



Turbintankeren Koll bygget på Eriksberg i 1959 står for mange som et linjevakkert og estetisk tankskip. Fotoflite

Rederiet Odd Berg, Oslo

Av Dag Bakka Jr

OSLOREDEREN **ODD BERG** er blant de ledende norske shipping-menn i utviklingen av det norske tank-eventyret i mellomkrigstiden. Han etablerte sitt rederi i nært samarbeid med skipsmegler Hjalmar Bjørge, og rederiet var gjennom 50 år blant selve grunnstammen i norsk shipping. Odd Bergs rederi fulgte på mange måter en parallel bane til Hjalmar Bjørges, men var sterkere basert på tankfart. I sin siste fase søkte rederiene sammen i Berg & Bjørge, inntil virksomheten ble avviklet på 80-tallet.

Hos Sam Ugelstad

Odd Berg var født 6. desember 1894 i Oslo, sønn av byråsjef Realf M Berg. Etter middelsskole og Oslo Handelsgymnasium i 1912 fikk han sin første jobb på kontoret hos Fred Olsen, før han dro til Liverpool og Leith for videre praksis som befrakterassistent. I 1916 var han tilbake i Oslo som befrakter hos Jac Lindvig, nettopp som jobbetendensene begynte å bre seg i Norge. Året etter ble han tatt opp som medinneholder i rederiet S Ugelstad & Co, 23 år gammel.

Dette rederiet var startet høsten 1916 av skipsfører Iver Samuel Ugelstad, født 1866 i Brevik. Den 50 år gamle Sam Ugelstad hadde vært skipsfører siden 1893 og gikk i land i 1916, da han i september kjøpte dampskipet *Kapland* av Sandefjord for regning av selskapet DS AS Furulund. Skipet ble da også omdøpt *Furulund*, men senket allerede i november.

Det er rimelig å tro at Ugelstad ansatte den unge Odd Berg som befrakter og kontorsjef,

mens rederen selv tok seg av maritime og praktiske saker. Ugelstads rederi holdt til i Brevik. De neste årene anskaffet selskapene AS Furulund, AS Venus og AS Venus II flere skip og drev på det jevne tre eldre dampskip. Under sitt opphold i Brevik ble Odd Berg også valgt til styremedlem i AS Langesunds Mek Verksted i årene 1921-24.

Det gode markedet klappet sammen høsten 1920, og de neste årene ble vanskelige for rederiet. I tillegg til dampskipene hadde Ugelstad også involvert seg i to store treskip, *Rognlund* og *Grenmar*, med sørgelig utgang. Det lyktes å holde på dampskipene *Asplund*, *Bøklund* og *Tune* gjennom de vanskelige årene.

I 1924 ble rederiet overført fra Brevik til Oslo og fikk adresse i Karl Johansgate 1. Samme år ble Berg innvalgt i Rederforbundets fraktutvalg og begynte slik å gikøre seg mer gjeldende i organisasjonslivet.

S Ugelstad & Co var knyttet til meglerhuset Bjørge & Saupstad, hvor Berg ble godt kjent

med den ti år eldre Hjalmar Bjørge. Bjørge - som omtalt i forrige nummer av SKIPET - hadde nær forbindelse med en gruppe redere som i samtiden ble kalt for «Langesundsgjengen» fordi de var fra Grenlandsområdet - Peter Meyer, Olsen & Ugelstad og Sam Ugelstad.

I samme bygning, Karl Johansgate 1, holdt også rederiet Fr Mowinckel til og disponerte sine to skip *Wenchita* og *Concordia*. Det må ha kommet til en form for samarbeid mellom rederiene, for i årene 1925-28 fungerte Sam Ugelstad i lange perioder som fører av *Wenchita* på 2050 tdw, skal vi tro «Norges Skibsførere 1933-35». Ifølge samme kilde førte han i 1928/29 også sine egne dampskip *Furulund* og *Bøklund*.

Ugelstads fravær kan tyde på at Odd Berg nå fikk relativt vide fullmakter for den daglige drift. Det er også overveiende sannsynlig at han var involvert i kjøpet av en av de første damp-tankerne fra Anglo-Saxon sommeren 1927 sammen med Hjalmar Bjørge og trolig også Fr Mowinckel. Damp tanker *Corbis* på 8.400

tdw ble overtatt i juni 1927 for 63.000 pund, tilsvarende 1.176.500 kroner, for regning av det nystiftede AS Granlund, med S Ugelstad & Co som disponenter. Egenkapitalen utgjorde rundt 20.000 pund. Skipet var sluttet for 10 år tilbake til oljeselskapet Anglo-saxon petroleum og fikk navnet *Granlund*. Allerede i januar 1928 gikk imidlertid disponeringen over til Fr Mowinckel, uten at vi kjenner til årsakene. Mowinckel eide også søsterskipet *Concordia*, men solgte begge sine tankskip sommeren 1930.

I 1929 kom også samarbeidet mellom Berg og Ugelstad til veis ende. Det kan ha vært naturlig at den 35-årige Odd Berg og den 63 år gamle Sam Ugelstad har hatt forskjellige oppfatninger, hvor Berg åpenbart må ha vært mer pågående og ærgjerrig. Selve delingen fant etter alt å dømme sted høsten 1929, trolig i oktober. Rederiet eide da to skip, dampskipene *Furulund* på 1800 tdw fra 1909 og *Bøklund* på 3620 tdw fra 1912, begge registrert på AS Furulund. I oktober 1929 ble ds Furulund overtatt av det nystiftede S Ugelstads rederi AS, Kirkeveien 131, mens Odd Berg beholdt AS Furulund med ds *Bøklund*, samt kontorene i Karl Johansgate 1.

Begge rederne skulle komme til å gå inn for tankfart, selv om Ugelstad førte en langt mer forsiktig linje fremover. Sam Ugelstad døde i januar 1939, 72 år gammel.

Odd Bergs Tankrederi

Høstmånedene 1929 må ha vært en hektisk og avgjørende tid for Odd Berg. Med Hjalmar Bjørge som megler og fødselshjelper lyktes Berg å gjennomføre to betydelige transaksjoner.

Den første var innkjøp av damptankeren *Athelbeach* for GBP 67.000 for regning av AS Furulund. Også her var det certeparti tilbake til selger, United Molasses Ltd, London. Prisen tilsvarte 1.220.000 kroner, hvorav rederiet måtte legge ut 360.000 i egenkapital. Skipet fikk navnet *Realf* - etter hans far - ved overtagelsen i november 1929.

Den virkelige store forretningen var midlertid etableringen av Odd Bergs Tankrederi AS på samme tid. Som i andre tilfeller var det trolig Hjalmar Bjørge som fikk skrapet sammen det meste av kapitalen fra ulike hold, med en mindre andel på Odd Berg. Trolig hadde også AS Furulund en aksjepost. Som investor forbeholdt Bjørge seg eneretten til meglertjenester, hvor kommisjonen av kontrahering, befraktning og salg ville beløpe seg til betydelige summer.

Odd Bergs Tankrederi bestilte i oktober/november 1929 et tankskip på 14.000 tdw ved Deutsche Werft i Hamburg. Samtidig ble



Odd Berg startet sin selvstendige rederkarriere med dampskipet Bøklund fra 1912, tidligere Bergesens Svartfond. U/Per Alsaker

kontrakten sikret ved et 10 års certeparti til et oljeselskap. Prisen for dette for sin tid meget store skip vil ha ligget rundt 3.5 millioner kroner, hvorav verftet gav kreditt for 80 prosent av byggesummen. Kapitalbehovet for rederiet lå derved rundt 700.000 kroner, noe som godt og vel tilsvarte nybyggingsprisen på for 2.500-tonns dampskip ved norsk verft.

Skipet ble levert som *Koll* i oktober 1930 og var med sine 14.192 tdw ett av Norges tre største tankskip ved levering. Et så stort skip ville dengang ha to motorer, 4-syl MAN på 1.800 bhk hver som drev hver sin propell. Etter nye regler med dypere nedlasting ble skipet på 15.080 tdw.

Rederiet satset alt på ett kort; AS Furulund solgte sine skip før giganttankeren kom i fart. Damptankeren *Realf* ble solgt allerede i mars 1930 til AS Asplund ved Rønneberg & Galtung i Moss - en annen klient av Bjørge. Sommeren 1930 ble også dampskipet *Bøklund* solgt til danske kjøpere for 360.000 kroner. Alt ble satset på Odd Bergs Tankrederi.

Med sitt certeparti kom *Koll* til å seile uforstyrret gjennom den økonomiske verdenskrise. Den gav jevne frakttinntekter som både dekket renter, avdrag og utbytte til aksjonærene, samtidig som rederiets substansverdi ble bygget opp.

AS Furulund ble stående uten tonnasje i noen år, inntil det i januar 1932 overtok to dampskip på vel 3.000 tdw som Hjalmar Bjørge hadde sikret seg på auksjon året før for 25.500 pund, tilsvarende 461.500 kroner. *Skard* og *Skrymer* var tradisjonelle singledeckere som fikk navnene Kollskegg og Kollgrim. Høsten 1932 kjøpte selskapet AS Bodin også 7.100-tonneren *Thekla* fra Farsund for beskjedne 9.000 pund (175.000 kroner) med utgått

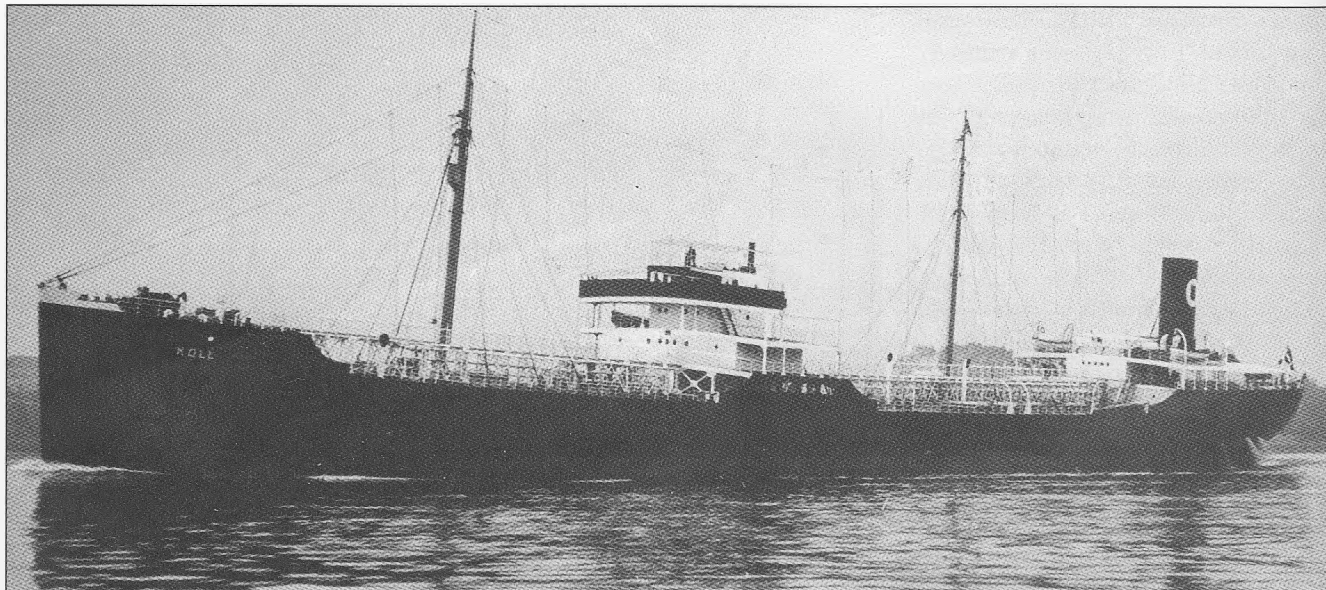
klasse og solgte den straks videre til USA, trolig med en liten gevinst.

Skipet ble solgt videre, *Kollgrim* til Sovjet-Unionen i april 1933, mens *Kollskegg* - av den kjente Fredriksstad-typen på 3.000 tdw - gikk til Finland våren 1936 for 13.550 pund (270.000 kroner). Det er lite trolig at denne spekulasjons-forretningen gikk med overskudd.

Jeg er ikke helt sikker på hva navnet *Koll* kommer av. «Coll» på gresk betyr lim, som altså kunne reflektere på samholdet i Langesundsgjengen, og på gammelnorsk topp, f eks tretopp eller bakketopp (kolle). Kanskje er det fra sagaen, med tanke på personer som Kolbrynarskald, hvor kol viser til kullsvarte øyenbryn, mens Kol- i personnavn alltid skrives med en l. Det virker altså mer som et konstruert navn med norrøne assosiasjoner som *Kollgrim* og *Kollskegg*. Teorien om *Koll*=kullsvart underbygges på sett og vis også av Bergs skorsteinsmerke, nemlig en kullsvart skorstein med en svart B på en hvit sirkel.

Skipsreder Odd Berg, født 1894 (NTB)





Motortanker Koll var ved levering i 1930 et av landets største skip. U/Arne Tandberg

Mer tank

Krisen nådde bunnen i 1932/33 og i 1934 var det tegn til optimisme, spesielt innen tank med økende forbruk og behov for nye skip. Verftene tilbød rimelige priser og gode finansieringsbetingelser, og Bjørge så muligheter for gode forretninger. Tidlig i 1935 formidlet han byggekontrakt for et 12.600-tonns tankskip ved Eriksbergs Mek Verkstad i Göteborg for Odd Bergs Tankrederi. Gode resultater hadde styrket både egenkapital og investeringsvilje, og selskapet tok derfor byggenummer 262 til en pris rundt 2.4 millioner kroner, altså relativt sett langt rimeligere enn kontraheringene i 1929.

Kort etter gikk Berg og Bjørge sammen i AS Kollbjørg som tegnet seg for et søsterskip, nummer 264. Skipene ble levert juni 1936 som *Kollgrim* og i mai 1937 som *Kollbjørg* og ble trolig sluttet på gode betingelser under markedstilstramningen i 1936/37.

Dette var likevel kontroversielle bestillinger. I 1934 hadde det lyktes de uavhengige tankredere å få i stand en opplagsordning som ubefraktede tankskip, Schierwater-poolen, med støtte fra oljeselskapene. At norske redere nå begynte å kontrahere tank til rimelige priser ble oppfattet både som usolidarisk og spekulativt. Våren 1935 satt norske rederier med 24 kontraheringer for tankskip, samtidig som det i resten av verden bare var inngått fire. Myndighetene forsøkte å gripe inn, og Stortinget vedtok i hemmelig møte 18. mai 1935 Tankskibsloven som satte et tak på 50 prosent lånekapital i nye tankskip. Dette kom i særlig grad til å ramme de nyetablerte rederiene i Oslo og i sørlandsbyene. Og det var den første regulering av investeringer fra norske myndigheter mot rederinæringen.

For de gode inntektene bestilte Odd Bergs Tankrederi våren 1938 en 15.000-tonner fra Eriksberg for levering i januar 1940, en investering til vel 4 millioner kroner. Det gir en idé om hvor bra *Koll* hadde seilt siden levering i 1930 at den hadde gitt grunnlag for ytterligere to kontraheringer. Nå kom ikke Tankrederiet til å sitte med tre skip samtidig, for etter krigsutbruddet høsten 1939 ble *Kollgrim* solgt til Frankrike for USD 900.000, eller vel 3.9 millioner kroner. En annen sak var at skipet skulle komme tilbake til norsk flagg senere, til og med til Bjørge-gruppen.

I januar 1940 gikk nye *Kollskegg* prøvetur på Vingamilen utenfor Göteborg og forsvant deretter ut i verden, malt med nasjonalitetsmerker. Denne 15.000-tonneren var den første i sin serie og skulle etterfølges av et søsterskip til Olsen & Ugelstad; dette ble sjøsatt i september 1940 som *Dovreffjell*, men først levert etter krigen.

Krigen

Odd Berg disponerte derved tre store og moderne tankskip, *Kollbjørg* på 12.670 tdw og 15.000-tonnerne *Koll* og *Kollskegg*. Ved tyskernes angrep 9. april 1940 seilte de ute i verden og kom inn i Nortraships flåte. Samtlige skulle gå tapt under krigen.

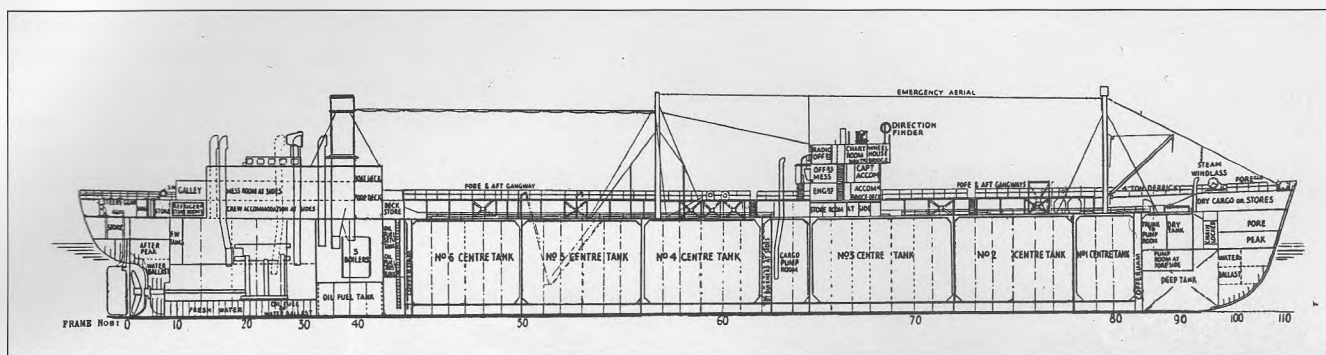
De store *Koll* og *Kollskegg* falt begge som offer for tyske undervannsbåter våren 1942, til og med på samme dag og sted. Etter at UDA hadde kommet med i krigen i desember 1941 begynte tyskerne å operere langs den amerikanske østkysten, hvor det forsløbig verken var iverksatt eskortering eller blanding på land. I begynnelsen av april var de begge på vei nordover fra Caribbean til Halifax for å

slutte seg til konvoy der og lå 6. april 1942 øst for Cape Hatteras.

Klokken 1030 ble *Koll*, kaptein Einar Olsen, truffet akter på babord side av en torpedo skutt av U571. Maskinrommet ble satt i brann og tre mann omkom, mens de øvrige kom seg i båtene. Skipet sank, men ble stående med baugen opp.

Like under horisonten var rederisøsteren *Kollskegg*, kaptein Leif Søyland, på vei nordover da den klokken 1420 ble trukket aktenfor pumperommet på styrbord side av torpedo fra U754. Skipet holdt seg imidlertid flytende, og kaptein Søyland satte kursen for Hampton Roads i håp om å unnsnippe. Men klokken 1930 rammet en ny torpedo maskinrommet. Skipet sank på fire minutter, med tap av fire liv. Kvelden 6. april lå det derfor fem livbåter fra samme rederi i havet øst av Cape Hatteras. Båten ble drevet fra hverandre, mensamlige ble plukket opp i løpet av en ukes tid, dog med flere tap av liv.

Rederiets siste skip, *Kollbjørg*, kaptein Edvin Apall-Olsen, seilte for New York 14. januar 1943 i konvoy HX223 for Liverpool. Konvoyn kom ut i tung sjø, og det frisknet etterhvert til sterk storm som 24. januar nærmest seg orkan. Det tungt lastede skipet arbeidet hardt i sjøen, og klokken 1305 brakk det like aktenfor midtskipet. Fra akterskipet så folkene forskipet drive av, med baugen høyt i været. Flere skip holdt seg i nærheten, og da været senere lettet noe ble mannskapet på akterskipet tatt ombord i amerikanske *Pan Maryland*. Akterskipet holdt seg flytende og ble ekspedert til bunns 26. januar av U607 og U594 i fellesskap. Forliset til *Kollbjørg* har mange felles trekk med søsterskipet *Vardefjell*, som omtalt i forrige nummer av SKIPET.



Med krigen senket roen seg over rederikontoret i Karl Johansgate 1. Rederen selv kom tidlig med i illegalt arbeid, noe som førte til at han i 1942 måtte redde seg unna Gestapo og flykte til Sverige. Derfra kom han seg til Storbritannia hvor han sluttet seg til Nortraships organisasjon som assisterende direktør ved avdelingen i London. I Nortraship kom han til å arbeide spesielt med saker som angikk tankfart og senere også hvalfangst.

Gjenreisning

Odd Berg vendte tilbake til Oslo, trolig mot slutten av 1945, og kastet seg inn i arbeidet for å gjenreise rederiet. Han var da 51 år og en erfaren shippingmann, sist med verdifulle internasjonale kontakter fra tiden i Nortraship. Med sin erfaringer og kontaktflete var han nå kommet sterkt med i organisasjonslivet og ble utpekt som rederrepresentant i adskillige utvalg.

Han hadde giftet seg allere i sin tid i Brevik, i 1919 med Louise Marie Heiberg Albretsen og hadde med henne fått sønnene Knut og Henrik. Av personlige interesser oppgav han selv litteratur til «Hvem er hvem» 1951. Dessuten

var han æresmedlem av sportsklubben Njård siden 1937 - mens oslorederne flest vel var med i Ready.

Rederiet kom straks etter krigen til å flytte inn i nye lokaler på Solplassen 1 ved siden av Oslo Rådhus, senere omdøpt til Kronprinsesse Märthas plass. Hit flyttet også de fleste rederiene i Bjørge-gruppen og også meglerfirmaet Hjalmar Bjørge.

Gjenreisningen var allerede begynt da Odd Berg vendte tilbake til Oslo. Med sine tre moderne og kostbare skip var det store summer rederiet fikk i erstatning ved Nortraship-oppgjøret, og de ble investert i nye tankskip.

Rederiet fikk tildelt en 15.000-tonner ved Eriksberg av Puljekontraktene som var inngått av Nortraship i 1944/45, og i mars 1946 tegnet rederen kontrakt for et søsterskip og i oktober samme år for ytterligere ett. Riktignok var leveringen for de siste så langt frem som i 1950, men alle ble sluttet på gode certepartier gjennom Hjalmar Bjørge. Like før kontraheringsrestriksjonene snøret seg sammen mot slutten av 1948 var Berg med i en gruppe kontrakter som ble lisensiert fra Eriksberg; en 18.000-tonner for levering i 1952.

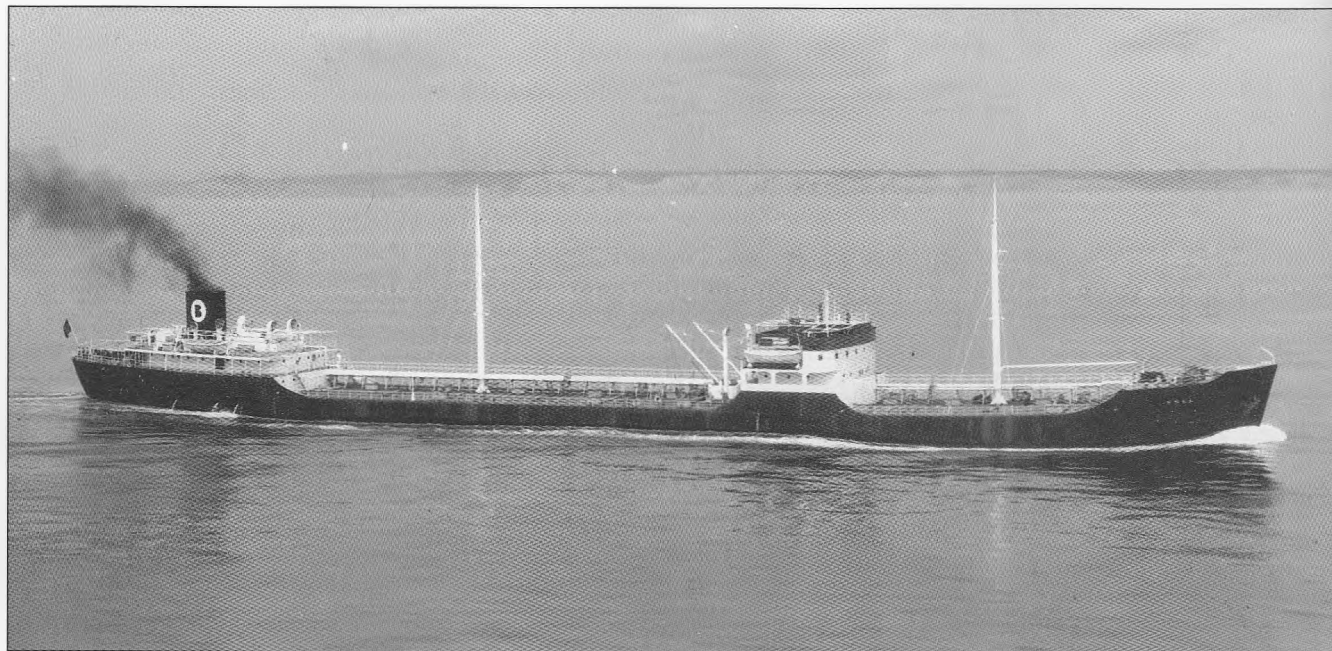
I mellomtiden meldte rederiet sin interesse for to av de britiskbygde tankskip som Nortraship hadde fått overta under krigen. I desember 1945 ble motortanker *Norsol* tildelt Odd Berg og kort etter også damptanker *Norheim*. Dette var moderne krigsbygde tankskip som ble kjøpt i konkurranse med andre. For *Norsol* på 11.970 tdw, av Ocean-typen, betalte Berg 6.0 millioner kroner, mens damptankeren på 14.840 tdw av Norwegian-typen (bygget etter samme tegninger som *Eidanger* og *Sandanger* til Westfal-Larsen & Co i 1938) noe mindre, 5.050.000 kroner. *Norsol* fikk navnet *Kollbjørg*, mens den større *Norheim* ble omdøpt *Kollgrim*. Skipene ble i første omgang sluttet i løsfart.

Kollgrim ble forøvrig i 1949 bygget om til motordrift i Kiel, da den fikk installert en brukte hovedmotor på 6200 bhp, bygget i Italia i 1938. Dette var den ene hovedmotoren fra Bergenskes passasjerskip *Vega* som var blitt senket i Eckernförde i krigens siste dager. Motorene ble berget, men det er usikkert om mer enn denne ene ble satt i stand.

Ved siden av tankskip kom Odd Berg også til å

Den krigsbygde Kollbjørg på 11.870 tdw. U/NSS-Opedalssamlingen





Motortanker Koll (2) var på 15.780 tdw og levert fra Eriksberg i 1947. Den ble et heldig skip for rederiet. Fotoflite

gi en håndsrekning til Langesunds Mek Verksted, hvor han i sin ungdom hadde vært styremedlem. Rundt 1945 tok rederiet to kontrakter for dampdrevne Lake-skip, samtidig med at også Sam Ugelstads rederi tok to. Ugelstads kontrakter ble overdratt til andre, mens Bergs skip ikke kunne leveres før i 1951/52.

I mellomtiden var nybygningene fra Eriksberg underveis. Den første ble levert i januar 1947 som *Koll* - egentlig et søsterskip av *Kollskegg* fra 1940 - til en pris på rundt 8.5 millioner kroner. De to søstre kom først i 1950 som *Kollskegg* og *Kollstein*, begge sluttet for 5 år til Anglo-Saxon. Nå hadde prisen steget til rundt 11.5 millioner kroner. Tilsammen var det således investert 42.5 millioner kroner i nye tankskip, noe som viser hvilken utrolig ekspansjon som hadde funnet sted siden 1930. Ekspansjonen lå primært i Odd Bergs Tankrederi som hadde fire av de fem tankerne; AS Kollbjørg hadde begrenset seg til den lille *Kollbjørg*.

Derved hadde Odd Berg virkelig lyktes i å gjenreise og utvikle rederiet videre, fra tre skip i 1940 til åtte i 1950:

mt <i>Kollbjørg</i>	11.970	1941	TC 5 år fra 49
mt <i>Kollgrim</i>	14.840	1941	løsfart til 1951
mt <i>Koll</i>	15.780	1947	TC
mt <i>Kollskegg</i>	15.500	1950	TC 5 år fra lev
mt <i>Kollstein</i>	15.550	1950	TC 5 år fra lev
mt <i>Eriksberg MV</i>	18.300	1952	CV 3 år
ds <i>Langesund MV</i>	2.500	1951	
ds <i>Langesund MV</i>	2.500	1952	

Korea til Suez

Til tross for en ambisiøs ekspansjon var rederiet vel sikret med gode certepartier for sine kostbare nybygninger. Fra et sterkt marked i 1946/47 hadde det dabbet av i 1949/

50, inntil krigen i Korea på nytt satte fraktene under press høsten 1950. Ved årsskiftet 1950/51 ble også de norske kontraheringsrestriksjonene opphevet, slik at rederiene igjen fikk lov å kontrahere i utlandet.

Rederiet tok anledningen til å slutte sine to åpne skip videre fra 1951, til meget gode rater. *Kollgrim* gikk inn på et 3-års reisecerteparti i august til MOT+25/125%, hvor raten aliså skulle følge markedet innen ramme av 25-125%. Trolig ble skipets anskaffelse og ombygging inntjent på de tre årene alene. Også *Koll* ble sluttet for 3 års reiser fra mars 1952.

Den første 18.000-tonneren kom opp for levering i juni 1952, døpt *Kollgeir* og målt til 18.360 tdw. Skipet var i mai 1951 sluttet for 3 års reiser (Consecutive Voyages) til Esso til en glimrende rate. Det var forøvrig det første fra

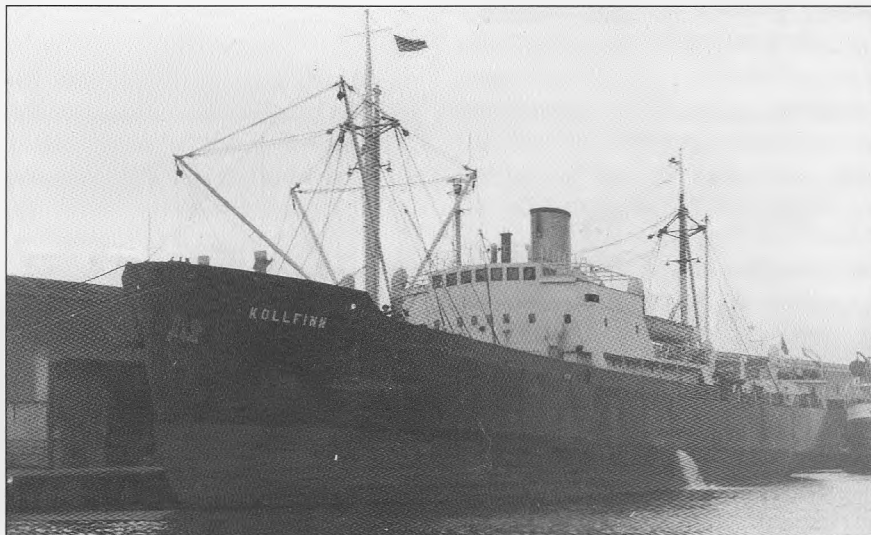
Eriksberg med lisensbygget Doxford hovedmaskineri.

De gode resultater gav blod på tann. Berg tegnet seg i april 1951 for et søsterskip til *Kollgeir* fra Eriksberg, fulgt av nok en søster mot slutten av året. Begge ble sluttet på gode 5-års certepartier.

Midt under Korea-boomen ble den første av Lake-damperne fra Langesund levert. *Kollbryn* på 2.480 tdw, bygget til verfiets standardtype. Sammen med søsterskipet *Kollfinn* året etter ble de i første omgang sluttet på TC til franske Fabre Line for henholdsvis 30 og 42 måneder. I sesongen mai-november ble skipene drevet i linjefart mellom Lakene og Middelhavet og resten av året i annen fart.

I 1953 dabbet markedet atter av til en ny svak periode. Berg gjorde imidlertid en god

Kollfinn og søsteren Kollbryn var Lake-skip levert fra Langesunds Mek Verksted i 1951/52. U/Arne Sognnes



forretning dette året da de to tankkontraktene på Eriksberg ble solgt til Leif Høegh & Co. Høegh fikk det ene skipet levert som *Høegh Skean* i desember 1954, mens det andre ble kansellert mot en erstatning på 2.2 millioner kroner. Høegh lot certepartiet overføres til et søsterskip som var under bygging ved Eriksberg, *Høegh Sword*, og fikk derved sikret lønnsom beskjeftigelse.

Markedet tok seg gradvis opp fra 1955 inn i 1956 og kulminerte med Suez-krisen høsten og vinteren 1956/57. Gullkantede rater og stengt Suez-kanal stimulerte til en voldsom kontrahering, spesielt av tank.

I 1954/55 lanserte mange verksteder en ny type av store trampskip på 10-12.000 tdw, og for mange rederier fremstod disse som gunstige alternativer til investeringer i tank som på den tid opplevde et betydelige tonnasjeoverskudd. Odd Berg kontraherte i februar 1955 to slike skip ved Eriksberg for levering i 1958, byggenummer 498 og 499. Mot slutten av året tok rederiet et tredje søsterskip, nummer 516, og et tankskip på 19.500 tdw, nummer 515. Tre måneder senere, i februar 1956 ble også nummer 518 kontrahert som søster av 515.

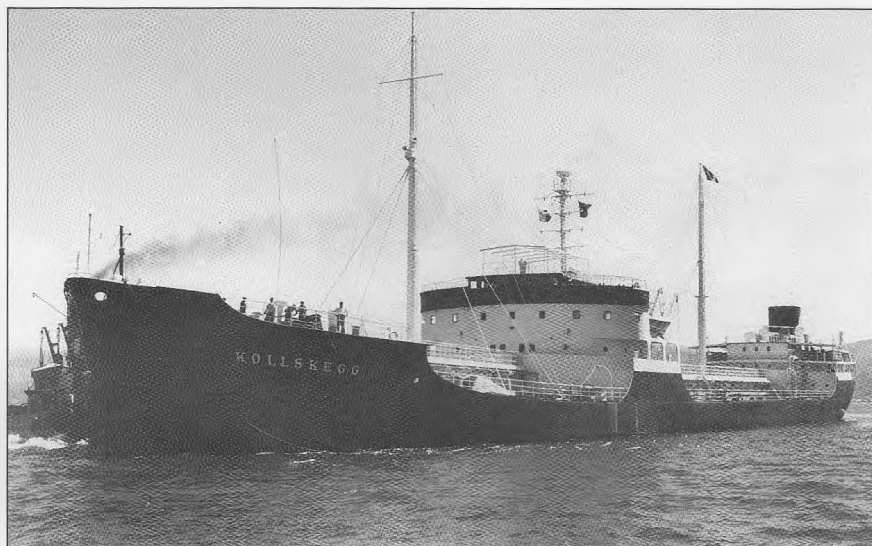
Kontraheringsfeberen slo ytterligere til ved årsskiftet 1956/57 med et 4.000 tdw kjøleskip fra L.J. Thompson & Sons og en turbintanker på 40.000 tdw fra Kieler Howaldtswerke for levering først på 60-tallet.

Samtidig ble flere eldre skip solgt til gode priser.

Motortanker *Kollgrim* fra 1941 hadde gjort seg ferdig med sitt gode reisercerteparti i august 1954 og ble deretter tatt hjem til Oslo for opplag. I februar 1955 ble det overlevert til et Bermuda-selskap disponert av Nordström & Thulin i Stockholm for 5 millioner kroner og bygget om til malmskip i Sunderland.

Igså to andre tankskip gikk til svenske kjøpere i september 1956 da markedet virkelig tok av. Det var den lille *Kollbjørg* fra 1941 som ble solgt til Ödmark & Andersson i Härnösand for 8.9 millioner kroner og levert i Rotterdam. Samtidig ble også *Koll* fra 1947 levert til Ståhlbergs Grufe-Aktiobolags rederi, Stockholm, for hele 24.8 millioner kroner - nesten tre ganger byggesummen. Begge var nettopp levert på gode reisercertepartier for 18 og 12 måneder, og optimismen var påtagelig. For Berg må salget av *Koll* ha vært den relativt sett beste salgsforretning i rederiets historie.

De to gjenværende 15.000-tonnerne *Kollskegg* og *Kollstein* ble først sluttet på kortere reisercertepartier i 1955/56 og deretter videre på 5 års TC til Shell fra 1956/57. Samme forløp fikk 18.000-tonneren *Kollgeir*, men bare for 3



Kollskegg fra 1950 var søster av Koll (2). Young & Sawyer

år til BP. Den første av de to 19.500-tonnerne ble sluttet 5 år til Caltex fra levering, mens den andre forble avsluttet. Allerede i august 1956 ble kontrakten for den tredje shelterdeckeren gjort om til turbintanker på 36.000 tdw og sluttet 5 år til Caltex til den gullkantede raten 29 shipping per tdw per måned.

Depresjon og 60-dilemma

Våren 1957 falt markedet sammen. Suez-kanaler ble åpnet i mai, og ut gjennom året var det tydelig at verdensøkonomien kom inn i en stagnasjonsperiode. For skipsfarten ble det særlig vanskelig med den store ordremasse som skulle leveres de nærmeste år, og først i 1963 kom det igjen noenlunde balanse i markedet.

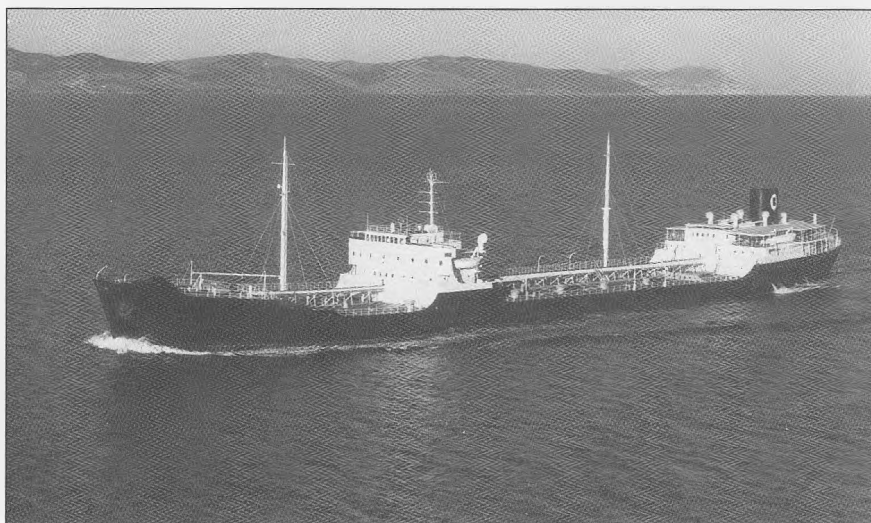
Odd Bergs rederi var i en komfortabel situasjon med gode fraktinntekter og storparten av flåten sikret på gode certepartier fremover. Svakheten var nok tørrlastskipene, særlig etter at markedet sviktet. Lakeskipene ble utbudt for

salg, og det lyktes å selge *Kollbryn* i desember 1957 for 3.8 millioner kroner til et finsk rederi. Leveringen fant sted i Glasgow i slutten av januar 1958. Søsteren *Kollfinn* ble værende i flåten, men kom i opplag i Langesund i 1959. Da skipet ble solgt i oktober 1959 var prisen kommet ned i 1.6 millioner, og Arne Sveens Rederi overtok det i Langesund.

De to store shelterdeckerne fra Eriksberg ble levert på denne tid. *Kollgrim* gikk prøveturen på Vingamilen utenfor Göteborg 30. januar 1958 og ble overtatt av kaptein Leif Dahlgundersen. Den ble på 13.000 tdw og hørte til verftets standardtype. Skipet var sluttet for 3 års reiser til Volkswagenwerke med biler fra tyskland til USA og kull tilbake. Senere ble den sluttet til Kawasaki på TC fra 1959. Søsteren *Kollbjørg* fulgte i mai 1959. Skipene kom til å seile ti års tid for Odd Berg.

Så kom tankskipene. Berg hadde satset på Eriksbergs nye type på 19.500 tdw, en

Kollgeir på 18.360 tdw ble levert fra Eriksberg i 1952. Fotoflite





Rederiet fikk levert to 19.500-tonnere fra Eriksberg i 1958/60, søstrene Kollbryn og Kollbris av moderne arrangement. Young & Sawyer

moderne og attraktiv skipstype med bro og maskin akter. *Kollbryn* ble levert 24. april 1958 og gikk direkte inn på sitt 5 års TC til Caltex til 30/- (30 shilling per tdw per måned). Søsterskipet *Kollbris* ble levert i januar 1960, men måtte ta til takke med et temmelig labert spot-marked. De første ti årene gikk det på kortere reisecertepartier i amerikanske farvann, men ble i november 1962 sluttet for 6 år til BP til raten 18/-, som ikke var så verst, tidene tatt i betraktning. Slik kom *Kollbris* i første omgang til å bidra langt mer beskjedent enn sin søster.

Rederiets flaggskip og stolthet arvet navnet *Koll* og ble levert fra Eriksberg i august 1959. Det var et turbintankskip på 36.550 tdw og gikk inn på 5-års TC til Caltex til 29/-.

Ved inngangen til 1960 hadde Odd Berg derved følgende tonnasje:

mt <i>Kollskegg</i>	15.500	1950	TC 5 år Shell
mt <i>Kollstein</i>	15.550	1950	TC 5 år Shell
mt <i>Kollgeir</i>	18.360	1952	TC 3 år BP
mt <i>Kollbryn</i>	19.725	1958	TC 5 år Caltex
mt <i>Kollbris</i>	19.775	1959	løsfart
tt <i>Koll</i>	36.550	1959	TC 5 år Caltex
ms <i>Kollgrim</i>	13.000	1958	TC Kawasaki
ms <i>Kollbjørg</i>	13.000	1959	løsfart
ms <i>J L Thompson</i>	4.000	1961	usluttet
tt <i>Kieler How</i>	40.000	1963	usluttet

Situasjonen rundt 1960 var et svakt marked med betydelig tonnasjeoverskudd i de fleste trades. Utviklingen pekte klart i to retninger, mot større enheter generelt og mot bulkskip for tørrlast. Kontrakten ved J L Thompson ble først utsatt før den i 1961 ble gjort om til bulkskip på 25.000 tdw. Samtidig ble også turbintankeren ved Kieler Howaldt reforhandlet fra 40.000 til 54.000 tdw. Slik gikk det til at de to kontraheringene fra vinteren 1956/57 ble

levert sommeren 1963, bulkskipet *Kollfinn* på 26.814 tdw og tankskipet *Kollskegg* på 54.446 tdw.

Kollfinn var ved levering blant landets største bulkskip, mens «supertankeren» *Kollskegg* mått se seg forbigått av en ny generasjon store skip, anført av *Berge Bergesen* på 91.000 tdw fra Rosenberg samme år. Det var nye tider; begge nybygningene hadde både bro og maskineri akter.

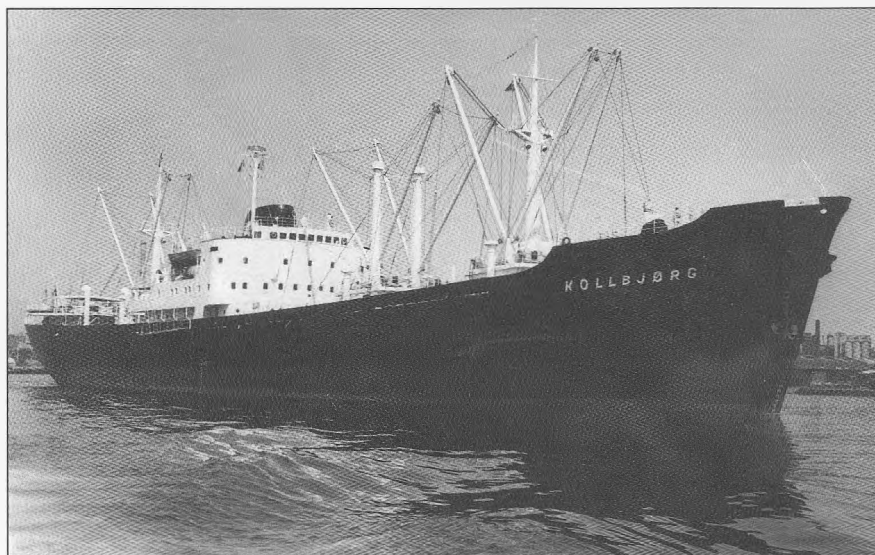
De gode certepartiene fra Suez-boomen ebbet ut fra 1960. *Kollgeir* ble tilbakelevert dette året, fulgt av *Kollstein* i 1961, *Kollskegg* i 1962 og *Kollbryn* i 1963. *Kollbris* hadde siden levering i 1959 gått i løsfart. Dette må ha medført en tydelig reduksjon i rederiets cashflow. Under de rådende forhold ble de to eldste solgt straks certepartiene løp ut, *Kollstein* i 1961 til Erling Hansen i Kristiansand og *Kollskegg* til Norsk Skipsopphugning i Grimstad året etter. Også 18.000-tonneren *Kollgeir* ble avhendet i januar 1963 og den eldste 19.000-tonneren *Kollbryn* i 1964. Slik gjennomførte rederiet en sterk tonnasjeutskifting i begynnelsen av 60-tallet.

Rederen selv kunne feire sin 60-årsdag 6. desember 1964. På dette tidspunkt var sønnene Knut og Henrik Berg kommet med i rederiet som med innehavere, mens Per Brunsvig var kontorsjef. Staben talte ellers mannskapssjef, flere inspektører som Alf Wisth og Warpe, mens befraktingen ble skjøttet av rederne i samråd med Hjalmar Bjørges meglerforretning.

Tank og bulk

Høsten 1963, kort etter at de to nye skipene var kommet i fart, tegnet Odd Berg kontrakt på to skip fra Eriksberg, et bulkskip på 33.000

Sbelterdeckerne Kollbjørg og Kollgrim ble levert fra Eriksberg i 1958/59. U/Arne Sognnes



tdw som skulle bygges ved Uddevallavarvet og en turbintanker på 90.000 tdw. Dette var skip av tidsmessig type og størrelse som ble levert i 1966; bulkskipet Kollgeir i mars og tankeren Kollbryn i november.

Etter denne leveransen hadde rederiet en balansert flåte bestående av fire tank- og fire tørrlastskip:

mt <i>Kollbris</i>	19.775	1959	
tt <i>Koll</i>	36.550	1959	
tt <i>Kollskegg</i>	54.446	1963	
tt <i>Kollbryn</i>	99.347	1966	
ms <i>Kollgrim</i>	13.000	1958	shelterdecker
ms <i>Kollbjørg</i>	13.000	1959	shelterdecker
ms <i>Kollfinn</i>	26.814	1963	bulk
ms <i>Kollgeir</i>	33.590	1966	bulk

Fra en god periode i 1963-66 svekket markedet seg utover året, men dystre utsikter for 1967. I juni brøt det imidlertid ut krig i Midt-Østen, Suez-kanalen ble stengt og tankratene steg til himmels. Dette påvirket generelt Bergs flåte, selv om *Kollbris* var låst fast i et svakt 6-års TC fra 1963 og *Kollskegg* var sluttet på et svakt 12 måneders reisecerteparti frem til høsten 1967. Trolig var også nybygningen *Kollbryn* sluttet på et kortere certeparti. Men 36.000-tonneren *Koll* ble solgt allerede i juni 1967 til amerikanske kjøpere og levert i oktober - sikkert til en meget god pris. Rederiet lyktes imidlertid å befrakte skipene til gode betingelser så snart certepartiene var ute og gjorde nok en betydelig gevinst i 1968.

Dette gav støtet til kontrahering av et stort skip, en OBO-carrier (oil-bulk/oil) på 151.000 tdw, i juni 1968. Leveringen var satt fire år frem i tid, til 1972.

I mellomtiden ble de to shelterdeckerne *Kollgrim* og *Kollbjørg* solgt i 1969/70 til den greske rederen Michail A Karageorgis., og også turbintankeren *Kollskegg* gikk til greske kjøpere i 1969.



En opsjonskontrakt i 1956 ble omsider fullført som bulkskipet Kollfinn i 1963. Fotoflite

Bulkskipene *Kollfinn* og *Kollgeir* ble sluttet i verdensomspennende bulkfart. Begge var godt utstyrt med bomber, og *Kollgeir* fikk i 1969 innsatt heisbare bildekk under T/C til Star Shipping i Bergen.

I en periode på 15 år fra 1967 var rederiet også engasjert i ro/ro-fart i Vestindia. Gjennom Bjørge var det utviklet en T/C-forretning for tre små ro/ro-skip til Pan American Mail Line ved firmaet Chester Blackburn & Roder i Miami. Skipene ble bygget for Bergs selskaper ved Ankerløkken Glommen og ett subkontrahert til Aukra, levert i 1968/70 som *Panamerica*, *Panatlantic* og *Pancaribe*. De ble drevet under norsk flagg og av norske mannskaper i linjefart fra Miami til forskjellige steder i Caribbean.

Den siste boom

Etter boomen i 1967 hadde markedet holdt seg relativt bra, og siden Suez-kanalen forble

stengt stimulerte dette til bygging av store tankskip som likevel måtte ta turen rundt Afrika på veien fra Midt-Østen til Europa. I slutten av 1970 kontraherte også Odd Berg en slik VLCC - Very Large Crude Carrier - fra Uddevallavarvet. Fremtiden lå i store enheter, og Odd Bergs rederi ville følge med.

Fra 1971 falt markedet tilbake og var en tid temmelig svakt, inntil det begynte å stramme seg opp mot slutten av 1972 og inn i det neste året. 1973 kom til å oppleve en kontraheringsboom uten sidestykke - ihvertfall målt i tonnasje - inntil boom'en kulminerte med krigsutbrudd i Midt-Østen i oktober 1973. Rederiet fikk levert sitt store kombinasjonsskip på 151.000 tdw fra Eriksberg vinteren 1972, døpt *Koll*, og fylte samme år opp ordrebøkene med to mellomstore tankskip på 135.000 tdw fra Eriksberg. 18. mai 1973 ble også det største skip levert, turbintankeren *Kollbjørg* på 229.000 tdw fra Uddevalla og kom ut i et gnistrende godt marked.



Utviklingen gikk raskt på 60-tallet, og i 1966 fikk rederiet levert en turbintanker på nær 100.000 tdw, Kollbryn fra Eriksberg. Fotoflite



Kombinasjonsskipet Koll (4)
på 153.000 tdw kom i fart i
1972. Airfoto of Penang

Ved inngangen til 1973 stor Odd Berg da med følgende skip:

mt Kollbris	19.775	1959	
tt Kollbryn	99.347	1966	
mt Koll	153.300	1972	
tt kontr Uddevalla	229.000	1973	
mt kontr Eriksberg	135.000	1975	
mt kontr Eriksberg	135.000	1975	
ms Kollfinn	26.814	1963	bulk
ms Kollgeir	33.590	1966	bulk
ms Panamerica	975	1968	roro
ms Panatlantic	975	1969	roro
ms Pancaribe	975	1970	roro

Rederiet søkte også å utnytte det sterke markedet til gunstige salg og kvittet seg i januar 1973 med tankskipet Kollbris fra 1960 for USD 2.2 mill og i oktober med bulkskipet Kollfinn for USD 6.0 millioner - sistnevnte på være rekordpris.

Selv om krig, oljeembargo og oljekrise satte

sitt preg på utgangen av 1973 må det ha vært et glimrende år for rederiet. De fleste skipene fortsatte å seile på gode betingelser inn i 1974, selv om frykten for stagnasjon i verdens-handelen nå begynte å bre seg.

Berg-flåten synes å ha vært sluttet på relativt korte certeparier. Da turbintankeren Kollbryn i november 1974 kom hjem til Bøvågen ved Haugesund var den en av de første norske tankere til å gå i opplag. I april 1975 kom kombinasjonsskipet Koll til Uddevalla for opplag, mens den første 135.000-tonneren Kollskegg gikk direkte fra verftet i Göteborg i mars 1975 til Uddevalla for å slutte seg til sin rederisøster. Den neste, Kollbris, la seg til ved Finnøy i Rogaland fra september samme år.

I løpet av et år måtte rederiet således legge opp fire av sine fem tankskip; bare VLCC'en Kollbjørg seilte videre. For å hjelpe på finansene ble den eldste turbintankeren, Kollbryn på 99.000 tdw, solgt til Johan Reksten i mars 1975 for USD 4.4

millioner - 18 måneder etter at slike skip ble omsatt for 20 millioner. Bulkskipet Kollgeir gikk til greske kjøpere sommeren 1975 for en god pris, USD 6.25 millioner.

I løpet av to år - fra sommeren 1973 til sommeren 1975 - hadde rederiets utsikter forandret seg radikalt. De gode inntektene hadde tørket bort; tankmarkedet var presset av reduserte skipninger og store leveranser av nye skip. På toppen av det hele hadde rederiet tegnet seg for en 24 prosent andel i kranskipet Sea Troll som var kontrahert i august 1974 fra Blohm und Voss. Leveringen skjedde i desember 1976 av det som ble betegnet som Norges dyreste skip til 550 millioner kroner.

For historien om Sea Troll hevises til artikkelen om Hjalmar Bjørge i SKIPET 3.02. På grunn av svikten i offshore-markedet ble skipet drevet i opplag i mai 1978 og gikk deretter til tvangsauksjon. Det endte med at skipet ble solgt i april 1980 til et konsortium ved Sig Bergesen dy for USD 41.3 millioner, og med et følelig tap for Odd Berg og de øvrige eiere.

Suezmax-tankeren Kollbris ble levert i 1975 som den siste av kontraktene inngått før markedssammenbruddet i 1974. Per-Erik Johnsen



Berg & Bjørge

Det ble gjort forsøk på å stabilisere situasjonen ved bl a å selge kombinasjonsskipet Koll i juni 1976 for USD 13.2 millioner, en rimelig bra pris forholdene tatt i betraktning. Også de tre små ro/ro-skipene ble solgt i 1976, men fortsatte med management fra Oslo. Derved var flåten redusert til tre skip.

Med redusert virksomhet var det naturlig å søke samarbeid med Hjalmar Bjørge om et felles driftsselskap. 15. april 1978 trådte AS Berg & Bjørge i funksjon som felles driftsselskap i Bjørges lokaler på Kronprinsesse Märthas plass 1. Rederne Knut og Henrik Berg ble knyttet til rederiet, mens eldre ansatte ble pensjonert.

Bergs tre skip ble lagt inn i det nye selskapet som fikk en flåte på åtte skip, samt driften av de tre ro/ro-skipene.

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>	230.240	1973	tank
mt <i>Kollbris</i>	133.754	1975	tank
mt <i>Kollskegg</i>	133.760	1975	tank

Etter at de eldste av Bjørges skip var anhendet i 1978, strammet markedet seg til høsten samme år og løftet seg i en god periode i 1979/80. Våren 1979 grep rederiet sjansen til å selge VLCCen *Kollbjørg* til Phillips Petroleum for USD 14.2 millioner, en sterk pris på denne tid, men bare halvparten av hva en kunne ha fått ved slutten av året.

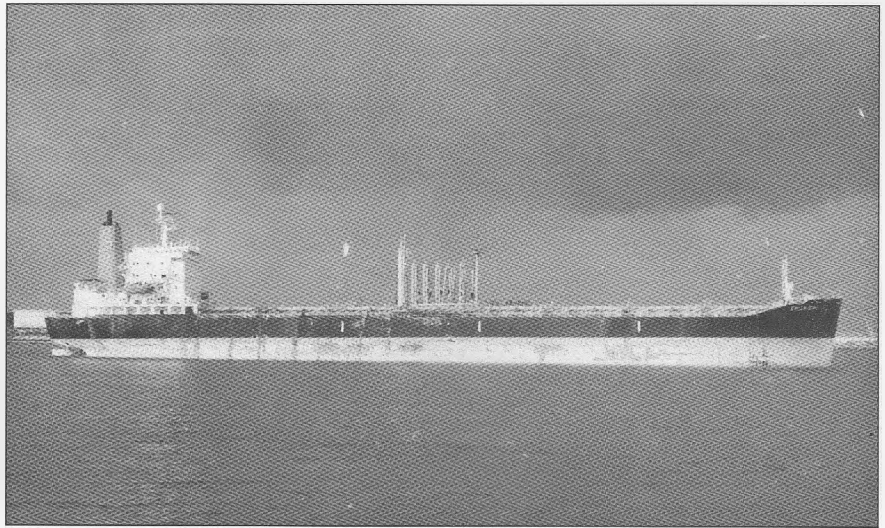
Etter denne saneringen ble eierselskapene reorganisert i 1979 som Bjørge Shipping Co AS, som nå overtok som rederi. Berg & Bjørge fikk igjen vind i seilene over boomen 1979/80. Tank-skipet *Kollskegg* ble solgt til grekere for USD 22 millioner og OBO-skipet *Bjørgholm* gikk til Arnt J Mørland i Arendal for USD 28.0 millioner med 4 års TC.

Våren 1982 ble det siste tankskipet solgt, *Kollbris* gikk til Fearnley & Eger for ombygging til tungløftskip. Berg & Bjørge beholdt en andel i skipet som fikk navnet *Ferncarrier*. De små roro-skipene i amerikansk fart ble etter alt å dømme tilbakelevert fra Chester Blackburn & Roder i 1982 og deretter solgt.

Til gjengjeld tegnet rederiet i juni 1981 kontrakt for et 54.500 tdw OBO-skip ved Uddevallavarvet til rundt USD 32 millioner, noe som på dette tidspunkt fortonet seg gunstig for et moderne og konkurransedyktig skip. Med det tradisjons-rike navn *Kollbjørg* ble det levert 20. januar 1983, men rederiet måtte da konstatere at markedet hadde sviktet fullstendig og igjen fortonet seg 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.

Slik forsvant Odd Bergs rederi etter 56 år. Gjennom sin tid hadde det vært et godt rederi for de seilende, det hadde vært dynamisk og godt drevet, inntil shippingkrisen på 70-tallet førte til store påkjenninger. Det forteller også noe om skipsfartens entreprenør-kultur, at skipsfart mer enn de noe annen næring preges av enkeltmennesker som bygger opp og utvikler sin bedrift, før den visner bort under en ny økonomisk fase.



Siste skip - OBO-skipet Kollbjørg fra 1983, her med Seateams skorsteinsmerke. Alex Duncan

Flagg og skorstein

Odd Bergs rederiflagg var svart med en «fylt» svart B plassert i en hvit oval. Skorsteinen var likeledes svart med den hvite oval og svarte B.

Kilder:

- Dag Bakka Jr Høegh. Shipping through Cycles. Oslo 1997
« A Century of Shipping. Oslo Skipsmeierforening 1899-1999. Oslo 1999
Jørgen Gunnerud: «Tankskipseentret i Oslo 1925-1939». Sjøfartshistorisk Årbok 1991
Jon Rustung Hegland: Nortraships flåte. Oslo 1976
Norwegian Shipping News, div meglerreporter, osv
Egne samlinger

Skipsliste for Odd Bergs rederi

- ds **BØKLUND** MHSQ
2111g 3620d 290.0/42.0/19.2 ft
singledecker med lang bro
T3 North East Marine Eng Co Ltd, 232 nhk
9.1912 Sunderland Shipbuilding Co. Ltd., Sunderland -272
Bygget som Petra for AS Petra (F.Wiese) Bergen
6.1918 DS Storfonds AS (Sigval Bergesen), Stavanger, od Svartfond
1.1929 AS Furulund (S. Ugelstad & Co.), Oslo, od Bøklund
12.1929 AS Furulund (Odd Berg), Oslo.
6.1930 Dampskibsselskabet Botnia AS (O. J. Eskildsen), København, od Sydhavet
8.1932 Rederi A/S Signy (Hans Lundgren), Helsingborg, od Sixten
1955 Enosis Shipping Co. SA, Puerto Limon, Costa Rica/Panama, od Enosis
1957 Ermis Shipping Cia. Ltda, Puerto Limon, Costa Rica, od Omonia

- 10.1959 Til opphugging, ankom Hong Kong 19.10.1959.

- dt **REALF** WQHJ
5562g 8340d 400.0/52.4/28.4 ft
tankskip med maskin midtskip
T3 Hawthorn Leslie & Co Ltd, Newcastle , 517 nhk
8.1918 Armstrong, Whitworth & Co Ltd, Newcastle -947
Bygget som War Rajput for The Shipping Controller, London
1920 Anglo-Saxon Petroleum Co Ltd, London
1921 od Conia
2.1925 British Molasses Co Ltd, London for GBP 60.000, od Athelbeach
1926 United Molasses Co Ltd, London
11.1929 AS Furulund (Odd Berg), Oslo for GBP 67.000, renamed Realf
3.1930 Skibs-AS Asplund (Odd Berg), Oslo
1930 Skibs-AS Asplund (Rønneberg & Galtung), Moss/Oslo
8.1935 United Molasses Co Ltd, London, od Athelmere
1940 Tankers Ltd, London
195 Mageolia Naviera SA, Panama , od Alexandros
195 Myrinella Naviera SA, Panama
3.1964 Til opphugging, ankom Split 15.3.64

- mt **KOLL** LDRI
10051g 14192d 487.4/66.0/37.3 ft
2M4 3600 bhk 11 kn MAN - 2prop
10.1930: Deutsche Werft AG, Hamburg -142 k 11.1929
Odd Bergs Tankrederi AS, Oslo
193 10044g 15080d
4.1940 i Nortraships flåte
4.1942 Torpedert 6. 4.42 av U571 øst av Cape Hatteras, på reise Curacao-Halifax-UK, 3 omkom

- ds **KOLLSKEGG** MKTB
1814g 3000d 265.0/42.1/17.9 ft
singledecker
T3 Fredriksstad MV, 216 nhk 9 knop