på T/C til Shell.

I 1960 satt rederiet fortsatt med fire skip:

mt <i>Norse Mountain</i>	14900	opplagt
mt <i>Norse Lion</i>	19300	TC ut 1960
mt <i>Norseman</i>	18212	TC til juni 1959
mt <i>Norse King</i>	34260	TC til Shell

Rederiet hadde penger og gode inntekter, men fant tankmarkedet lite aktuelt for nye investeringer. Det som seilte opp som en interessant skipstype på denne tid var bulkskipet, store singledeckere beregnet for tomogen last som korn, kull osv. Slike bulkarere var inntil da fraktet med Libertyskip og store shelterdekkere, lite i dekket og i mindre partier. Ved å skipe i bulk i større kvanta kunne transportene senkes radikalt. Rundt 1960 var trenden til bulktransport i sin første fase og skulle forandre skipsfarten i løpet av 60-tallet.

Godager var blant de første som gikk inn for nye bulkskip og kontraherte i desember 1959 en 18 000-tonner fra Uddevallavarvet. *Norse Lady* ble levert i november 1961, et moderne bulkskip med én maskin og akter med maskin akter, en leverbuilt Götaverken-maskin på 3750 bhp. Masterkaptein Peter Hassel gikk seglet direkte til Hamburg for å få innarbeidet skipet.

Gjennom Fleming & Egers Befragtningsforretning kom Godager i kontakt med Volkswagen AG Transport (VAGT) om aktering av direkte Tyskland til USA. Ved å sette inn lastere i dekk fikk *Norse Lady* plass til 1200 Frikavogner, som ble utført ombord med skipets egne bremser og slussede på bilene i lasterommet. Etter levering USA ble bilene dempet, utslippsengene lagret på dekk og Christenordningene trukket opp under dekket slik at skipet kunne seil til Øst-Europa. Norske redere fikk bred interesse denne bil/bulkfarten, sluttet på reisebasis med VAGT, som en interessant kombinasjonsfart. Og Godager ble av de største aktørene i denne traden, inntil den på 70-tallet ble helt overtatt av spesialbygde bilskip.

Da VAGT fikk behov for større kapasitet ble det i 1963/64 bestilt tre noe større bilskip. To av dem ble kontrahert



*Norse Lion* 1960 ble levert i desember 1957 fra Uddevalla varvet etter første bygging. HSE Anstalten



Norse King (34260 tdw) fra Uddevallavarvet i 1959 ble rederiets første «supertanker», men ble snart forbigått i utviklingen.

Leveransefoto fra verftet.

fra Uddevallavarvet som en spesialbygd bil/bulk-type med seks lasterom på 20 000 tdw. Disse to ble sluttet på 5 års reisebasis til VAGT og levert i mars og september 1965 som *Norse Variant* og *Norse Carrier*. For *Norse Variant* avspeilte navnet VW nye bilmodell som ble lansert i USA. Skipene kunne hver ta 1550 personbiler, løftet ombord med 10-tonns bommer.

Et noe større skip ble bestilt fra Fredriksstad mek Verksted og levert i mars 1966 som *Norse Transporter* på 24100 tdw; også dette sluttet til VAGT.

Tankskipene gjorde det fortsatt rimelig bra. *Norseman* og *Norse Lion* ble levert tilbake fra sine certepartier i 1959/60 og måtte ta til takke i et nokså presset marked. *Norse King*, derimot seilte på et godt 10 års T/C fra 1959. *Norseman* ble forøvrig kondemnert etter brann i Guayanilla i desember 1965.

I første omgang satset rederiet på bulk, mens utviklingen gikk raskt mot større tankskip. Ved utgangen av 1964 ble det tegnet kontrakt på en 58 000-tonner fra Uddevallavarvet, men markedet innbød ikke til befraktning. Før byggingen tok til høsten 1966 ble kontrakten lagt om til 78 000 tdw. Dette skulle bli en lykkelig skip, siden det ved levering som *Norse Mountain* i august 1967 kunne trekke full fordel av boomen i kjølvannet av krigen i Midt-Østen og stengingen av Suez-kanalen. Skipet ble på 82100 tdw og ble tatt ut

av kaptein Rolf Branco Jensen og kom til å seile i løsmarkedet med jevnt over godt resultat.

Hakk i hel kom bulkskipet *Norseman* i november 1967, på 50 350 tdw fra britisk verft, som var et for sin tid stort bulkskip, av første generasjon Panamax som skulle kunne gå gjennom kanalen med full last.

Også gamle *Norse Lion* gikk i spotmarkedet i 1967 og vendte tap til stort overskudd. Det ble deretter solgt til Italia for en god pris, fulgt av 34 000-tonneren *Norse King* høsten 1969.

## Suez-boomen 1967 og ettervirkninger

Det sterke tankmarkedet fra juni 1967 med gode inntekter de følgende år falt sammen med generasjonsskiftet i Godager-familien. Odd Godager døde i november 1968 i en alder av 72 år og overlot roret til neste generasjon, anført av Jan Bucha Godager, sammen med kaptein Jul Bucha Godager på 69. Rederiet holdt nå til i Haakon Vlls gt 1, Oslos kanskje mest prestisjefulle shippingadresse på denne tid.

Rederiet var samtidig inne i en fornyelse og omstilling. Fire bil/bulk-skip var allerede levert; i april 1968 ble ytterligere tre bestilt fra Uddevallavarvet. I august 1968 kom meldingen om at Godager også hadde bestilt sin første VLCC, et tankskip på 230.000 tdw fra samme verft.

Den sterke ekspansjon ble mulig ved at nye investorer trådte inn. Det var investeringsselskapet Investa i Bergen som tegnet 25 prosent i bilskipet *Norse Transporter* i 1966 og fortsatte å ta større andeler i de følgende skip. Også selskaper i Fearnley-familien tegnet andeler på tilsammen 25 prosent. Dette sameiet fikk navnet IS Norse Mountain og skulle stå som eier av de fleste av nybyggene fremover.

I februar 1969, konkluderte rederiet også kjøpet av et engelsk rederi.

Cardigan Shipping Co Ltd var et av de mange tramprederier i Cardiff, basert på kulleksporten derfra. Det var opprettet i 1923 av James Jenkins og ble fire år senere overtatt av W T Gould som drev det frem til 1960, etter at de to siste skipene var solgt. Det tomme selskapet ble da solgt til John Cory & Sons Ltd i Cardiff som plasserte en leker i selskapet. Godager overtok 80 prosent i selskapet, som en tid beholdt sin kontoradresse i Cardiff.

Hensikten med kjøpet var å kunne trekke fordel av den britiske ordningen med Investment Grants, et 20 prosent tilskudd fra myndighetene for å stimulere investeringer. Myndigheten la også til rette 80 prosent finansiering over 10 år til 5.5 prosent rente. Det betød i praksis at de bidrog med både egenkapital og finansiering til nye skip, men stilte visse krav. Det skulle være virkelig rederidrift, under britisk flagg og med britiske sjøfolk.

Allerede i mai 1969 gjorde Cardigan sin første transaksjon ved kjøpet av ro/ro-skipet *Sealord Contender* på 1555 tdw. Det var bygd i 1968 for Sealord Shipping Co Ltd for rutefart mellom Great Yarmouth og Rotterdam, men ble rammet både av devalueringen av Pund Sterling i 1967 og sterk konkurranse. Derfor ble *Sealord Contender* utleid til Tor Line våren 1969 for en linje Immingham–Oslo–Göteborg.

Godagers kjøp var kommet i stand – sikkert ved hjelp av Fearnley & Egers Befragtningsforretning – på basis av en avtale med Fred Olsen & Co for en ro/ro-linje Oslo–Amsterdam–Immingham. Fred Olsen Lines stod som general-agenter for linjen, og det engelske selskap Blandford Shipping Co Ltd i London overtok driften av skipet, som nå ble omdøpt *Bravo Contender*. Skipet gikk trolig på T/C til Fred Olsen inntil 1974, da det ble solgt til franske kjøpere.

Med noe fluktuasjoner holdt særlig tank-markedet seg sterkt til godt ut i 1970. Det gjaldt å smi videre mens jernet var varmt. Sommeren 1969 ble det bestilt et stort bulkskip fra Uddevallavarvet, opprinnelig på 105 000 tdw, senere øket til 115 000 tdw; i november 1970 fulgt av bestilling på den andre VLCC. Dessuten bestilte selskapet i 1969 to 25 000 tdw bulkskip fra Upper Clyde-verftet i Glasgow.

Cardigan Shipping Co Ltd hadde en liten organisasjon i Cardiff, inntil det etter noen år ble etablert kontor i Fountain House, Fenchurch Street i Londons City. Bemanning og deler av driftsansvaret ble tildelt britiske rederier som Ropner

og Harrison's (Clyde), mens rederiet i Oslo forestod den kommersielle og operasjonelle drift.

Denne dynamiske utviklingen var det Jan Bucha Godager som stod bak. I løpet av en 10-årsperiode var rederiet utviklet fra et av Oslos mange mellomstore foretak til et av byens større. Satsingen lå på stortank, bil/bulk og ren bulk, i en kombinasjon av fraktkontrakter, charterpartier og løsfart.

## Et storrederi

Tankmarkedet fikk et tilbakeslag i 1971/72, men kom så sterkt tilbake. I løpet av 1973 opplevde en igjen en kontraherings-boom samtidig som tankskip oppnådde rekordhøye rater. Alt dette kollapset ved krigsutbruddet i Midt-Østen i oktober 1973, fulgt av en arabisk oljeembargo mot det vestlige land og en firedobling av oljeprisene. Sammen med underliggende svakheter i USA og Europa førte dette til en økonomisk nedgang. Etter sammenhengende vekst i verdenshandelen siden 1945 stagnerte nå sjøtransporten, samtidig som ordrebestanden ved verftene var høyere enn noen gang tidligere.

Også Godager hadde fulgt opp med nye bestillinger. For britisk regning ble det bestilt to 26 000-tonns bulkskip i Glasgow. Ved Uddevallavarvet ble det kontrahert et 125 000 tdw tankskip i 1972; endret til en 230.000-tonner i januar 1973 – rederiets tredje VLCC. Og på toppen av det hele ble det overtatt en byggekontrakt på et Panamax bulkskip våren 1973.

Skipsordenen ble etter noe ved salg av 80 000-tonns *Norse Mountain* bestilt i 1973 for rekordhøye USD 25 millioner – god overbyggelsen i 1967. Også det store bil/bulk-skipet *Norse Lady* ble solgt i god tid.

Godager gjennomførte fortløpig Begge VLCC-ene var solgt godt fremover, *Norse King of Shal* var levering til april 1974 til USD 1,25 per tdw per måned. Skipet gikk da inn på et 5 års TC til Esso til en totale rate. *Norse Queen* kom til å seie 4 år for Shal fra levering i april 1974. Likeledes ble det store bulkskipet *Norse Lark* solgt for 5 år til japanske bedrifter fra levering i 1972 og 50 000-tonns *Norseman* for fem år til 1977. For skipsene var det inngått kontrakter med Volkswagen. Dette ville sikre rederiet gode inntekter flere år fremover. Den tredje VLCC'en var imidlertid usolgt. Likeledes to bestilte Panamax-bulkskip.

Også Godager & Co gikk også med i offshore, igjen sammen med Fearnley-familien og investa. Det amerikanske børselskapet Dixilyn Corp i Houston ble valgt som partner og brakte inn ekspedisja. Selskapet hadde bestilt en Pentagone-borerigg på Rauma-Repola i Finland, og de norske investorene bestilte i fellesskap med Dixilyn en søster. Den amerikanske riggen ble levert i februar 1975 som *Venture One*, fulgt av Dixilyn Godagers *Venture Two* i april 1977. Begge kom i arbeid i Nordsjøen, under Panamafagget og med Dixilyn som operatør.

Dixilyn Corp fusjonerte så med børselskapet Field til Dixilyn-Field Drilling Co, og ved utgangen av 1979 eide IS *Norse Mountain* en betydelig andel i Dixilyn-Field Godager Co som da eide fem borerigger:

<i>Dixilyn-Field 60</i>	rigg	1956
<i>Dixilyn-Field 81</i>	jack-up	1966
<i>Dixilyn-Field 80</i>	jack-up	1963/73
<i>Dixilyn-Field 96</i>	Pentagone	
		ex <i>Venture One</i>
<i>Dixilyn-Field 97</i>	Pentagone	
		ex <i>Venture Two</i>

## Shipping-krisen

Krigsutbruddet i oktober 1973 fikk straks store konsekvenser for tankmarkedet, mens tørlast holdt seg godt oppe et års tid. Men deretter ble det sorgen, men rekordstore skipsopplegg i 1975 og påfølgende trengselstid og konkurser.



På 60-tallet slo rederiet inn på bil/bulkskip, og *Norse Viking* (22040 tdw) levert fra Uddevalla i 1970 var også det første til det britiske datterrederiet Cardigan Shipping Ltd.

Foto via Arne Sognnes



Føst høsten 1978 var det igjen tegn til bedring. Også offshoremarkedet fulgte noenlunde samme utvikling.

Godager skulle greie seg bra gjennom kriseårene, til tross for store engasjement i stortank og borerigger. Rederiet ble båret gjennom av certepartiene for sine største skip, samtidig som skip ble solgt til gode priser.

Jan Bucha Godager var den sterke leder, med den aldrende Jul Bucha Godager som partner og fra 1973 også Claus Barclay Døhlie. Teknisk direktør var Thor Thoresen.

VLCC'en *Norse King* hadde allerede vært i fart i tre år da markedet sviktet, men fortsatte for Esso. Også *Norse Queen* levert i april 1974 gikk direkte fra verftet i Uddevalla inn på T/C til Shell for fire år. I 1975/76 lyktes det etter alt å dømme å gjøre en ombygging med Esso, slik at nybygget *Norseman* levert i juni 1976 gikk inn på certepartiet til *Norse King*, som altså sikret beskjefligelse for dette mer kostbare skip frem til april 1979. *Norse King* fra 1970 hadde trolig en byggesum rundt USD 17 millioner og var godt nedbetalt, mens nybygget kostet rundt USD 45 millioner.

Panamax-skipet *Norse Duke* ble på slutten av 1977 sluttet for 18 måneder til japanske befraktere og sendt til Mitsubishi-verft i Yokohama for ombygging til ro/ro bil/bulkskip. Det fikk kapasitet til 3500 biler og fikk på sin første tur som bilskip anløp av Drammen 13. april 1978 for lossing av 700 biler – det største skip som til da hadde passert Svelvikstrømmen.

Det ble også tatt skritt for å selge skip med fortjeneste. Bulkskipene *Norseman* ble solgt i 1975, fulgt av *Norse Carrier*



Tankskipet *Norse Mountain* (82100 tdw) fra Uddevalla i 1967 skulle bli et meget lønnsomt skip for rederiet.

Airfoto of Penang

og nye *Norse Falcon* året etter, *Norse Trader* i 1977 og *Norse Transporter* og store *Norse Lion* i 1978. Rederiet klarte slik å dekke sine forpliktelser, selv om *Norse King* fra 1976 måtte tjene til livets opphold i løsmarkedet. I februar 1978 måtte skipet gå i opplag i Itca og ble liggende der til desember 1979.

Rederiet hadde dessuten driftsansvar for to andre VLCC'er noen år. Det var turbintankerne *Ile de la Cité* på 232 979 tdw bygd på Götaverken i 1973 og *Licorne Oceane* på 286 000 tdw fra Stord i 1975, begge eid av Sproxton Shipping Co Ltd i London. Bak dette selskapet stod Cie Messageries Maritime i Paris. Godager stod for bemanning og drift i hvert fall i 1977/78, kanskje lenger.

Fra høsten 1978 viste markedene friskere takter, til tross for betydelig

overkapasitet, og årene 1979/80 ble et lyspunkt i krisetiden.

Bilskipene *Norse Captain* og *Norse River* ble solgt i 1979/80. Likeledes ble andelen i Dixilyn-Field Godager Co solgt den amerikanske partner i 1980 med god gevinst. Til gjengjeld hadde rederiet kontrahert et nytt skip senhøstes 1978, et 88 000 tdw tankskip fra Uddevalla-varvet. Det tilhørte første generasjon av såkalt Aframaxskip beregnet på fart på amerikanske havner og skulle leveres i 1981. Utsiktene var igjen noe lysere.

Derved var rederiet betydelig slanket i løpet av 70-tallet.

## Slutten

Den 14. mai 1981 kunne Eva Godager, gift med reder Jan Bucha Godager, gi navnet *Norse Falcon* til det nye tankskipet fra Uddevalla-varvet. Det var det 13. skip levert fra verftet til rederiet, ikke mindre enn 1.1 millioner tdw tilsammen; verkstedets mest trofaste forretningsforbindelse.

Det skulle imidlertid bli det siste. Som *Norse Falcon* seilte ut, var markedet i ferd med å falle sammen. Rederinæringen stod nå overfor shippingkrisens andre del og mest alvorlige fase, den som skulle føre til varige strukturendringer. Slutt var tiden med nasjonalt flagg og nasjonale sjøfolk. Nå var det internasjonale løsninger og sjøfolk fra «billige» land som måtte til. *Norse Falcon* var eiet av Cardigan, men hadde norske offiserer og var registrert på Bahamas.

Nedgangen førte til reduserte frakttinntekter samtidig som skipsverdiene sank. Da *Norse King* kom opp for klas-

### Flåten i 1973:

#### Odd Godager & Co, Oslo

mt <i>Norse Mountain</i>	82.100	1967	tank	solgt 1973
tt <i>Norse King</i>	228.100	1970	tank	
tt nybygn	228.700	1974	tank	<i>Norse Queen</i>
tt nybygn	228.640	1976	tank	<i>Norseman</i>
ms <i>Norse Lady</i>	17.950	1961	bil/bulk	solgt 1973
ms <i>Norse Carrier</i>	19.300	1965	«	
ms <i>Norse Variant</i>	19.300	1965	«	forlist 1973
ms <i>Norse Transporter</i>	24.100	1966	«	
ms <i>Norse River</i>	22.040	1970	«	
ms <i>Norse Captain</i>	22.000	1970	«	
ms <i>Norseman</i>	50.350	1967	bulk	
ms nybygn	65.242	1974	bulk	<i>Norse Duke</i>

#### Cardigan Shipping Co Ltd, Cardiff

ms <i>Norse Viking</i>	22.040	1970	bil/bulk	
ms <i>Norse Pilot</i>	23.969	1971	bulk	
ms <i>Norse Marshall</i>	25.842	1971	bulk	
ms <i>Norse Trader</i>	26.000	1974	bulk	
ms <i>Norse Herald</i>	26.000	1974	bulk	
ms <i>Norse Lion</i>	116.092	1972	bulk	
ms nybygn	71.000	1975	bulk	<i>Norse Falcon</i>



Bulkskipet *Norse Lion* (71.5392 tdw) fra Uddøvaløen i 1972 ble registrert under britisk flagg. Leveransfoto

sing våren 1982 så rederiet ingen annen råd enn å la skipet gå til opphugging. De to andre VLCC'ene gikk i opplag i Johore i mars/april 1982.

Rustet med penger fra salgsgevinster hadde Godager en plan for å få kontroll med tre kommandittselskap som eide hvert sitt ro/ro-skip på 5 000 tdw, disponert av Steineger & Wiik i Oslo. *Norwegian Crusader*, *Norwegian Conqueror* og *Norwegian Challenger* var moderne skip, og shippingmannen Berge Sigval

Bergesen var hentet inn for å drive prosjektet. Godager ble sittende med betydelige andeler i to skip, men ble så rammet av sammenbruddet i markedet.

I mellomtiden var skipsdriften samlet i Oslo i selskapet Godager Management AS. Dette hadde driftsansvar for de tre under norsk flagg, samt nye *Norse Falcon* og bilskipet *Norse Captain* (tidligere *Norse Viking*). Cardigans tre bulkskip ble fortsatt drevet av Harrisons Clyde.

I august 1982 kom så meldingen om

at Odd Godager & Co sat med store økonomiske problemer. Det var spesielt dekkelsen i *AS Norse Mountain* som trygget de to VLCC'ene og bilbulskipet *Norse Duke*. Skipsdriften ble samlet perlegriset på USD 25 millioner (ca 75 mill kroner) gjennom markedsverdien. I løpet av vinteren ble det handlet om løsninger og det endte med at Fairleys og AS Norse Mountain kjøper investerings-selskapet i desember. Jan Buchs Godager gikk til etter posten at for *Norse Lion* som driftsansvarlig og i *Norse Lion* igjen på strendet av det nye skipet seg.

Så gikk det ut. De to bulkskipene ble satt til salg eller ble management overtatt av *AS Norse OMS* og AS Thor Dahl, mens *Norse Shipping* overtok *Norse Duke*.

Godager Management AS hadde fortsatt tre bulkskipet *Norse Captain* under Bahamas-flagg, samt tankskipet *Norse Falcon* og bilbulskipene *Norse Herald* (nåværende under Bahamas-flagg) som *Norse Captain*, *Norse Pilot* og



*Norseman* (228.640 tdw) ble rederiets tredje og siste VLCC, levert sommeren 1976. Leveransfoto



*Norse Duke (65242 tdw) levert fra Hakodate i 1974 var det første av tre Panama-skip. Det ble bygd om til billbulk etter fire år.*

*Foto Arne Sognnes*

*Norse Marshall* – samtlige primært eiet av Cardigan Shipping.

Men tidene var dårlige. Det var et slit å få driften til å gi tilstrekkelig overskudd til å bekoste forestående klassing. På hjemmebane opplevde Jan Bucha Godager at hans tidligere partnere gikk langt i å inndrive sine fordringer. Tre av bulkskipene ble derfor solgt i 1982/83, og Godager kjøpet videre med *Norse Marshall* og *Falcon*. I 1985 tok eierne av Uddevallavarvet, Svenska Varv, *Norse Falcon* tilbake. Samme år ble *Norse Marshall* solgt.

En viss virksomhet fortsatte i Godager Management AS, og selskapet eksisterer

fremdeles, nå med tredje generasjon Odd Godager som eier. Kaptein Jul Bucha Godager døde i juli 1986, og senere er også Jan Bucha Godager gått bort.

Til tross for den sørgelige utgang, så var Odd Godager & Co et lysende eksempel på verdiskapningen i norsk shipping, at det var mulig å skape et betydelig rederi fra en beskjeden begynnelse. Godager var et godt rederi å seile for, en profesjonell organisasjon ledet med visjoner og fornuft. At det skulle falle som offer for århundrets dypeste skipsfartskrise gjør ikke innsatsen til Odd, Jul og Jan Bucha Godager mindre.

## **Rederiflagg:**

Godager valgte et gult flagg med røde diagonaler og en rød sirkel i midten med en gul G. Skorsteinen var snart med et bredt gult merke og det samme emblemet i rødt. De fleste skip, unntatt VLCC'ene, hadde også merket som baugforsiring.

Merket til Cardigan Shipping Co Ltd var identisk, men med C i stedet for G.

Takk til Arne Sognnes for villig utlån av bilder og til Sverre Mo for flagg og skorsteinsmerke!