



FORENINGEN SKIPET

NORSK 1973
SKIPSFARTSHISTORISK
SELSKAP

Skipet

52. årgang

Løssalg kr. 110

1 | 2026



Årsmøtebyen
Stavanger

Se s. 8–19



FORENINGEN SKIPET

NORSK
SKIPSFARTSHISTORISK
SELSKAP

Postboks 87 Rådal, 5857 BERGEN
Bankgiro 7878.06.36482
IBAN NO77 7878 0636 482
BIC/Swift: DNBANOKKXXX
Organisasjonsnummer 984 337 655
Medlemshenvendelser til Leif Nordeide
leif@nordeide.net eller tel 958 59 642

Foreningen Skipet, Norsk Skipsfartshistorisk Selskap, er en ideell organisasjon som arbeider for å fremme interessen for skip, skipsfart, maritim historie og miljøer.

Medlemskap

Medlemskap koster kr 500 (+ tillegg kr 100 for medlemmer bosatt utenfor Norge) for 2026, inklusiv fire nummer av SKIPET

Formann

Per Nesje
Einerskaret 8
6521 FREI
Tel 901 65 896
per.nesje@gmail.com

Nestformann/sekretær

Erik Bergman
Gamle Drammensvei 10C
1369 STABEKK
Tel 930 61 108
bergmanus@gmail.com

Kasserer

Leif K Nordeide
Postboks 290 Nesttun
5853 BERGEN
Tel 958 59 642
leif@nordeide.net

Skipet

Utgitt av Foreningen Skipet
Årgang 52 – Nr 1– Utgave 197
Utgitt mars 2026 – opplag 1150 ex
Grafisk produksjon Grieg Medialog AS
ISSN 0333-2683

Utgivelsesplan 2026

- Nr 2** utkommer 1. juli
deadline 1. juni
Nr 3 utkommer 1. oktober
deadline 1. september
Nr 4 utkommer 15. desember
deadline 1. november

Redaktør

Dag Bakka jr
Haugeveien 31, 5005 BERGEN
Tel 414 56 807
dbakka@online.no

Faste medarbeidere

Leif K Nordeide
Frode Folkestad
Bernt Arild Torstrup

Forsiden

Sjøveien er i virksomhet året rundt.
Her ekspederer Sveasund ved terminalen
i Troms 16. november. Skipet tilhører
familierederiet Eidshaug på Otterøya
mellom Rørvik og Namsos, som et av to
skip som seiler regelmessig mellom
Sandnes/ Stavanger og Tromsø/Alta.
Vi ser at skipet også har en lossebom på
baugen for levering av fiskefôr.
Foto Vegar Andre Hansen

- 01 Leder
- 02 Horisont
- 08 Årsmøtebyen Stavanger
- 20 Hydrofoilbåtene 1966–1987
- 29 Alvei – tidligere norsk båt på besøk sommeren 2025
- 34 Sigurd Jarls grunnstøtning ved Sortland 1950
- 38 Openhatch-skipene
- 42 Mer om Johs Larsens rederi
- 43 Nye bøker
- 44 Turistklasse
- 51 Røkesalongen
- 60 Lokalforeninger
- 61 Årsmøte Stavanger
- 78 Glimt fra Kysten
- 80 Kjølleskip fra 1960-tallet
- 81 Kollisjoner

KJØP AV GAMLE ÅRGANGER AV «SKIPET»

Ta kontakt med Tom Bjørge Jensen. Telefon 416 15 048, tombjen@fredfiber.net

Lokalavdelinger

Skipet Østlandet lokalforening
Formann Erik Bergman
Tel 930 61 108
bergmanus@gmail.com

Skipet Sørlandet kontakt
Martin Mjånes
Tel 482 36 301
martin.mjanes@gmail.com

www.skipet.no

Skipet Lister og Mandal lokalforening
Formann Svein Bøgwald
Tel 917 39 343
sveinbogwald@hotmail.com
Arrangerer møter i området Flekke-
fjord-Farsund

Skipet Sør-Rogaland kontakt
Bjørn Bjune
Tel 970 28 841
bjorn.bjune@gmail.com

Skipet Haugaland lokalforening
Formann Stein-Erik Dagsland
Tel 988 34 152
stein.erik.dagsland@gmail.coim
Regelmessige møter hver første
tirsdag i måneden i Haugesund
Folkebibliotek, Kirkegaten 151

Skipet Hordaland lokalforening
Formann Arne Tandberg
Tel 950 82 823
Treff hver tirsdag formiddag i
Sandviksboder 16

Nordvest Skipshistorisk Selskap,
Ålesund
Formann Oddgeir Refvik
oddgeir.refvik@gmail.com

Skipet Nordmøre lokalforening
Formann Jørgen Strand
Tel 936 33 824
jorgen-strand@runbox.no
Møtested: NSS lokalet
Loennechengården



Vårens store møtested er denne gang er Stavanger den siste helgen i mai, Foreningen Skipets årsmøte fra fredag 29. til søndag 31. Det er utarbeidet et variert og spennende program som er presentert i eget innlegg i bladet.

Vi har også en presentasjon av byens sjøfartshistorie siden 1945 som en bakgrunn for dagens status i denne byen som har så mye strandlinje og sjøfront. Det er ingen byer i landet som har så mange bebodde øyer i sine bydeler. Og etter å ha skrevet Stavanger Sjøfartshistorie og byens sjøfartshistorie over 432 sider har jeg konkludert at Stavanger fortsatt er en sjøfartsby, til tross for at store deler av byens gamle havnestrøk nå huser puber og pizzarestauranter.

Stavangers fremvekst siden midten på 1700-tallet skyldtes i hovedsak sildehandel som utviklet seg til landets nest største skipsfartsby (etter Arendal) fra 1850-tallet. Etter kriseårene på 1880-tallet som rammet rederiene hardt, ble hermetikkindustrien byens viktigste næring. Og da denne gradvis visnet kom offshore fra slutten av 60-tallet til redning. Alle tre basert på maritim virksomhet og ressurser i havet og under havbunnen.

At det er mindre maritimt preg over havnen i dag skyldes langt på vei at havnevirkksomheten er flyttet til Tananger og at byen i dag er knyttet til omlandet med Rennfast og Rogfast, tunnelene til Ryfylkeøyene og over fjorden til Ryfylke. Men stavangerne er glade i sjøen, ref den store lystbåtflåten.

Det er mange som ivrer for å ta vare på de maritime sporene. Byhistorisk Forening passer på, Rygja Kystlag har sikret Engøyholmen med bruksbåter og levende tradisjoner, veteranbåtlagene bak Rogaland (1929), Sandnes (1950), Hundvaag I (1939) og andre holder havnebildet ved like.

Tidene skifter, møteplassene endres, men sporene etter sjøfarten er tydelige i Stavanger. Jeg håper derfor at mange har lynt til å delta i årsmøtet i sjøfartsbyen og oljebyen Stavanger.

*Med beste hilsen,
Dag Bakka, redaktør*

NATVIGS MINDE ligger på en liten holme i Byfjorden utenfor Stavanger i Rogaland. Anlegget er et godt bevart maritimt kulturmiljø og består av flere historiske bygninger, kaianlegg og sjøhus som tydelig viser områdets tilknytning til sjøfart og kystnæring.

Stedet ble etablert på 1800-tallet og har hatt ulike maritime funksjoner, blant annet knyttet til skipsopplag, vedlikehold og lagerdrift. Navnet stammer fra kjøpmann og skipsreder Niels Natvig, som eide området på 1800-tallet. Bygningsmassen består hovedsakelig av trebygninger med karakteristiske røde tak, plassert tett ved sjøen og organisert rundt kaiene.

Natvigs Minde er fredet som kulturminne og forvaltes av Riksantikvaren. Området representerer et viktig eksempel på Stavangers maritime historie og er et markant og gjenkjennelig innslag i sjølandskapet utenfor sentrum.



Lady Elizabeth
Foto Gunnar Haug

Ensom, forlatt og forblåst ligger bark **Lady Elizabeth** av Tvedestrand i Whalebone Cove på Falklandsøyene. Her har den ligget siden 1936, da den drev av fra Port Stanley hvor den hadde søkt inn i mars 1913 på vei fra Vancouver til Delagoa Bay med trelast. På vei inn gikk den på grunn, og ved inspeksjon i Port Stanley ble den kondemnert og solgt som lagerskip.

Skipet var bygd i 1879 ved Robert Thompson jr, Sunderland, for britisk reder som **Lady Elizabeth** (1775 tdw) og kjøpt til Norge våren 1906 av Lars Lydersen, Sundet i Flostla mellom Tvedestrand og Arendal. Den ble, som de fleste andre norske store seilskip, drevet med norsk

skipper og styrmann og ellers mannskap forhyret ute, reise for reise.

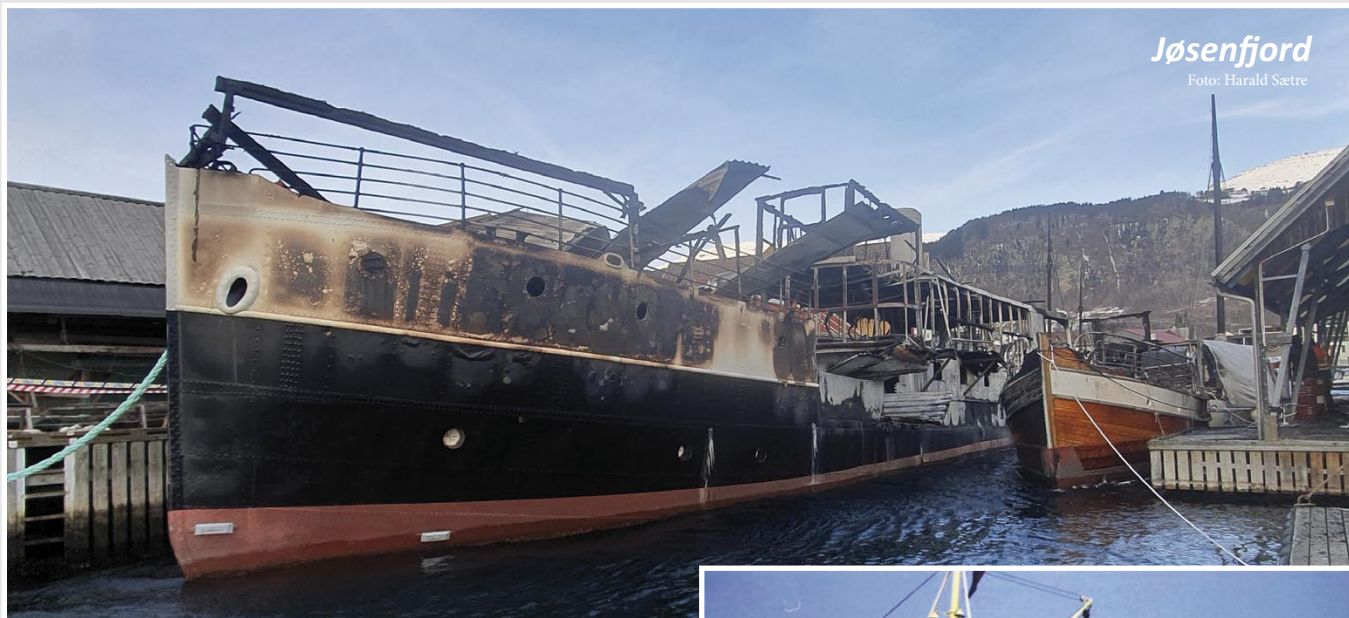
Under kaptein Knut Pettersen, Sundet, kom skuten ved Kapp Horn ut for veldig storm som feide fire mann overbord og ødela provianten. Skipet måtte søke inn til Falklandsøyene, hvor det altså skulle ende sine dager. Whalebone Cove ligger rett vest for Port Stanley, ikke langt fra der flyplassen er bygget.

Her havnet den siste av alle de norske jern/stålseilskipene, nå vi unntar *af Chapman* fra 1888, ex *Dunboyne* av Porsgrunn og Lillesand, som siden 1923 var først skoleskip for Svenska Flottan og siden 1948 hotellskip i Stockholm. Begge er de norske kulturminner.



Tau

Et annet kulturminne som nok er blitt borte var Tau-fergen **Tau** (351 brt), bygd i 1961 på Brødrene Lothe i Haugesund og innredet ved Det Stavangerske Dampskibsselskabs verksted på Klasaskjæret. Ved levering åpnet den fergeruten Stavanger–Tau med direkte avganger, etter en lokalrute med mange anløp. Kapasiteten på 30 pbe ble nok snart for liten, og i 1966 kom søsteren **Strand**. Da den ble avløst i 1973 kom den over i Midtsambandet Stavanger-Nedstrand med flere anløp og gikk her inntil 1986; fra 1976 omdøpt **Ombo**. Som reserveferge kom den bl a til å seile i turistrute på Lysefjorden.



Jøsenfjord

Foto: Harald Sætre

I oktober 1992 ble den solgt langt bort, til Expreso del Este SA i Ekvatorial-Guinea, og fikk navnet *Soledad II*. I 2002 skal den ha grunnstøtt på vei inn til Malabo på øyen Bioko utenfor kysten. Her ble den liggende i flere år på det som synes å være en skipskirkegård. I dag er den borte; den var også et slags kulturminne...

Natten til torsdag 29. januar 2026 ble en svart dag for norsk fartøyvern. Da tok det til å brenne ombord i **Jøsenfjord** som lå ved Hardanger Fartøyvernssenter i Norheimsund. Brannen tok tak og spredte seg til hele skipet; flammene spredte seg til *Tafford* som lå ved siden av. Brannvesenet fikk kontroll over brannen, men utpå morgensiden var **Jøsenfjord** et rykende vrak.

Ulykken rammet først og fremst Nye Jøsenfjord Rutelag som eier veteranen fra 1886 og alt det arbeid, både stålarbeid og det omfattende dugnadsarbeid som var lagt ned i restaureringen. Dette har pågått gjennom flere år, anslått til en verdi av 60 millioner kroner. Nå pågikk arbeidet med innredningen som siste del av arbeidet.

Det ser ut til at brannen særlig har herjet midtskips, men skroget er tett. Nærmere inspeksjon viser at skadene ikke var



Jøsenfjord

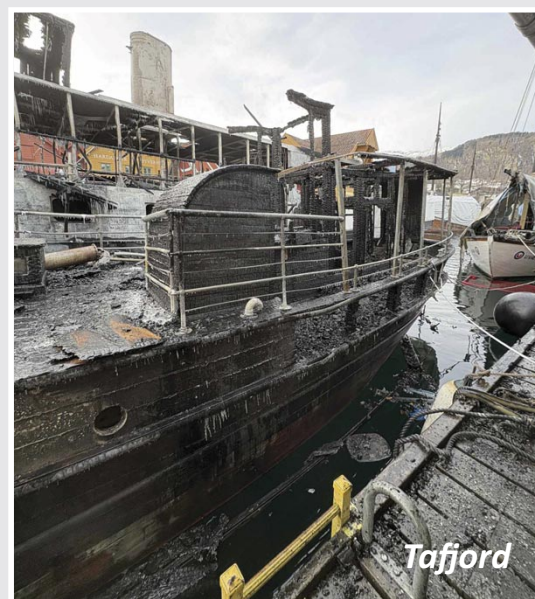
så fullstendige som først fryktet. Parallellen til ds *Stord* som ble ødelagt av brann våren 1988 like etter at den var satt i fart, melder seg.

Og bygderutebåten **Tafford** (45 fot), bygd 1927 på Vestnes, fikk store brannskader. Status på denne er foreløpig ukjent.

Det er uansett trist når så omfattende frivillig arbeidsinnsats går opp i flammer.



Tafford



Tafford



KNM Alta, vårt største bevarte trefartøy, som ligger ved Akershuskaien i Oslo sentrum, har hatt noen vanskelige år hvor skipet ikke har vært seilingsdyktig. Venneforeningen for KNM Alta, som eier fartøyet, har det siste året klart å vende utviklingen, dels med hjelp fra søsterforeningen KNM Narvik, og fått gjennomført nødvendig vedlikehold. Foreningen er nå blitt medlem av Norsk Veteransklubb og støttes av Stiftelsen Marinens Veteranskip.

KNM Alta er på 48 meters lengde, bygd i 1952 av Hodgeson Bros, Gowdy & Stevens, East Boothbay i Maine, USA, som USS MSC 104, men ble overført til Belgia året etter som *Roselare*. Den kom til Norge i 1966 som KNM Alta M 314. I Norge inngikk den i Sauda-klassen på 10 fartøy, hvorav fem var bygd i Norge. Kommandoen ble strøket i mai 1996 og fartøyet samme år overdratt til Fartøy-laget KNM Alta.



Stiftelsens Marinens Veteranskip er nå i full gang med å restaurere Fjordbåten ***Iona*** ved Promhavn Slipp på Nærnes. *Iona* er en av de siste av rundt 80 Fjord-båter på

55 fot bygd på norske båtbyggerier under krigen for tysk regning, basert på en konstruksjon av Richard B Furuholmen. Mange ble i 1945 overtatt av Forsvaret, dels solgt og dels brukt til transport.

Denne ble tatt i bruk som K Art 77 for Kystartilleriet og senere som transport til Oscarsborg som SKØ 102 Oscarsborg. Solgt i 1971 til Oslo Undervannsklubb med navnet *Iona*. Omfattende fornyet i 2006, men fortsatt med opprinnelig utseende. Riksantikvaren og Akershus Fylkeskommune besluttet å restaurere henne tilbake til opprinnelig stand. Promhavn Slipp og Isegran Fartøyvernsenter vil stå for arbeidet. Intensjonen er at Marinens Veteranskip vil overta eierskapet når ferdig restaurert og hun vil da bli stasjonert i Horten som et seilende veteranskip.





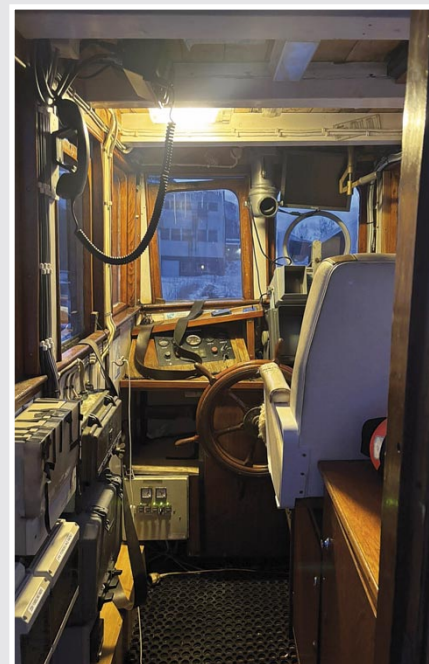
Gamle Lofotferga har i mange år vært i bruk til turer og charter i Svolvær, men har i de senere år forfalt etter at rederiet gikk konkurs i 2022. DnB i Bodø sørget for å holde fartøyet flytende i håp om redning, og nye krefter har kommet til med Per-Erling Olufsen fra Foreningen Gamle Lofotferga og med støtte fra Nordlands Fylkeskommune. Den 5. desember i fjor ble Gamle Lofotferga registrert på Foreningen.

Det er utarbeidet en plan for restaurering av fartøyet innen 2030. Fergen var i fjor flyttet til Saltdal Verft på Rognan. Bilene fra interiøret i tatt i desember, slik den nå ligger.

Lofotferge II (99 bрт) ble bygd i 1956 av tre ved Em Moen & Søn, Moen ved Risør, for Lofoten Ferjeselskap i Kabelvåg. Solgt i 1976 som arbeidsbåt *Lofotpel*, ble den fem år senere restaurert som *Gamle Lofotferga*. I nær original stand ble den i 2010 fredet av Riksantikvaren og var i



mange år i god stand. Nå går den inn i en ny livsfase, med ny energi og støtte, men fortsatt som en tidskapsel.



Tildelinger til fartøyvern

Riksantikvarens tildeling til fartøyvernprosjekter ble publisert 2.februar, til sammen 76 millioner kroner.

Det var denne gang kommet inn søknader om 426 millioner kroner fra 165 søkere. Av de 76 millionene er 7,5 millioner allerede øremerket i tilsagn i fjor, slik at det dreier seg om 69,8 millioner i nye penger.

Det høye søknadsbeløpet viser både at det er stor aktivitet innen fartøyvernet og at behovet for tilskudd er stort. Tilskuddene blir prioritert til 1) prosjekter som er i gang eller tar opp slipp /dokk som følge av tidligere tilskudd, 2) fartøy med pålegg som må gjennomføres for å opprettholde fartssertifikatet, og 3) fartøy som er vernet.

Fylkene som får mest er Vestland (13,0 mill), Rogaland (12,5), Telemark (8,5), Nordland (5,95), Trøndelag (5,58), Oslo (5,0), Akershus (3,8), Innlandet (2,8), Møre og Romsdal (2,45), Østfold (2,47), Troms (1,2), Finnmark (0,83) og Vestfold (0,8 millioner).

Norge er det eneste land som har fartøyvern som egen post i statsbudsjettet og som har faginstanser på statlig og regionalt nivå.



Marinens kulturarv

Det eksisterer flere historiske marinefartøyer, men de kanskje viktigste er ikke under Marinens eie og ansvar. For å få til et utvidet nasjonalt ansvar, drift og formidling av våre historiske marinefartøyer ble **Stiftelsen Marinens Veteranskip** (MSV) formalisert 1. januar i år ved navneendring fra Stiftelsen KNM Narvik.

Stiftelsen ledes kontreadmiral Trond Grytting og holder naturlig nok til på Karljohanvern. Det dreier seg om en sivil institusjon basert på frivillighet og ekstern finansiering, men med stor sjømilitær kompetanse. Sterk ledelse, klare mål og mange sponsorer og støttepillere burde love for en god utvikling videre.

Meningen var å overføre Forsvarets museer til kulturetaten, men beslutningen ble omgjort og **Forsvarshistorisk Museum** ble etablert i fjor, direkte under Forsvarsdepartementet. Dette omfatter Luftforsvarsmuseet i Bodø, Rustkammeret i Trondheim, Bergenhus Festningsmuseum, Oscarsborg museer i Drøbak, Marine-

museet i Horten, Norges Hjemmefront-museum og Forsvarsmuseet på Akershus, samt Forsvarets flysamling på Gardermoen. Dette burde love for en sterk faglig ledelse ved museene.

De historiske marinefartøyer er delt mellom flere eiere. *KNM Hitra* (subchaser fra 1943) på Haakonsværn eies av Marine-museet sammen med kanonbåten *KNM Blink* (1965) og undervannsbåten *KNM Utstein*, kongesjaluppen *Stjernen* (1899) eies av en stiftelse ved Stjernens Matroser, Horten, minesveiperen *KNM Alta* (1953) av Venneforeningen KNM Alta i Oslo og fregatten *KNM Narvik* i Horten av Stiftelsen Marinens Veteranskip. Kanonbåten *Tyr* fra 1887, alias *Bjørn West*, ligger på Bredalsholmen Fartøyvernsenter og eies der inntil videre.

Den eneste bevarte Tjeld-klasse MTB, *KNM Skrei* (1965) ble overlatt Marine-museet i 1992, men har hatt en omflakkende tilværelse. Den fikk riktignok en restaurering på Haakonsværn i 2014, og det diskuteres flere alternativer for plassering, bl a i Mandal.

Selv om det dreier seg om statlige fartøyer synes initiativet for bevaring i mange tilfeller å ha kommet fra privatpersoner. Det gjelder både *KNM Hitra* som vrak som Marinen forbarmet seg over, og *KNM Narvik*, hvor innflytelsesrike personer gikk sammen om stiftelsen i 2007. Kongesjaluppen *Stjernen* ble restaurert for Inge Steenslands regning, og *KNM Alta* ble reddet ved initiativ fra marinefolk i Oslo. I det hele synes Sjøforsvarets befatning med sin kulturarv å ha vært temmelig tafatt og tilfeldig, til tross for mange interesserte og engasjerte marinefolk. Det gjelder både fartøyene og driften av Marinemuseet som har vært litt opp og ned.

Slik sett er det positivt at Forsvarets museer er plassert direkte under Departementet, og ikke henvist til hva som måtte falle fra Marinens bord. Og Stiftelsen Marinens Veteranskip burde komme på linje med de øvrige av Forsvarets museer og bli rustet med et helhetsansvar for våre historiske marinefartøyer. Det trengs!



Fra Solsiden i Risør med havnen full av seilskip, ca 1905.

Risør Seilskuteklubb

Seilskutetradisjonene og interessen for seilskip er av de subkulturere som har visnet med årene. Seilskipene forsvant fra handelsflåten for rundt 100 år siden, og selv om det ut gjennom 30-tallet ble tatt initiativ til en norsk minneskute, har interessen ebbet langsomt ut.

I 1934 ble det etablert en forening i Oslo med navn Norsk Seilskuteklubb, på initiativ av redaktør Fred A Fredhøi. Formålet her var nettopp å ta vare på minnene fra seilskipstiden og skaffe en nasjonal minneskute som ble realisert med *Lingard* fra 1894. Denne ble kjøpt og restaurert, men tatt av tyskerne som lagerskip under krigen og var deretter moden for opphogging.

Den samme tanken tok form i Risør, den hvite by ved Skagerrak. Byen hadde vært en stor sjøfartsby med rederier og skipsbyggerier, og mange hadde hatt noen år til sjøs. Vel hadde byen en sjømannsforening med de «ramsalteste av våre sjøveteraner», men Risør Seilskuteklubb, stiftet 17. mars 1936, var åpen for alle kvinner og menn med interesse for seilskip og shantykor.

Seilskuteklubben ble omfattet med stor interesse og fikk 76 medlemmer på stiftelsesmøtet. Foreningen ble møtt med stor interesse og kom i gang med regelmessige møter, shantykor og en kvinneforening ble opprettet i 1939 som samlet inn penger ved sin årlige basar. Det ble arrangert en årlig lapskausfest i november, juletefest for medlemmene 3. juledag og juletefest for eldre sjøfolk, spesielt invitert, 30. desember hvert år. I 1939 overtok «Skuteklubben» også å drive Leseværelse for sjøfolk, som ble noe av et møtested. Dette ble drevet like til 1972.

I Risør hadde tollbetjent Ole Halvorsen i 1907 tatt initiativet til innsamling av

skutebilder og annet i regi av Sjømannsforeningen. Dette fikk etter hvert stort omfang, og i 1934 stilte kommunen til rådighet et lokale i Rådhuset hvor samlingen fikk plass. Her holdt de til i tre år, til politimesteren trengte lokalet, og samlingen ble stuert ned i mange år. I 1957 ble den overlatt til Skuteklubben og satt opp i deres lokale, og da klubben i 1991 kunne flytte rett over gaten til Rådhuset, kom samlingen opp på veggene i samme lokal som i 1934. Her henger den fortsatt.

Om interessen for Seilskuteklubben bleknet, så forsvant den ikke. Foreningen levde videre og fikk drahjelp fra Trebåtfestivalen, skoleskipet Sørlandet og arrangement som Kulturnatt. Fortellingen av seilskutetiden ble holdt levende. De senere år har Risør Sjømannsforening i 2023 fått sin voluminøse 450-sides 150-årshistorie, «Den lange reisen», skrevet av Tor Arnt Dahlstrøm. Han har også skrevet Risør Seilskuteklubb gjennom 90 år, utgitt i høst.

Dette viser at formidlingen av Risørs maritime historie har fortsatt, at den fortsatt er en del av byens identitet og særpreg. Seilskuteklubben er i seg selv et uttrykk for vår maritime kultur og bidrar til å holde historien levende.



Berit Aanonsen, Signe Lindstøl og Solveig Aanonsen trer til med dugnad i Seilskuteklubben



Stavanger er en by som har vokst frem langs sjøen fra handel og sjøfart i Vågen og Østre havn. Bildet er tatt i 2010 ved levering av bøyelasteren

Årsmøtebyen Stavanger

Av DAG BAKKA

Stavanger ligger vendt mot havet og fjorden. Gjennom hele sin historie har byen levd på sjøens ressurser og gjør det fortsatt, selv om de strengt tatt ligger under havbunnen. Og selv om de siste tiårs globalisering har gått hardt ut over byens skipsfart, så bærer byen fortsatt sterkt preg av en maritim fortid.

Norsk skipsfart ble i etterkrigstiden preget av Bergesen-rederiene, utviklingen av Rosenberg Mek Verksted til et av landets største skipsbyggerier og rederier som Brødrene Olsen og Peder Smedvig. I nærsjøfarten fikk byen rederier som O H Meling, Einar S Haver og Simon Møkster. Det Stavangerske Dampskibsselskab var blant landets største ruterederier, og Smedvig fikk levert landets første borerigg i 1972. Fra 1970-tallet kom offshore naturlig nok til å sette sitt preg på virksomheten, med oljebaser og med oljeselskapenes virksomhet innen leting, utbygging og drift.

Rik historie

Som de andre byene i sørvest er det sildehandelen som skapte Stavangers velstand i siste del av 1700-tallet, med oppkomsten av handelshusene Jacob Kielland, Ploug & Sundt og senere J A Køhler & Søn – samtlig var innflyttere til kjøpstaden.

Fiskeri og handel skapte skipsfart på Østersjøen, senere Middelhavet og like til Vestindia, og med store ringvirkninger med skipsbygging og maritime håndverk. Etter Napoleonskrigene og 1814 falt skipsfarten tilbake til østersjøfarten med mindre fartøy med saltsild ut og korn tilbake. Det var fra Stavanger den første organiserte utvandring tok til med to skip utrustet av J A Køhler i 1836, og i det neste tiåret kom stavangerskuter med i langfarten til Sør-Amerika og Østen. Fra 1850 opplevde byen en veldig ekspansjon i skipsfarten som førte den til posisjonen som landets nest største skipsfartsby, etter Arendal, på 1870/80-tallet.

Den internasjonale krisen på 1880-tallet gikk hardt ut over byens skipsfart, og mye av nyskapningen retter seg nå mot hermetikkindustrien. Stavanger ble mye av en industriby, med rykende skorsteiner over østre bydel. Fortsatt var byen avhengig av råstoff fra havet, sild og brisling.

Stavangers ledende posisjon i skipsfarten ebbet ut med seilskipene. Prestesønnen Sigval Bergesen kom i gang med rederi i selve kriseåret 1887 og ble raskt det ledende rederiet i byen. I 1914 hadde byen en flåte på 51 dampskip foruten Stavangerskes 15 ruteskip, samt 16 seilskip og 10 fiskedampere. De største rederne utenom Bergesen og Stavangerske var Ths S Falck, Holdt & Isachsen, Lauritz Kloster, Madsen & Jespersen, Kornelius Olsen og Brødrene Olsen.

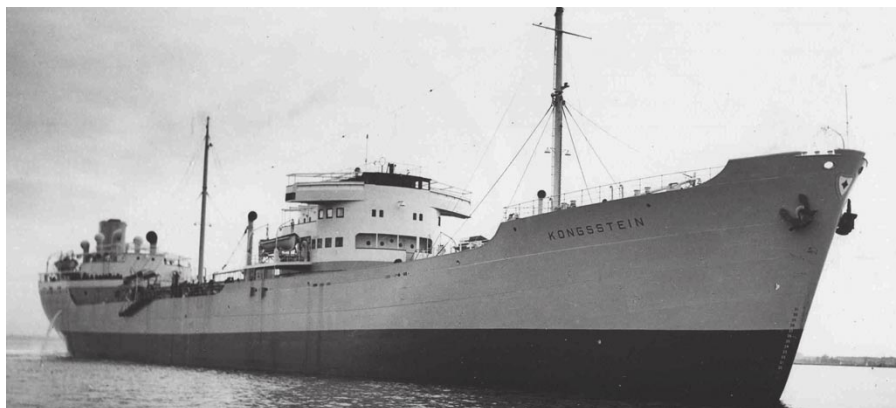
Som for sørlandsbyene skulle tankfarten bli redningen også for Stavangers skipsfart i mellomkrigstiden. Kornelius Olsen fikk levert mt *Hidleffjord* (11000 tdw) i august 1928, fulgt av Bergesens *Dalfønn* (13000 tdw) i desember. I 1939 hadde byen 13 store tankskip, og i mellomtiden hadde Sigval Bergesen dy i 1935 brutt ut av familiefirmaet og etablert sitt eget rederi.

Friskere form

Stavangers maritime næringsliv antok en friskere form fra 1945.

Det skyldtes langt på vei en ny generasjon redere som nå fikk utfolde seg, Sigval Bergesen OS (1912–1965), Alf Gowart-Olsen (1912–1972) og Torolf Smedvig (1917–1977), samt Sigvals fetter Sigval Bergesen dy (1893–1980) i Oslo, men med kontor også i Stavanger. De tre første skulle være de ledende personer i Stavanger Rederiforening gjennom mange år og samarbeidet f eks om realiseringen av Hotel Atlantic med Atlantic Hall som ble Stavangers første moderne hotell.

De hadde ellers ulike løpebaner. Sigval Bergesen OS og Torolf Smedvig hadde fått en god internasjonal utdanning som rederarvinger, mens Alf Gowart-Olsen nærmest var blitt kastet inn i Brødrene Olsen i 1932 etter at faren Gudmund Olsen og broren Johan Carsten døde med kort mellomrom. Han måtte avbryte utdanningen i Oslo og reise hjem for å overta en aktiv meglerforretning og et beskjedent rederi. Hans store foretak ble Skibs-AS Solvang startet i 1936 som tankrederi og hovedforetak. Som reserveoffiser var han med i kampene i Norge i 1940 og havnet



Motortanker Kongsstein (16400 tdw) lå klar til levering fra svensk verksted da krigen var over i 1945. Det ble en flying start for rederiet, Brødrene Olsen. Foto fra Kockums

senere på Grini for motstandsarbeid. Her ble han valgt til tillitsmann for fangene, noe som skulle gi ham mange venner, men også dystre opplevelser f eks ved å være til stede ved henrettelser.

Også Torolf Smedvig hadde vært aktiv i motstandsbevegelsen. Han fremstod som leder av Milorg i maidagene 1945 og skulle bli en markant næringslivsleder; spesielt i starten på oljeeventyret.

Alle disse tre var dyktige shippingfolk og pleiet vennskapelig omgang, men drev helt adskilt. En ting hadde de likevel felles: satsning på tankskip i gjenreisningen og videre. Ved utgangen av 1952 hadde rederiene, inkl Kornelius

Olsen, til sammen 14 store tankskip, foruten Sigval dy's fire, som jo var registrert i Stavanger og bemannet herfra.

Sigval Bergesen dy drev sin forretning i Stavanger ved Erland Bassøe (1893–1976). Sig dy hadde tråkket den stavangerske elite ettertrykkelig på tærne da han i juli 1942 kjøpte Norges Banks aksjer i Rosenberg Mek Verksted til 90 prosent av pålydende, etter at et stavangersk konsortiums bud på 80 var avvist. På generalforsamlingen i januar 1943 ble hele det sittende styre kastet og et nytt styre på tre, Sigval selv og to av hans allierte, ble valgt. Han hadde da 54,5 prosent av aksjene.

Stavanger sentrum 1954. Torget og Vågen, med Stavangerskes Sauda i rute til Haugesund til venstre, HSDs Rosendal til høyre og Fred Olsens Lauritz Swenson i Pacificlinjen i bakgrunnen.





Stavanger kom til å ekspandere som sjøfartsby gjennom tankfarten, men det var også en håndfull tørrlastskip, som Sigval Bergesens linjeskip Langfonn (9560 tdw), bygd 1949. Skyfotos

I 1945 la han fram planene om å utvikle Rosenberg til et tidsmessig skipsbyggeri for store tankskip, de neste årene ble det investert betydelige midler samtidig som det ble bygd skip opp til 3600 tdw. Den første 16000-tonner ble bestilt av Bergesen selv i 1947. Skipet ble levert i juni 1951, døpt *Berge Bergesen* av kronprinsesse Märtha, som det første av mange tankskip.

De «store» rederiene i byen, Sigval Bergesen, Peder Smedvig, Brødrene Olsen, Kornelius Olsen, gjorde det bra på 1940/50-tallet med sine tankskip. Tankmarkedet var dynamisk med sterke perioder i 1946–47, 51/52 og 56/57 som gjorde det mulig å tjene gode penger på «spotte» skip, alternativt slutte skipene på 5 år på gode betingelser; noe de fleste valgte.

Sigval Bergesen var byens største rederi med sine «-fonn»-skip, drevet fra kontoret på Skagen. Hovedvekten lå på tank, og flåten ble fornyet med *Storfonn* (15450 tdw) som lå klar ved Götaverken i 1945, et innkjøpt krigsbygd britisk tankskip som ble *Nordfonn* (12140 tdw)

og fire tankskip levert i 1950/51: *Isfonn* (13480 tdw), *Randfonn* og *Brattfonn* (16000 tdw) og *Dalfonn* (24600 tdw). Dessuten linjeskipet *Langfonn* (9500 tdw) i 1949. I 1955/57 kom tre tankskip til, derav to på over 30000 tdw, turbin-skipene *Solfonn* og *Storfonn*. I 1959 kunne rederiet flytte inn i Ankerbygget på Torget innerst i Vågen; et moderne monumentalbygg som slo an stilen i byfornyelsen. Dessuten hadde Bergesen linjeagenturer og drev som agenter og med spedisjon.

Firma **Brødrene Olsen** omfattet rederi, skipsmegling, skipsekspedisjon og senere reisebyrå fra .. ytterst på Skagen. Firmaet var startet i 1911 og var siden 1932 ledet av Alf Gowart Olsen og Ernst Gundersen som leder av megleravdelingen. I 1945 var det to gamle dampskip i flåten, samt en liten tankbåt på 1100 tdw, *Sandsgaard*, som tyskerne hadde hatt. Men også her lå det klart et skip i Sverige, mt *Kongsstein* (16400 tdw) ved Kockums i Malmö.

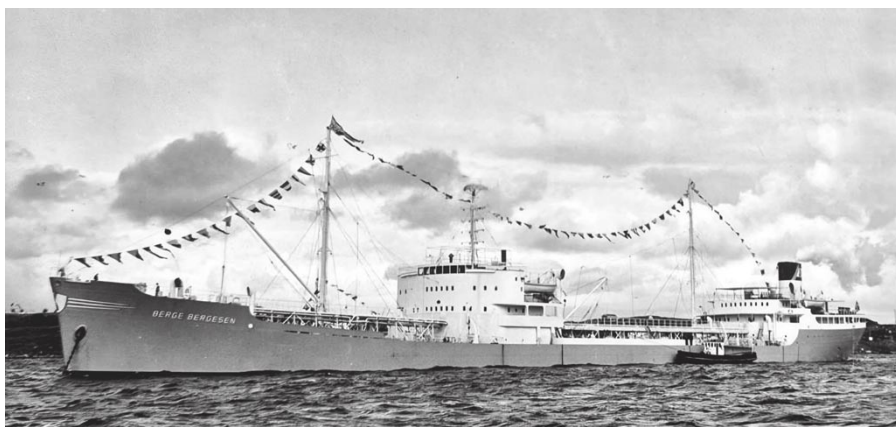
Det spesielle med Brødrene Olsen var den brede virksomheten, med Skibs AS Solvang som et børsnotert tankrederi og dessuten flere mindre aksjeselskap som

drev med eldre og mindre skip. I 1947 ble det derfor kjøpt litt ymse tonnasje: ds *Kongsborg* (10100 tdw) bygd i 1944, en stor amerikansk landgangsbåt *Mercator* (4300 tdw) i amerikansk fart, en T-2 tanker, *Atlantic Africa* (16000 tdw) – som ble forfulgt av uhell – og i 1950 ms *Ledaal* (7200 tdw), et skip fra 1919 som hadde fått nye motorer i 1941. De neste årene skulle det komme både tankskip som *Kongstank* (16200 tdw) fra Rosenberg og *Kongstein* (24400 tdw) i 1955, men også små shelterdekkere som *Kongsbru* (3400 tdw) i 1953 og søstrene *Kongsholm* og *Kongsborg* (5900 tdw) i 1957. Dessuten var firmaet involvert i Veas Rederi med småtankskip, se nedenfor. Den dynamiske Alf Gowart-Olsen var også aktivt styremedlem i Det Stavangerske Dampskibsselskab.

Rederiet **Peder Smedvig**, med kontorer i Verkgaten i Østre havn, hadde mistet alle sine skip under krigen, men fikk i 1946 overta ds *Varg* (2750 tdw) bygd på Rosenberg. Det ble kjøpt et Liberty-skip, byens eneste, *Ole Bull* (11000 tdw), og en T-2 tanker, *Veni* (16000 tdw). Dessuten ble det bestilt et 16000-tonner fra Öresundsvarvet som det tok fem år å få levert som *Vestan* i 1951. Smedvig var ellers sterkt engasjert i hermetikk og sildoljefabrikk, en virksomhet som etter hvert ble ledet av sønnen Johan Østbø Smedvig, mens broren Torolf Smedvig ble shippingmannen. Peder Smedvig døde høsten 1959; han hadde ellers startet som skipper på skonnerter i Newfoundlandsfarten.

Rederiet **Kornelius Olsen** var nå drevet av andre generasjon Olav Olsen (1903-), med kontor i Smørfabrikken Victoria i Østre havn. I 1945 var det flåten redusert til ett skip, ds *Gansfjord* fra 1913 i amerikansk fart, med det hadde ble satset på to T-2 turbintankere (16000 tdw) på lange certepartier i ti år. Dessuten fikk rederiet shelterdekkeren ds Byfjord (3840 tdw) som gikk i amerikansk fart. Flåten ble utvidet med mt *Gannsfjord* (17360 tdw) fra Götaverken i 1955 og secondhandskipet *Korsfjord* (13500 tdw) i 1958.

Et nytt rederi som hadde sett dagens lys i 1939 var Skibs AS Saphir med saksfører **Edvin Endresen** som reder for gamle *Christian Børs* (7100 tdw) fra 1905 som fikk navnet *Saphir*. Denne ble senket i Narvik april 1940, og selskapet kjøpt i stedet en tankbåt på 600 tdw som ble levert fra Glommens Mek Verksted som *Banco* høsten 1940 – og som umiddel-



Sigval Bergesen dy hadde overtatt Rosenberg Mek Verksted i 1942 og fikk levert det første tankskipet herfra i 1951, Berge Bergesen (16190 tdw). Foto Olaf Ellingsen

bart ble tatt av tyskerne og gikk senere tapt. Etter krigen ble det drevet en ny *Banco*, eiet av Staten, før en ny mt *Saphir* (1600 tdw) kom ut i 1949. Det ble videre satset på tank, med *Topas* (5300 tdw) fra Stord i 1955 og *Saphir* i 1962.

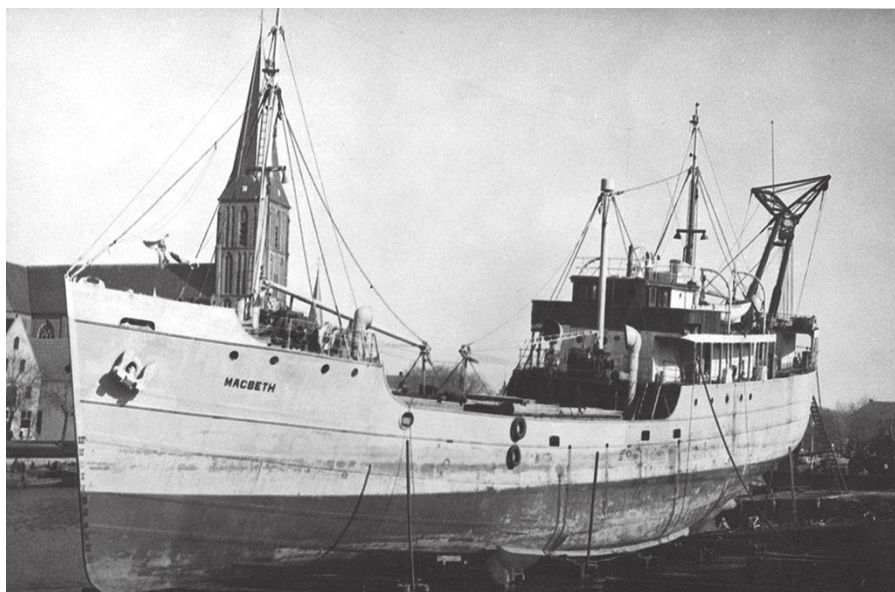
Også det gamle rederiet Georg T Monsen, under **Sverre Monsen** som reder, fikk et comeback i 1949 med dampskipet *Idræt* (1550 tdw) fra 1924. Dette ble gående i fem år deretter solgt til Haugesund.

Nykommere

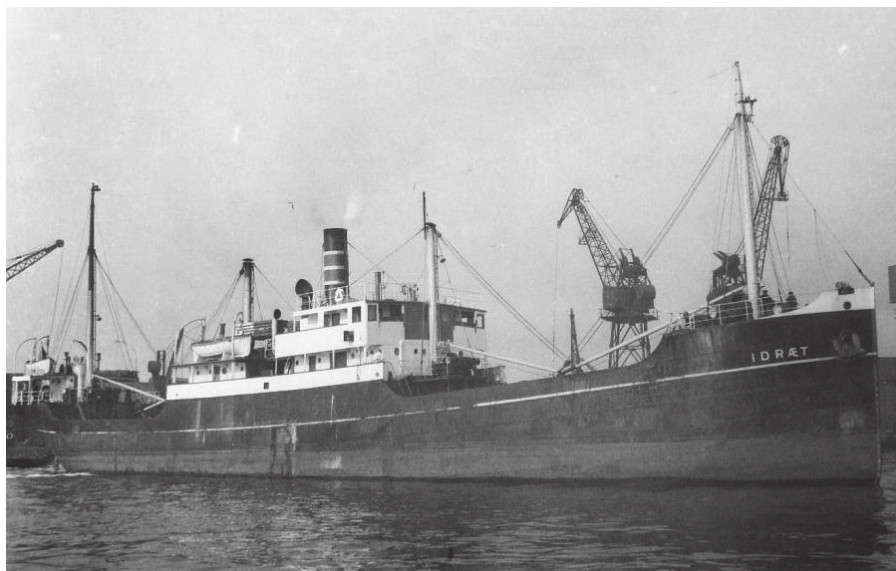
Det var flere nye krefter som ventet på å få slippe til da krigen var over. Problemet var å skaffe valuta til kjøp av f eks Liberty-skip, så det ble mye «norske» løsninger.

Stavangergutten Leif Storhaug (1910–1986) ble værende i London og begynte som megler for salg av fartøyer og andre typer overskuddsmateriell som motorer, kraner, slepebåter og flytedokker. Høsten 1946 ble eskortetråleren *Quadrille* registrert på **Skips-AS Storhaug**. Etter ombygging til lastebåt *Elsa* (700 tdw) kom den i fart med svogeren Sverre Meyer Knutsen som reder.

Et lignende fartøy, *Macbeth*, ble kjøpt av Hovden & Tørresen AS, Stavanger, våren 1947 for ombygging på Fjeldberg Bruk på Hundvåg. Skips-AS Macbeth fikk en bredere krets av investorer og fullført etter ombygging vinteren 1948. *Elsa* og *Macbeth* var relativt like fartøyer med dieselmotor og moderne utstyr. De fikk kort karriere i Stavanger, de forsvant i 1950 da *Macbeth* forliste og *Elsa* ble solgt.



Nye rederier kjøpte tre britiske eskortetrålere for ombygging; Macbeth 685 tdw), bygd i 1942.



Av byens gamle smårederier kjøpte Sverre Monsen i 1949 dampskipet Fagerbro fra 1924 som fikk navnet Idræt (1550 tdw).

En tredje eskortetråler ble kjøpt i 1946 av skipsfører **Olav E. Vea**. Han hadde siden 1939 vært medeier i Skips-AS Activ, etablert innen Brødrene Olsen-sfæren. Selskapet tjente bra på ds *Activ* (500 tdw) som ble solgt i 1945. Her lå trolig mye av kapitalen som ble investert i *Ailsa Craig*, innkjøpt i april 1946. Skipet ble sendt på verksted i Nederland for ombygging til tankskip, ferdig i februar 1947 som *Veslemøy* til PR Veas Rederi, med Brødrene Olsen om medeiere.

I 1953 fikk Skips-AS Veas Rederi levert tankskipet *Veatun* (2100 tdw) fra Pusnes Mek Verksted ved Arendal. Den ble sluttet i amerikansk fart og gjorde det bra noen år. Vea skaffet seg også en lastebåt, *Veslemøy* (500 tdw), men i 1960 kom *Veatun* i finansielle problemer og rederiet ble avviklet.

For ordens skyld får vi også ta med kaptein Thorleif Johnsen som i 1947 overtok lille *Egenes* (456 tdw) fra italiensk verksted. Den ble solgt året etter.

Ola H Meling (1910–1994) kom fra Austre Åmøy og hadde fulgt med familien som i 1923 kjøpte Skagenkaaien 12 for å drive landmannsforretning, dvs salg av redskap, gjødsel mm til bønder og omsetning av jordbruksprodukter. Gjennom kontaktnettet ble det i 1948 etablert rederi for ms *Stavsund* (500 tdw) levert fra Seutelvens Verksted. Dette skulle føre til kjøp av flere skip, hvor landmannsforretningen ble avviklet på 1960-tallet til fordel for rederi.

Firma **G Meling & Sønner** drev i samme gate fra sjøhus ved Ryfylkekaaien og kom på slutten av 30-tallet i gang med regulære skipninger av poteter, grønnsaker og bær fra Stavanger til Oslo. Her ble det brukt frakteskip som *Sagvåg I* og *II* og fra 1949 stålbaaten *Gamel* 175 tdw), den første av flere.

Midt på 50-tallet fikk Stavanger et nytt tankrederi. Det begynte i det små, med skipshandler **Helge R. Myhre** (1906–1984) som reder, men markerer også skipsmegler Inge Steenslands (1923–2010) inntreden i byens shippingmiljø. Den tredje av interessentene var Sig Bergesen dy som investor.

Helge R Myhre var født på Skagen, gikk til sjøs, ble navigatør og skipsfører, før han i 1935 etablerte skipshandel på Skagen, med fiskeredskap, utstyr, rekvisita, proviant osv. Han hadde brent fingrene som medeier i *Macbeth*, men



Stavangerskes Haugesund lossers ved Fiskepiren i rute fra Haugesund og Kopervik, mens Fisterfjord ligger på den andre siden av kaien.
Foto fra 1966/67, Normann Foto

gikk i 1955 inn et nytt prosjekt som nok kom fra Inge Steensland, skipsmegler hos Lorentzen & Co i Oslo. Dette resulterte i etablering av Skips-AS Vågen, registrert 7. juli 1955, med Helge R. Myhre som disponent.

Det ble her satset på moderne tankskip under 500 brt med lasteevne på 790 tdw. Første skip ble levert fra Seutelvens Verksted i Fredrikstad i februar 1956 med navnet *Hebe*. Det gikk inn på TC til Norske Esso. *Hebe* ble fulgt av søstrene *Hestia* i 1956 og *Helice* i 1960.

Rutefarten

Stavanger var midtpunkt og del av et stort sjøbasert transportnett. Det var først og fremst byens eget Det Stavangerske Dampskibsselskab som stod for virksomheten, men også noen lokale selskaper i Ryfylke hadde greit å presse seg inn. Dessuten hadde Stavanger anløp av alle kystrutene, nordsjøruter og Englandsbåten, samt oversjøiske linjer som Den Norske Amerikalinje, Den Norske Syd-Amerikalinje, Fred Olsens Middelhavslinje, Høegh Vest-Afrikalinje og Den Skandinaviske Vest-Afrikalinje, foruten Wilh Wilhelmsens linjer til US Gulf, Østen og Australia.

Det Stavangerske Dampskibsselskab startet i 1855 drev både lokalrutefart, «Dagrutene» Stavanger-Haugesund, Natt-ruten Stavanger-Bergen, Kystruten Bergen-Oslo og en hurtigrute Sandnes/Stavanger-Oslo; dessuten rutefart på Østersjøen og Nornanlinjen til Sverige

Stavangers flåte 1.1 1960:

Skip	tdw	bygget	rederi
ms Langfonn	9560	1949 Götaverken	Sigval Bergesen
mt Isfonn	13480	1950 Lithgows	
mt Randfonn	16340	1950 Götaverken	
mt Brattfonn	16080	1950 Götaverken	
mt Dalfonn	24636	1951 Harland & Wolff	
tt Kaldfonn	17650	1955 Lithgows	
tt Solfonn	31319	1956 Harland & Wolff	
ms Barfonn	14865	1956 de France	
tt Storfonn	36284	1957 Harland & Wolff	
mt Vestfonn	19646	1958 Harland & Wolff	
mt Bergeboss	34612	1954 Eriksberg	Sig Bergesen dy
mt Bergehus	33133	1955 Rosenberg	
mt Berge Bergesen	33015	1956 Rosenberg	
mt Berge Sigval	35925	1957 Eriksberg	
mt Bergecaptain	36700	1958 Eriksberg	
mt Bergesund	34830	1959 Rosenberg	
ds Svithun	123*	1902 Mjellem & Karlsen	Chr Bjelland & Co
ds Sardinen	188*	1894 Earle's SB	
ms Sport	113*	1879 Scott & Co	
ds Sele	251*	1917 J L Meyer	
ms Chr Belland	341*	1948 Pusnes	
mt Topas	5325	1955 Stord	Edvin Endresen
ms Tonja	900	1957 Br Lothe	Einar S Haver
ms Gamel	225	1958 Mandals Slip	G Meling & Sønner
ms Stavsund	887	1956 Kalmar	O H Meling
ms Stavfjord	1873	1958 Schlichting	
mt Hebe	790	1955 Seutelven	Helge R Myhre
mt Hestia	790	1956 Seutelven	
ms Kongsbru	3410	1954 TMV	Brødrene Olsen

og Tyskland. Erling Aanensen fra Arendal overtok som direktør i 1948 for en stabil organisasjon hvor folk gjerne ble stående livet ut. Om den på enkelte måter kunne fremstå som konservativ, var Stavangerske først ute med «sjøbussen» i 1935 og med hydrofoibåten i 1960.

Høgsfjord Rutelag og Jøsenfjord Rutelag hadde greid å arbeide seg inn ved hjelp av motorfartøy; Høgsfjord fra Frafjord og Lysefjorden, mens Jøsenfjord konkurrerte med DSD på Tau og Jørpeland og hadde ellers Jøsenfjord, Erfjord, Jelsa og Randøy for seg selv. AS Riskafjord holdt til på Hommersåkhavvøya. Med tidens dårlige og mangelfulle veier var det stor lokaltrafikk på Stavanger.

Og så hadde havnen sin del av slipper, verksteder, bunkersstasjoner, fiskebruk og nothenger, med slepebåter, føringsbåter og brannsprøyten *Nøkk* fra 1939.

For ære og velstand

Stavangers hadde i 1946 ligget som landets sjette største sjøfartsby, men avanserte under den gode tilveksten på 50-tallet til nummer fire i 1960 og til nummer tre i 1970, etter Oslo og Bergen; mye av dette takket være Sigval Bergesen dy som for lengst hadde tatt ledertrøyen i stor tonnasje.

Det er nok sikkert at intet annet norsk rederi ville ha vært i stand til å bygge opp Rosenberg til et ledende skipsverft og Stavangers største arbeidsgiver. Den første «giganttanker» på 33000 tdw ble levert i 1954, *mt Bergeland*, og etter å ha bygget en serie på 11 slike skip, derav syv for andre rederier, ble den 50000-tonneren levert våren 1961, *Bergebonde* (52268 tdw), som Norges største skip.

Men også andre stavangerredier satset på store skip. Peder Smedvig fikk i januar 1963 levert *Vestalis* (63110 tdw) fra Kockums i Malmö som for en kort tid også var landets største, for allerede ved utgangen av året kunne Sigval Bergesen overta *Rimfonn* (91312 tdw) fra Harland & Wolff. Sigval Bergesen OS signerte i mai 1965 kontrakt for det ville blitt landets største skip, en turbintanker på 167000 tdw fra Harland & Wolff for levering i 1967. Og så skjedde det; på seiltur på Sørlandet døde Sigval Bergesen OS plutselig 10. juli 1965. Broren Charles R Bergesen overtok ledelsen alene, og allerede i februar 1966 ble kontrakten kansellert; den ble senere bygget som *Murina* for Shell, nå på 193000 tdw.

mt Kongstein	24420	1955 Kockum	
ms Kongsborg	5887	1957 Ekensberg	
ms Kongsholm	5905	1957 Stord	
mt Kongsvang	34760	1959 Rosenberg	
ss Byfjord	3840	1948 Hall Russell	Kornelius Olsen
mt Gannsfjord	17360	1955 Götaverken	
mt Korsfjord	13550	1950 Lithgows	
ds Gann	1199*	1912 TMV	Rogaland Sjøguttskole
mt Vestan	16000	1951 Öresund	Peder Smedvig
mt Venator	18825	1955 Öresund	
mt Venita	18850	1958 Öresund	
mt Veatun	2100	12.53 Pusnes	O E Veia
ms Veslemøy	500	10.47 Seutelven	
ms Baxel	450	1919 Collingwood	Eilert Østbø

Rutefarten

ds Kong Sverre	718*	1914 TMV	Det Stavangerske
ds Kronprinsesse Märtha	996*	1929 Intl SB	Dampskibsselskab
ds Rogaland	825*	1929 SS&D	
ms Haugesund	853*	1943 Pullman	
ds Tungenes	1682	1924 Union	
ms Stavanger	1315*	1943 Pullman	
ms Sanct Svithun	2095*	1950 CRDA	
ms Ryfylke	525	10.53 Abeking	
ms Ulsnes	525	2.54 Abeking	
ms Akershus	525	5.54 Abeking	
ms Tananger	575	1.55 Abeking	
ms Karmøy	640	3.57 Abeking	
ms Kvitsøy	650	1.58 Abeking	
Ekspress	51*	1937 DSD	
Ekspress II	58*	1938 DSD	
Fjorddrott	200*	1939 Rosenberg	
Sauda	295*	1945 Teesside	
Sand	335*	1945 Teesside	
Fjordsol	236*	1948 Rosenberg	
Fjordbris	236*	1948 Rosenberg	
Bokn	210*	1947 Abeking & R	
Skudenes	240*	1957 Br Lothe	
Rennesøy	234*	1958 Br Lothe	
Sjernarøy	236*	1959 Br Lothe	
Høgsfjord I	92*	1878 Nylands	Høgsfjord Ruteselskap
Lysefjord	131*	1933 Odense	
Høle	197*	1912 Eriksberg	
Riskafjord II	88*	1864 Keillers	AS Riskafjord
Tourist I	67*	1898 Schichau	
Riskafjord	75*	1933 Danzig	
Fisterfjord	126*	1921 Gravdal*	Jøsenfjord Ruteselskap
Jøsenfjord	148*	1886 KMV	
Erfjord	132*	1904 KMV	
Hjelmelandsfjord	300*	1945 Teesside	
Årdalsfjord	267*	1914 Union	

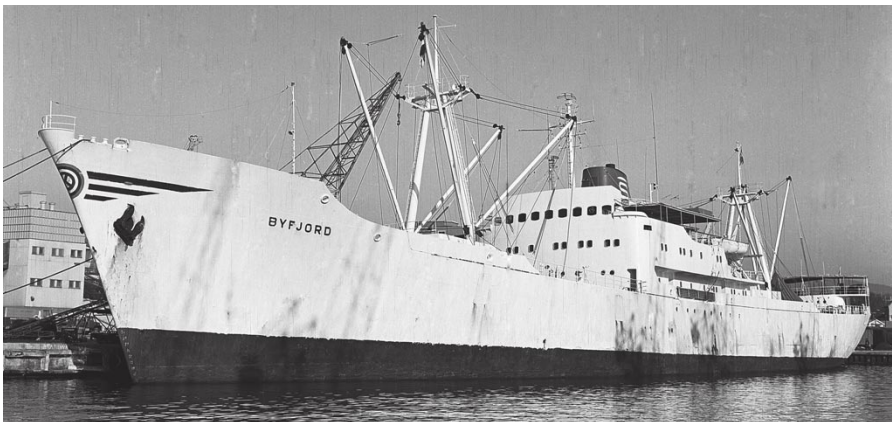
* brt



Tankskipet Hebe (790 tdw, 1955) ved tankanlegget på Hasseløy, Haugesund. Foto Olav Opedal



Shelterdekkeren Stavos (1775 tdw, 1962) seilte mye i amerikansk fart for O H Meling. NSS-Jenssensamlingen



Kjøleskipet Byfjord (5150 tdw) ble levert fra Akers mek Verksted i 1960 til Kornelius Olsen; her med Saléns skorsteinsmerke.



Shelterdekkeren Kongsholm (5905 tdw) levert i 1957 fra Srtord Verft til Brødrene Olsen, samtidig med en søsteren Kongsborg fra Ekensberg i Stockholm. Olav Opedal

Det ble derfor onkelen Sigval Bergesen dy som fortsatte rekordene med Stavanger-registrerte skip, som *Bergebig* (143000 tdw) i 1966 og *Bergehus* (202557 tdw) i 1968. Det største fra Rosenberg ble *Berge Edda* (162100 tdw) i januar 1970.

Sigval Bergesen i Ankerbygget fulgte god opp under brødrene Sigval OS og Charles R Bergesen. Gode tidscertepartier fra 1956/57 sikret inntekter for flere år fremover, og det ble investert i to bulkskip i 1960/61, *Tresfonn* og *Krossfonn* (19000tdw). På dette tidspunkt ble det også tatt en beslutning om å posisjonere seg i gasstransport, som på dette tidspunkt var en marginal affære. Den første gasstankeren, *Nordfonn* (4749 tdw) ble levert fra fransk verft i 1962 og fulgt opp med fire til utover 60-tallet. Fra 1965 var det Charles R Bergesen som ledet rederiet. Utenom gasstankerne *Isfonn* og *Barfonn* i 1967 og 1969 ble det ikke gjort nye investeringer før enn i 1973, mens eldre skip ble solgt. I september 1972 ble det omsider bestilt et nytt tankskip, en turbintanker på 125000 tdw fra Kawasaki.

I rederiet Peder Smedvig døde gründeren høsten 1959 og Torolf Smedvig overtok ledelsen av rederiet. Her skjedde det først en omorganisering hvor rederen selv styrket sin posisjon i selskapene. De tre tankskipene *Vestan*, *Venator* og *Venita* seilte på gode certepartier og i 1960 ble en svensk 18000-tonner innkjøpt som *Vestri*. Et bulkskip, *Veni* (24200 tdw), ble levert i 1961, men den store satsningen var *Vestalis* (63100 tdw) i 1963.

Eldre skip ble solgt, og flåten fornyet med obo-skipet *Vestan* (93000 tdw) i 1967. Dette skulle gjøre det svært godt og gjorde del mulig å overta en 220000-tonner under bygging på Götaverken; *Veni* levert i 1969.

På denne tid hadde Torolf Smedvig begynt å interessere seg for offshore. De første andeler i et supplyrederi var blitt tatt i 1965 i International Offshore Services (Bermuda) Ltd som bestilte tre skip fra nederlandsk verft, drevet fra Nederland. Smedvig begynte å sikre seg områder for fremtidig bruk som oljebaser, som Fjellberg Bruk på Buøy og et areal i Dusavik. Fjellberg Bruk ble utleid til Esso, og våren 1966 tegnet Phillips Petroleum seg som bruker i Dusavik, der anleggsarbeidet startet umiddelbart.

Phillips Petroleums funn på Ekofisk sent i 1969 var det som for alvor fyrte



MT Berge Bergesen (96140 tdw) var den første 90000-tonneren fra Rosenberg og landets største skip ved levering i 1963. Olaf Ellingsen

opp offshore-feberen i Norge. Smedvig lå først i løypen til å kontrahere supplybåter sommeren 1970. Selv om de ble slått av Finn Axel Bugge i Tønsberg med de to første sommeren 1971, var Smedvigs første båt fra nederlandsk verft, *West Osprey* i sving i oktober. Smedvigs store strategiske valg ble tatt i august 1971 om å kontrahere den første borerigg for norsk flagg. Mer om denne senere.

Hos Brødrene Olsen var det Alf Gowart Olsen som styrte det meste. Han kunne se tilbake på en revitalisering av firmaet uten sidestykke, fra et dampskip i 1932 til et betydelig rederi og meglerfirma. Med tre tankskip i fart i 1956 tok han spranget og bestilte to 33000-tonnere fra Rosenberg. Der gjorde han en

vurdering som skulle vise seg svært uheldig.

Den nye *Kongstein* (24420 tdw) kom i fart i juni 1955 og ble sluttet 2 år til BP til god rate. Under det rødglødende markedet under Suezkrisen høsten 1956/vinteren 1957 avstod rederen fra å sikre skipet videre befraktning. Da certepartiet løp ut sommeren 1957 hadde tankmarkedet kollapset fullstendig. Løsmarkedet var svakt og skipet lå lengre perioder i opplag i 1959/60. Videre certepartier fra 1960 til 1966 ga bare beskjedent overskudd. Dette førte til økonomiske problemer for Skibs AS Solvang i 1958/59. Det førte til at mt *Kongsgaard* fra 1949 måtte selges med sitt gullkantede certeparti, og dessuten mt *Kongstank* fra 1952.

De to 33000-tonnerne fra Rosenberg kom ut som *Kongsvang* i februar 1959 og *Kongsgaard* høsten 1961. Begge var slutte til rimelig bra time-chartere, *Kongsvang* til Petrofina og *Kongsaard* til London & Overseas Freighters (London-grekere). Rederiets tre shelterdekkere, blant dem søstrene *Kongsborg* og *Kongsholm* (5900 tdw) seilte greit nok, men ble forholdsvis snart solgt.

En 60000-tonner fra Mitsui i Japan ble levert høsten 1966 som *Kongsholm* og gikk inn på et 20 år certeparti til Petrofina til fast rate. Her skulle kostnadsutviklingen de neste år slå sterkt ut for fortjenesten.

Inspirert av kjøp av eldre linjeskip for utleie til kinesiske befraktere førte til kjøp av to gamle skip i 1971, *Thermopylæ* (10250 tdw, 1949) og *Ørnefjell* (8175 tdw, 1955) som fikk navnene *Kongsborg* og *Kongsfjell*. Det ble vel ingen gullgruve, og skipene ble solgt etter 1–2 år.

Alf Gowart-Olsen siste store prosjekt var *Kongshav* (102 000 tdw), et kombinasjonsskip fra Öresundsvarvet som ble levert høsten 1972. Han døde en uke etter levering, 17. oktober 1972; 60 år gammel etter et aktivt liv. Han var shippingmann av internasjonalt format og var også opptatt av velferdsarbeidet for sjøfolk.

Edvin Endresen med Skibs AS Saphir hadde fått tankskipet *Topas* (5325 tdw) fra Stord i 1955 og en mer avansert enhet fra samme verft i 1962, døpt *Saphir*. Dette ble solgt i 1970, og rederier investerte deretter i sameier med Rederiet Odffjell.



Tankskipet Venita (18850 tdw) levert i 1958 fra Öresundsvarvet til Peder Smedvig. Skyfotos

O H Meling & Co bygget seg opp med flere skip utover 60-tallet, drevet dels i amerikansk fart og dels i Europa. I 1961 overtok rederen Karmsund Verft & Mek Verksted som ble et aktivt verft ved Karmsundet. Flere skip ble innkjøpt som havarister og reparert her før de ble satt i fart.

Høsten 1967 flyttet rederiet fra Skagenkaia 12 til kontorvillaen Paradisveien 28 mot Hillevågsvannet. Rederens sønn, Harald Meling, kom med i rederiet rundt 1960 og fikk flere års praksis i New York.

Rundt denne tid kom det til et strategiskifte hvor rederier begynte å legge seg etter kontrakter for norske og tyske industribedrifter. Dette ble også en omlegging til bulkskip. I april 1973 gjorde Meling en avtale med AS Norinvest om kjøp av til sammen syv skip på 1600–3000 tdw og året etter om kjøp av fire større skip på 6000 tdw. I 1974 drev Meling derfor 12 skip og var derved et av de største norske i nord-sjøfarten.

Einar S Haver (1911–1973) drev agenturforretning i elektrobransjen, men var også interessert i shipping. I 1952 kjøpte han seg inn i Skips AS Sagvaag som eide en eldre båt, *Sagvaag* (420 tdw) fra 1918. To år senere overtok han også som disponent og kom til å oppleve at skipet forliste utenfor Lindesnes i februar 1956 og mannskapet på syv omkom under tragiske omstendigheter.

Haver satset videre med den nye *Tonja* (900 tdw) levert fra Brødrene Lothe i Haugesund sommeren 1957. I 1961 kunne Skips AS Einar S Haver overta en shelterdekker fra fransk verksted, døpt *Teresa* (1660 tdw), og drev således to skip noen år. Etter at disse var solgt fikk rederiet i 1967 en ny



Tankskipet Topas (5325 tdw) ble levert fra Stord Verft i 1955 til Edvin Endresen. Foto Olaf Ellingsen

Teresa (2200 tdw) fra Kristiansands Mek Verksted. Ved salget i 1970 ble det satt punktum for aktiv rederidrift.

Helge R Myhre kom fra skipshandelen på Skagen til å bygge opp et stort små-tankrederi sammen med Inge Steensland. Fra *Hebe* (790 tdw) i 1955 ble flåten utvidet med fire søsterskip de neste årene og en 13000-tonner i 1964, *Hebris* bygd i 1953. Den ble solgt etter to år, mens det kom fem nye småtankere fra til 1969, før rederiet fra 1971 satset på små gasstankere, med *Helen* (2370 tdw) som den første. Skipene gikk for en stor del på TC til oljeselskapene.

Grundstad og Møkster

I 1968 ble det opprettet to nye rederier i Stavanger, begge av menn med skipsførerbakgrunn.

Oddmund Grundstad (1931–2011) var født på Torvastad og kom til Stavanger som skipsfører hos Kornelius Olsen. Han gikk på land i 1963 som lærer på Stavanger Sjøfartsskole. Han

var åpenbart av en utadvendt natur med mange kontakter og ble i 1966 ansatt som salgssjef i Klevenberg & Co, et betydelig skipshandlerfirma i Rotterdam med norske aner. Her ble han etter kort tid sjef, og utviklet de neste årene firmaet til agenturer, handel, stevedoring og spedisjon.

I august 1968 ble Grundstads Rederi AS registrert i Stavanger, med kontor i Ankerbygget. Tankskipet *Anega* (17570 tdw) ble overtatt som *Granega* og skulle seile 4 år for Norske Esso. Flåten ble utvidet i 1970 med kjøp av shelterdekkeren *Porthos* (12500 tdw) som fikk navnet *Gruno Trude*. Sommeren 1970 forsøkte han seg med rutefart Sandefjord-Strömstad med fergen *Holiday Princess* (1339 brt).

Det var tydelig mer penger å tjene i tankfart, og de neste årene ble det kjøpt flere tankskip, fra 1972 registrert under nederlandsk flagg.

Den andre nykommeren var Simon Møkster (1936–1992) som kom som en frisk nordavind inn i byens shippingmiljø. Han var fra Møkster i Austevoll og oppvokst med fiske og sjøfart, tok navigasjonsskolene i Haugesund, var deretter instruktør ombord i skoleskipet *Sjøveien* og ble i 1963 kaptein på O H Melings *Stavsund*. Han må ha utmerket seg, for etter noen måneder fikk han tilbud om å begynne på kontoret på Skagenkaia 12. Han flyttet til Stavanger der han i ung alder ble kontorsjef i rederiet. Her fikk han bred erfaring og en stor kontaktflate, og etter fire år kunne han i juni 1968 kjøpe det første skipet, *Mokstein* (550 tdw), med sildeeksportør Johannes Stangeland som investor.

I november 1968 var han ferdig hos Meling og etablerte Moksland Shipping



Sigval Bergesen var etter krigen primært et tankrederi med større skip, som turbintanker *Tindfonn* (51412 tdw), levert i 1961 fra Harland & Wolff. Skyfotos

med kontor i Ankerbygget. I løpet av kort tid ble Møkster en sentral person i det norske småskipsmiljøet. Han drev både rederi og som havneagent, men merket seg spesielt ut som en dyktig kjøp&salg-megler. På rederisiden kom han til å kjøpe ikke mindre enn 12 skip innen utgangen av 1974, med *Neptun Hercules* (3115 tdw) som det foreløpig største.

Enda en liten nykommer må tas med, Harald Sandøy i Tananger, som i 1961 kjøpt to små britiske fartøyer av Vic-klassen (standardbygde fra 1945), som ble bygd om til frakteskip Sandal og Sandor (220 tdw). De ble solgt raskt og i stedet innkjøpt en havarist som fikk navnet City (935 tdw), satt i fart i 1965. Den forliste ved kollisjon på en av sine første reiser. En ny *Sandor* (900 btdw) ble kjøpt fra Danmark i 1966 og gikk fem år før den ble solgt.

Stavanger stod ved inngangen til 1970-tallet som en betydelig sjøfartsby med 12 aktive rederier og noen meglerforretninger, men med stor havnetrafikk og verftsindustri. I årene 1970 til 1974 skulle det bli etablert fem nye rederier av varierende omfang, Johan Stangeland med små fryserskip i 1970, Helle C Bergeheim i 1971, Arne Nærø og Sture Krey i 1972 og A M Larsen i 1974; de fire siste med nordsjøtonnasje.

Jordskjelvet

Krigsutbruddet i Midt-Østen i oktober 1973 skapte en geopolitisk omveltning med vesentlig høyere oljepriser, på et tidspunkt hvor økonomien i Vesten var i ferd med å stagnere. Sammen med rekordhøye kontraheringer fikk en nedtur som kom til å endre norsk skipsfart;



Med Simon Møkster kom det en ny kraft i Stavangers shippingmiljø. Shelterdekker Bristein (873 tdw), bygd 1957 som Biri.

ja, all sjøtransport. Det skulle gå sørgelig hardt ut over Stavangers rederier, også.

Av de store rederiene forsvant det tradisjonsrike Sigval Bergesen i Ankerbygget og Brødrene Olsen på Skagen i en gradvis utmattelse. Bergesen kom i problemer i 1977 og hele flåten ble solgt, unntatt 50 prosent i gasstankerene *Isfonn* og produkttankeren *Langfonn* drevet for kreditorenes regning. I Brødrene Olsen var Skibs AS Solvang det viktigste selskapet, og rundt dette ble Stavanger Drilling AS etablert i 1973 med kontrakter for to borerigger, levert som *Alexander L Kielland* og *Henrik Ibsen* i 1975/76. Tankskipene ble solgt.

Hos Smedvig døde Torolf Smedvig i juli 1977, bare 60 år gammel. Derved var de tre rederne av etterkrigsgenerasjonen borte, nettopp som situasjonen strammet seg til. Ledelsen gikk nå over til Peter T Smedvig (1946) som skulle få sine utfordringer. Da var det allerede betalt 100 millioner kroner for å kansellere et tankskip på 470 000 tdw ved HDW i Kiel. I 1977, mens likviditeten fortsatt var god, tok rederiet

kontakt med kreditorene for å få en langsiktig betalingsavtale. Dette lyktes, og avtalen med kreditorene ga arbeidsro. Fra 1980 kunne rederiet igjen trekke fordel av oppsvinget i offshore.

Utviklingen hos Bergesen og Brødrene Olsen henger til en viss grad sammen med de nye aktørene i byens forretningsmiljø, som meglerfirmaet Norchart ved Arne Soland og Yngve Fjermestad. Ved hjelp av Norchart lyktes Bergesen å satse nytt i supply i 1981 med fire nye skip ble levert i 1983/84, ankerhåndteringsbåtene *Nordfonn*, *Solfonn* og *Randfonn* og pipe carrier *Vestfonn* som ble bygd om til brønnstimuleringsfartøy.

Soland og Fjermestad fikk med seg Bergesen og Brødrene Olsen i kjøp av KS Normand Tugs AS fra Solstad, med fem kanadiskbygde skip, tre slepebåter og to ankerhåndteringsskip. Det ble også gjort en KS/leasing deal i Danmark for fire supplyskip i 1984 som endte med forferdelse. Oljeprisfallet vinteren 1985/86 skulle slå bunnen ut av offshoremarkedet for mange år framover.

Smedvigs store satsning var boreriggen West Venture, levert fra nederlandsk verft i 1973 som Norges første.
Foto Smedvig Drilling



Her forsvant Sigval Bergesen etter gode hundre års drivkraft i byens shippingmiljø.

Hos Brødrene Olsen kom Skibs-AS Solvang til å seile videre under flere eiere, før det i 1985–88 kom inn under Inge Steenslands kontroll og ble styrket som et aktivt børsnotert selskap under egen ledelse. Her finner vi begynnelsen til det som i dag er Stavangers største norskeide rederi.

Hos Smedvig ble Smedvig Drilling bygget opp rundt riggen *West Venture* levert i juli 1973 som Norges første. Selskapet satset på å bygge opp sin egen organisasjon, mye med erfarne hollendere i nøkkelposisjoner. I 1976 var det nødvendig å bygge riggen om til boligrigg, men kompetansen i produksjonsboring ble ført videre i Dan-Smedvig Offshore Services Ltd i Aberdeen. Oppsvinget i offshore fra 1979/80 ga ny optimisme med nye rigger som *West Vanguard* i 1982 og *West Vision* i 1986. Etter oljeprisfallet samme år kjøpte Smedvig i 1988 Dyvi Drilling ASA og ble derved landets største boreentreprenør.

Av de øvrige rederiene i Stavanger kom både Simon Møster og O H Meling til å greie seg rimelig bra. Meling gikk også inn for supply med fire skip i Stavanger Offshore og fikk smake «supplykrisen» i 1976–79. Grundstad flyttet storparten av virksomheten til Antwerpen, men fikk i 1975 to suppskip til Grundstad Supply, Gruno Anne og Gruno Ragna. Driften ble snart overlatt til Viking Supply i Kristiansand.

Kornelius Olsen, under den aldrende Olav Olsen, solgte sine to tankskip i 1972, men hadde da utvidet flåten av kjøleskip til fire: *Hidleffjord* og *Byffjord* fra 1960 og de innkjøpte *Sneffjord* og *Frostfjord* fra 1964. Disse ble solgt i 1976 og 1979, men en ny *Hidleffjord* (11093 tdw) ble anskaffet i 1979. Her fortsatte driften.

Helge R Myhre hadde fått sin første gasstanker, *Helen* (2370 tdw) etter Moss design, i 1971, og nå av kom investeringene til å rette seg mot LPG-skip fra Moss Værft & Dokk. Midt på 70-tallet kom Kværner, som eide verftet, inn på eiersiden i de nye skipene, noe som førte til oppskalering av virksomheten. De siste tankbåtene ble solgt i 1979. Etter dette var det vel egentlig et tids-spørsmål før organisasjonen ville bli samlet i Oslo. Denne meldingen kom i mai 1982, og flyttingen foregikk ved årsskiftet 1982/83.

Tre entreprenører

Det er tre entreprenører som har satt sitt preg på Stavangers skipsfart siden 1980-tallet.

Inge Steensland er allerede nevnt, men fra 1987 skulle Solvang bygges opp til et av landets største gasstankerredier; i dag i verdensklasse.

Peter T Smedvig overtok ledelsen av familierederiet i 1977 ved farens død. Det var han som gjennomførte ekspansjonen som boreentreprenør med Smedvig Drilling og nysatsning på shipping fra 1985 med bl a VLCC'er og fra 1993 med Smedvig Tankships Ltd, registrert på Bermuda, etter at han selv hadde flyttet til London.

Riktignok skulle Smedvig Drilling få noen skrammer i lakken i samarbeidet med Statoil og Esso, og det endte med at selskapet i 2006 ble solgt til John Fredriksen og endret navn til Seadrill. Smedvig Tankships hadde satset på aframax-tankere (80–110 000 tdw) og fikk en moderne flåte. Det samme hadde også Høeghs Bona Shipholding Ltd, også Bermuda, gjort, og etter mislykket forsøk på fusjon aksepterte majoritetseierne i Smedvig Tankers et tilbud fra Bona som førte til at rederiets syv aframaxer samt tankskipet *Mimosa* (350 000 tdw) ble overtatt av Bona.

Etter dette ble Bona verdens nest største i aframax-tankere med 26 skip, men det endte med at selskapet i 1999 ble solgt til Teekay Shipping Ltd. Derved forsvant mye av nyskapningen i norsk tankfart til utlandet. Slik ble Smedvig fra 2007 et rent finansielt foretak.

Den tredje store entreprenør var Folke Hermansen (1945–2006). Han hadde slått seg opp med Elektrosenteret ved salg av elektrisk husholdningsutstyr og kom i 1980 inn som vararepresentant i styret i Det Stavangerske Dampskibsselskab. Selskapet var i vekst, men opplevde problemer i fergefarten på slutten av 80-tallet og intern strid. Folke Hermansen overtok som styreformann i januar 1988 og gikk inn for å rendyrke strategi og virksomhet. Ett grep var å skille ferge og lokalfart ut i datterselskapet **Rogaland Trafikkselskap** (RTS) som en av seks divisjoner. Aksjekapitalen ble fordoblet til 30 millioner kroner, og i løpet av Folke Hermansens ti første år som styreleder ble omsetningen femdoblet, til 1,9 milliarder i 1998.

Samtidig som han brukte all sin tid på selskaper og særlig å få sving på godsrutefarten, kjøpte Folke Hermansen seg opp til majoritetseier og i 1994 som eneeier av Stavangerske.

Godsrutefarten ble samlet i **Nor-Cargo** (en lang historie i seg selv), som i 2004 ble solgt til Posten Norge og reorganisert som Bring. RTS og annen rutefart gikk gjennom en prosess med fusjon med HSD, BNR og Gaia Trafikk til **Tide ASA** i 2007. Tide Sjø ble nå navnet på den maritime virksomheten. Etter fem år ble navnet endret til **Norled**, som ett av de fire landsdekkende trafikkelskapene i Norge.

Folke Hermansen selv fikk oppleve Stavangerskes 150-års jubileum i 2005, men falt fra året etter som følge av sykdom. Eierskap gikk da over til



Stavanger og Vågen 1987; nye tider med dåp av *West Vision* og offshorearbeid på Rosenberg.
Foto Stavanger Aftenblad



Det er Inge Steenslands Solvang ASA som står igjen som det største norske rederiet i Stavanger; endatil et av verdens ledende innen store gasstankere. Clipper Moon (59300 kbm, 2003 Kawasaki) er her fotografert i Breviksstrømmen av Tomas Østberg-Jacobsen, med Krabberødstrand som bakgrunn.

enken Yuhong Yin Hermansen (1968–). I mai 2019 kom meldingen om at også Norled var solgt til utenlandske kjøpere; som de tre andre trafikkelskapene. Nye eiere er den nordiske Capital Management Infra og kanadiske CBRE Caledon som betalte 4 milliarder kroner. Norled med nærmere 90 fartøyer og 1000 ansatte har fortsatt hovedkontor i Stavanger.

Offshore

I 1972 besluttet Stortinget å legge det nye Oljedirektoratet og Den Norske Stats Oljeselskap – Statoil – til Stavanger. Som leteboringen fortsatte, samtidig som en gikk inn i utbygging av drivverdige felt, dukket en ny gruppe aktører opp, operatørselskaper og oljeservice-selskap som Halliburton og

Schlumberger, entreprenør- og dykker-selskaper. I og med at det dreide seg om virksomhet til sjøs, var det mye maritimt personell som ble rekruttert til næringen.

I august 1978 ble KS Statfjord Transport AS & Co etablert med Statoil som eier av 44,4 prosent og 11 andre oljeselskaper som var medeier i Statfjordfeltet som nå kom i produksjon. Til utskipning fra Statfjord A (Condeep-plattform) og lastetårn var det allerede sluttet inn to tankskip på 125000 tdw fra Einar Rasmussen i Kristiansand, *Polytrader* og *Polytraveller* levert i 1978/79; de første bøyelastere på norsk sokkel.

Statoil fikk etter hvert ansvaret for utskipninger også fra Gullfaks og Heidrun, og dette omfattet både råolje, destillater og gass. Denne befraktningen fikk et betydelig omfang, og ved inn-

gangen til 1994 hadde selskapet 12 bøyelastere, 9 aframax-skip (80–110000 tdw) og 9 produkttankere på T/C, samt 350 slutninger for enkeltreiser. På denne tid økte også ambisjonene i Statoil-ledelsen for flytende produksjonsløsninger, mens eierne – staten – helst så at selskapet konsentrerte seg om sin kjernevirksomhet.

Av denne grunn ble SMT (shipping og maritim teknologi) skilt ut i et eget selskap, Navion AS, stiftet i oktober 1997. Her hadde Statoil 80 prosent og Einar Rasmussen 20, og Statoil var interessert i flere medeiere. Navion hadde ved starten 43 skip på 3.1 millioner tdw.

For å gjøre historien kort: Navion var i realiteten for salg. Styret i Statoil valgte i desember 2002 å selge Navion til Teekay Shipping Ltd på Bermuda for USD 800 millioner. I salget fulgte 26 bøyelastere, 2 lagerskip, 12 råoljetankere, 9 produkttankere og en gasstanker, medregnet innbefraktet tonnasje. Teekay hadde da allerede kjøpt majoriteten i Ugland Nordic Shipping AS med 16 bøyelastere som var fusjonert inn fra flere norske rederier. Derved ble dominansen i bøyelastermarkedet solgt ut av landet.

Noen måneder senere, i april 2003, ble også den kontrollerende blokken i Sig Bergesen dy ASA solgt til Hong Kong. 1/3 av den norske handelsflåten forsvant i ett glimt.

I dag

Teekay ble værende med sin organisasjon i Stavanger, inntil den i 2018 ble solgt til Alterra Infrastructure (finsk) som igjen solgte virksomheten til greske Angelicoussis i 2024. Maran Shuttle Tankers AS holder fortsatt til i Stavanger.

Solvang ASA med sine 19 store gass-tankere og 7 i ordre er Stavangers største norske rederi, kontrollert av Steensland-familien i Oslo. Det er et av verdens største innen sitt segment og har i dag et 50/50-samarbeid med det amerikanske fondet BlackRock Inc.

Av de øvrige rederiene er Simon Møkster Shipping et aktivt offshore-rederi med 15 fartøyer, mens DSD Shipping og O H Meling henger med. Ledelsen av Norled holder også til i byen, i likhet med Arriva Chartering og offshorerettet maritim virksomhet.

Men Stavanger er fortsatt rettet mot sjøen og har en lang og rik maritim historie.



Men ingen kan ta fra Stavanger posisjonen som et av verdens ledende offshoresentre når det gjelder operasjon og teknologi, her illustrert med Navions bøyelaster Navion Hispania (126183 tdw, 1999) og produksjonsskipet Norne, som ble satt i drift i november 1997. I dag er Norne-feltet i sin sluttfase. Foto Per Karlsson



HSDs Teisten (1970) legger ut fra Holbergskaien i august 1984. Den skulle bli den siste norske hydrofoilbåt i rute. Foto Dag Bakka

Del II

Hydrofoilbåtene 1966–1980

Av DAG BAKKA

Etter fem års drift i Norge og Skandinavia hadde hydrofoilbåten i 1965 vist hvilket potensial som lå i hurtiggående passasjerbåter. Regelverk og rammer for operasjon av slike fartøyer var nå på plass, med relativt strenge restriksjoner for mørke og værforhold. Men erfaringene viste også noe av sårbarheten ved bruk av avanserte fartøyer og fremdriftsanlegg under vekslende forhold, og at å vinne passasjerer tilbake til sjø fra bil eller tog ikke var så enkelt. Bare så lenge sjøveien ga den raskeste og enkleste fremkomst, var den konkurransedyktig.

Det største hydrofoiloperasjon i Skandinavia var jo over Øresund, først og fremst Malmö-København, med et passasjertall som i 1965 passerte 500 000. Finska Ångfartygs AB drev sommerrute Stockholm-Mariehamn siden 1960, men ingen rungende suksess. I Norge var den viktigste og også mest krevende ruten Stavanger-Haugesund-Bergen utført av «Natruteselskapene», Det Stavangerske Dampskibsselskab og Sandnæs Dampskibsaktieselselskab siden 1960. Videre hadde Stavangerske så vel som Hardanger Sunnhordlandske Dampskibsselskap (HSD) lokalt rute i Ryfylke og Sunnhordland med hydro-

foilbåter, begge deler med opphold i vintertiden. Hydrofoilrutene AS drev siden 1964 rutefart på Oslofjorden, også her med avbrudd i januar-mars.

Westermoen Hydrofoil var etablert i Mandal i 1961 med Toralf Westermoen som drivkraft, og dette verkstedet hadde både lisens for bygging av Supramars typer og satset også sterkt på promotering av konseptet og teknologisk støtte til operatørene.

Hydrofoilfeberen fra 1960 hadde riktignok bleknet og veket for en mer nøktern oppfatning av bruksområde og lønnsomhet.

De tekniske problemene med motorer og propeller var langt på vei løst, og den tekniske regulariteten ble bedre. Stavangerskes rute Stavanger-Bergen viste at hydrofoilbåten fungerte bra under vekslende forhold. Derimot ble trafikken i Oslofjorden plaget av drivtømmer og gjentakende tekniske avbrudd. I tillegg til restriksjonene for kjøring i mørke gjorde dette hydrofoildrift uaktuelt for store deler av kysten nord for Bergen. En medvirkende årsak var at lokalrutefarten var basert på lasteførende passasjerbåter, mens hydrofoilbåtene krevde et skille mellom passasjerer og last – noe som skulle komme senere.

Det var heller ikke å komme forbi at motoranlegg som 12-sylindrete Daimler-Benz og senere Maybach og MTU med høyt trykk og turtall var krevende både i daglig stell og vedlikehold. Kavitasjon på propellene var også mye sterkere enn forventet. Stavangerske hadde allerede sitt verksted på Klasaskjæret med dyktige folk og adekvat utstyr, og dette viste sin store verdi for regulariteten.

Likevel skulle hydrofoil-konseptet fortsatt oppleve vekst og utvikling i noen år, med flere rederier som satset. Men høsten 1970 seilte det opp et alternativ som hadde mange av hydrofoillbåtens fortrinn, men var langt mer operasjonelt robust: Westamaran 86, utviklet av Westermoen Hydrofoil.

De siste hydrofoillbåter for skandinavisk regning ble levert i 1972/73. Og på noen områder var hydrofoillbåten uovertruffen: i fart og driftsøkonomi.

Stamruten Stavanger-Bergen

Den største og også mest krevende hydrofoiloperasjon var Natruteselskapenes (Stavangerskes og Sandnes Damps) rute Stavanger-Kopervik-Haugesund-Bergen. Denne gikk gjennom variert farvann fra trange sund til åpne havstrekninger, fra 1969 hele ni måneder i året, fra 1. februar til 31. oktober. Det ble seilt to rundturer daglig, i tillegg til en rundtur Stavanger-Kopervik-Haugesund. Rutetid fra Stavanger til Kopervik var 55 minutter (raskere enn i dag), 1 time 30 minutter til Haugesund og 4 timer 5



Vingtor ved Bradbenken i 1966 hvor Stavangerske hadde sin terminal og billettkontor for Hydrofoilruten, med Natrutten på andre siden av utstikkeren. Foto fra Flickr

minutter til Bergen. Sørgående rute tok derimot 3 timer 50 minutter.

Leirvik på Stord var lenge et stridens eple mellom Natruteselskapene og HSD. Natrutten anløp Leirvik, men HSD satte seg sterkt imot at hydrofoillbåtene skulle anløpe og ta passasjerer som ble betjent av dets egne ruter sør- og nordover. Dette vakte stor irritasjon på Stord, men i 1968 kom det enighet. Vingtor og Sleipner fikk nå anløpe Leirvik, men bare for passasjerer sørfra og sørover. Trafikken Leirvik-Bergen var forbeholdt HSD.

Siden starten i 1960 var det lagt opp et alternativ når vær og bølgehøyde på Sletta (nord for Haugesund) oversteg fartstillatelsen. I slike tilfeller stanset nordgående båt i Haugesund og sørgående i Valevåg, mens passasjerene

fikk busstransport på strekningen på 42 km. Derved ble ruteplanen noenlunde holdt. Hydrofoilruten holdt høy regularitet og ble godt innarbeidet som den «raske» veien på strekningen.

I 1970 fikk Hydrofoilruten tillatelse til tre rundturer daglig mellom Stavanger og Bergen, dvs av båtene gjorde 1 ½ rundtur per dag. Dette slo godt ut i regnskapet og viste til et passasjerbelegg på 43, 5 prosent. Men det viste også igjen på vedlikeholdskostnadene. Vingtor hadde i 1967 fått skiftet bunnplater og nagler ved Westermoen Hydrofoil, og i desember 1970 ble det oppdaget sprekker ved festene til hydrofoilene, trolig hardtværsskade. Dette ble utbedret ved verkstedet på Skjeret.

Ved uvær på Sletta ble passasjerene sendt med buss mellom Haugesund og Valevåg. Her ligger Vingtor i Valevåg i oktober 1972 og bussen står klar. Foto Dag Bakka



Trafikkøkning og hardere kjøring aktualiserte behovet for en tredje hydrofoibåt. Rodriquez i Messina hadde igjen båt under bygging som kunne leveres for 5,1 millioner kroner. Dette var et oppgradert design av type RSH-140 med 116 seter.

Trafikkbildet i Nord-Rogaland var i endring rundt 1970 med riksveifergene på Stavanger-Skudenes og svikt i Stavangerskes Dagrute på Haugesund, mens Haugesund Damp i november 1971 fikk konsesjon for å legge om fra bilfergen *Tre Måker* til en Westamaran 86 med 140 seter og 28 knops fart. Denne dukket opp i Haugesund allerede i januar 1972 med navnet *Karmsund* og tok opp konkurransen med Stavangers hydrofoilrute, som først startet opp i februar. Sesongåpningen ble katastrofal for Stavangerske fordi Haugesund Damp hadde kuttet billettprisen fra kr 28 til 22,50. Noe måtte gjøres.

Her kom hydrofoibåten fra Rodriquez heldig inn. Ved levering i mars 1972 fikk den navnet *Tyrving*, etter sverdet som var laget av dverger og drepte en mann hver gang det ble trukket. Båten brukte 28 døgn på hjemturen, hvorav ti dager værfast i Dover og kom til Stavanger 15. april. Denne båten kunne gå i 34 knop



Den nyeste hydrofoibåten innkjøpt til Norge var Tyrving våren 1972, en modifisert versjon RSH-140 fra Rodriquez. Her på vei inn til Haugesund i mai 1974, foto Dag Bakka

og ble noe av et «krigsskip» i konkurransen om Haugesund. Den kom inn i Bergensruten som nå ble utvidet til fire rundturer i sommertiden.

Også *Ekspressen* fungerte godt i sine ruter og hadde gjort det mulig å skille passasjertrafikken fra lasterute. I 1971 gikk likevel Stavangerske til bestilling av en Westamaran 86 fra Westermoen Hydrofoil til Sauda-ruten, altså en aluminiums katamaran med plass til 140 passasjerer og to MTU-motorer på

2200 bhk. Fordelene var en mer robust konstruksjon, større kapasitet og noe bedre evne til å ta seg fram i tynn is. Båten ble levert i juli 1972, da *Ekspressen* ble frigiort til Sandeid/Vikedal og de kortere rutene.

Stavangerske og Sandnæs Damp opplevde nå at den tradisjonsrike Natt-ruten, som hadde vært en lønnsom rute gjennom alle år, nå kom i minus. Det hjalp litt da *Kronprinsesse Märtha* ble alene i ruten sammen med *Sandnes* da *Stavanger* ble trukket ut høsten 1972, men tiden var yte. I 1973 kom det til et bredere samarbeid om et felles opplegg Stavanger-Bergen, hvor natttruten ble nedlagt 31. august 1974 og erstattet av en hurtigbåtrute og en lasterute.

Saken var tatt opp i Stavangerskes styre i mai 1973 med ønske om å ta i bruke Westamaran 95 med 192 seter på strekningen til erstatning for hydrofoibåtene som nå viste stigende kostnader i vedlikehold. Det kom til avtale med Sandnæs Damp og HSD om en felles rute, lansert som Flaggruten, med Stavangerskes som eier av 45 prosent, Sandnæs Damp med 30 og HSD med 25 prosent.

Det nye opplegget trådte i kraft 1. juni 1974. De to nye W95 fra Mandal ble levert sommeren 1974 med navnene *Vingtor* og *Sleipner*, som sammen med *Tyrving* ble overtatt av PR Flaggruten med samme eierforhold.

Vingtor fikk nå navnet *Princefoil* og *Sleipner* *Queenfoil*, angivelig for å gjøre dem mer salgbare. De ble fortsatt brukt framover som avløsningsfartøyer i Flaggruten, på hurtigbåtrutene i Ryfylke og til utleie. *Tyrving* fortsatte i Flaggruten i flere år.



Merk: Plass for reise med «Ekspressen» må forutbestilles. — For reise fra Stavanger, Sauda, Sand og Sandeid må billetter løses i land.

Ekspedisjon: Stavanger: Det Stavangerske Dampskibsselskab, Passasjeravdelingen, tlf. 20020, telex 33022, telegr.adr. «Stavangerske». — Sauda: Sauda Skipsekspedisjon A/S, tlf. 044 52 415, telegr.adr. «Saudex». — Sand: Underbakkes Dampskibsekspedisjon, tlf. 044 51 141. — Sandeid: Sandeid Skipsekspedisjon, tlf. 12. — Vikedal: Vikedal Handelslag, tlf. 9. — Nedstrand: Ekspeditor B. Rasmussen, tlf. 1. — Jelsa: Ekspeditor Thomas Kristensen, tlf. 656. — Sjernarøy: Ekspeditor Kleiberg, tlf. 31. — Judaberg: Ekspeditor Osm. Trahaug, tlf. 17. — Jørpeland: Olaf G. Tungland, tlf. 044 47 368

367a Stavanger—Sand—Sauda

Dgl.	Sø. 6/6-15/8	1/6-30/9 1971	Til	Dgl. u. ti. 1/6-30/9	Ti. 1/6-30/9	Sø. 6/6-15/8
17.00	20.45	Fra Stavanger	↑	9.20	9.30	20.35
17.45 Ti., to., lø.		Nedstrand		8.30n	8.40	19.45
17.45 Ma., on., fr., sø.		Jelsa		8.25h		
17.55 Fr.		Marvik		8.15m		
		Vikedal			8.15	
18.15	21.50	Sand	↑	8.00	7.30	19.15
18.40	22.15	Til Sauda	Fra	7.30	7.00	18.50

g. Tirsdag, torsdag og lørdag. h. Mandag, onsdag, fredag og søndag.
m. Mandag og søndag. n. Tirsdag, torsdag og lørdag.

Forts. neste side

Stavangerskes Ekspressen (1961) hadde et hardt kjørløp i lokalrutene i Ryfylke, her i en annonse fra august 1971

Oslofjorden

I Oslofjorden drev Hydrofoilrutene sin trafikk Oslo-Horten med anløp av Drøbak, Fagerstrand, Filtvet og Tofte i en sesong so strakte seg fra rundt 1. april til nyttår. Det kan se ut til at hendelser med drivende tømmerstokker og kritiske situasjoner med lystbåter var mer utbredt her enn på Vestlandet. De to PT 20B'ene *Fjordfoil* og *Øyfoil* med sine oransje skrog ble kjente syn på fjorden.

Våren 1969 ble imidlertid Fagerstrand og Filtvet tatt ut, noe som tyder på prioritering av trafikken på Horten og Drøbak. Juni 1969 viste en økning på 14 prosent, hvorav 60 prosent av passasjerene skulle til og fra Horten. Passasjertallet for 1969 lå på 95 000, noenlunde på nivå med de foregående årene.

Store ekstra kostnader i vedlikehold førte Hydrofoilrutene AS inn i en likviditetskrise våren 1970 med en reparasjonsregning på 590 000 kroner. Selskapet søkte Oslo Kommune om økonomisk tilskudd på 115 000 kroner, men fikk avslag. Båtene stod nå på land i Horten og selskapet hadde nær 3 millioner kroner i gjeld. Det lyktes ikke å finne nye interessenter, og konkurs var eneste utvei.

Båtene gikk under hammeren 12. juni, og i prosessen overtok AS De Blå Omnibusser, Oslo, båtene. Dette selskapet fikk 200 000 i støtte for Horten kommune for å starte opp igjen ruten Horten-Oslo. Båtene kom igjen i fart og ble drevet i to år. Ruten var hurtigste



Flyvebåden Springerer (1967) legger til kai i København, juli 1969, fotografert av unge Dag Bakka fra sightseeingbåten.

forbindelse mellom Vestfold og Oslo, men trafikken bl rammet av dårlig regularitet. Siste året, 1972, var *Øyfoil* i fart 166 dager, *Fjordfoil* i 100. Dette var trolig også grunnen til at selskapet i september lanserte planen om luftputebåt til erstatning. Denne ble introdusert året etter, men uten suksess.

Øyfoil og *Fjordfoil* ble i november 1973 solgt til Aliscafi i Messina og utskipet med tungløftskip til Middelhavet sammen med søsterbåten *Fosenfoil* fra Trondheim.

Øresund

Søsterselskapene Dampskibs AS Øresund, København, og Rederi AB Øresund, Malmö, drev både passasjer- og jernbaneferger mellom Malmö og

København og hadde i 1965 utvidet med hydrofoilbåter. Selskapene kjøpte AB Sundfarts operasjon og overtok også *Westfoil* på time-charter. 1. mai 1965 trådte ruten i funksjon med PT 50-båtene *Flyvefisken* fra Westermoen og utpå sommeren også *Svalan* fra Rodriquez.

Ruten ble drevet med presisjon og punktlighet på distansen på rundt 15 nautiske mil. Med tre båter kunne det med god margin legges opp til avgang hvert 45 minutt. I 1966 kom passasjertallet opp i 536 000. Flåten ble styrket med *Tärnan* i 1966, som erstattet *Westfoil*, og *Springeren* i 1967, og avsluttet med *Løberen* og *Viggen* i 1972/73, alle fra Rodriquez.

AB Sundfart flyttet våren 1965 operasjonen til ruter fra Helsingør og Landskrona til København. Dette var noe lenger distanse, men et marked med stor konkurranse fra mange linjer. Våren 1966 ble operasjonen tydeligvis refinansiert, da hovedaksjonæren, AS Masl i Oslo, kjøpte *Sundfoil I* og *II* for 500 000 kroner hver og leide dem ut til samme operatør, nå som Sundtrafik. Såvidt vi forstår gikk båtene i rute sommeren 1966 og 1967, til Sundtrafik gikk konkurs og båtene i oktober 1967 tatt tilbake av Westermoen Hydrofoil. De to PT 20-båtene ble nå ført til Mandal og satt på land.

Til sesongen 1968 leide Rederi AB Göta Kanal, nå kontrollert av Erik Thun AB i Lidköping, *Flipper* (ex *Westfoil*) fra AS Haanes Rederi. Båten lå ved Westermoen og ble gjort klar, fikk rødmalt skrog ør den startet opp Helsingborg-København under merket Thunpilen. Her seilte den fra juni til september, før den vendte tilbake til Mandal; solgt til Italia våren 1969.



Fjordfoil og Øyfoil ble i 1970 overtatt av De Blå Omnibusser i ruyten på Drøbak-Holmestrand. Her ligger båtene ved kai i 1973 sammen med luftputebåten HM2.



Sundfoil II (1962) passerer skoleskipet Danmark på vei fra København til Malmö.

Westermoen Hydrofoil lanserte i 1966 Supramars store hydrofoil PT 150 på 37 meters lengde, med tre dekk og plass til 250 passasjerer. Blant rederiene som fattet interesse for denne båten som kunne brukes over lengre distanser var «Sessan-linjen» i Göteborg, Rederi-AB Göteborg-Frederikshavn Linien. I rederiet så en med interesse på PT 150 som en hurtigferge mellom Göteborg og Frederikshavn, og Westermoen kunne garantere 39 knops marsjfart. I 1967 ble det tegnet kontrakt om bygging av nummer 15 på Westermoen Hydrofoil. Båten skulle være klar til sommersesongen 1968 og det var den også, med navnet *Expressan*.

Expressan lå klar i februar 1968 og ble levert til rederiet. Under prøvekjøringen ble det imidlertid klart at 39 knop var umulig å oppnå; høyeste fart som ble nådd var 33,8 knop. Den ble derfor levert tilbake til verkstedet 25. februar og kontrakten kansellert.

Rederiet var imidlertid interessert i å prøve fartøyet i rutefarten, og leide det tilbake for tiden juni-august 1968. Etter endel utprøving startet den opp mellom Göteborg og Frederikshavn og gikk denne sesongen. Deretter vendte den tilbake til opplag i Mandal. Mer om denne senere.

Westermoen Hydrofoil

For å forstå neste trinn i utviklingen må vi se til forholdene ved Westermoen Hydrofoil.

Verkstedet var på denne tid fullt opptatt med bygging av seks hurtigående kanonbåter i stål for Marinen,

Storm-klassen på 36 meters lengde, konstruert av orlogskaptein Harald Henriksen som på denne tid ble ansatt hos Toralf Westermoen.

Men for å holde aluminiumbyggingen i gang ble byggenummer 14 også påbegynt på denne tid, en PT 50 for verkstedets regning. Høsten 1966 var den ferdig strukturelt og ble lagt opp ved verkstedet i påvente av salg. I oktober 1966 ble den solgt til et gresk redere for fart mellom Piraeus og øyene, og verkstedet satte i gang med innredning og utrustning for levering 15. februar 1967. Imidlertid ble kontrakten kansellert, og båten ble igjen liggende.

I mellomtiden ble *Sundfoil I* og *Sundfoil II* tatt tilbake av verkstedet i oktober 1967 og hentet tilbake til

Mandal for overhaling. Også *Westfoil* lå her en periode, samt byggenummer 14 for salg. Som nevnt ble *Westfoil* i januar 1967 overtatt av AS Haanes Rederi som *Flipper*. Den ble nå tatt på land og utstyrt med nye «submerged» foiler som altså ikke var overflateskjærende, med nedsenket. Dette konseptet ga visse fordeler, sannsynligvis mest i sjøgang.

Flipper ble i februar 1967 utleid til DFDS for utprøving av en rute mellom København og Århus en ukes tid. I mars gikk den en tid Trelleborg-København som en testrute.

Tidlig i 1968 kom Øresundsselskapets *Flyvefisken* til Mandal for modifikasjoner. Det ble da til, (ifølge Tim Timoleon) at rederiet fikk leie verkstedets byggenummer 14, PT 50-båten som var påbegynt i 1965. Båten fikk da navnet *Tumleren* og gikk Malmö-København noen uker, til tross for at den først ble midlertidig registrert 7. mai. Det kan ihvertfall være årsaken til at båten fikk et navn i Øresundsselskapets tradisjon.

De to PT 20B fra Sundfart hadde kommet til Mandal trolig i oktober 1967. Båtene ble sirkulert for salg, men måtte først oppgraderes.

HSD besluttet i mai 1968 å kjøpte *Sundfoil I* for 800 000 kroner i overhalt stand, mens Fosen Trafikklag i Trondheim i juli kom til enighet med Westermoen om kjøp av *Sundfoil II* til 1,0 million inklusiv oppgradering og avhengig av konsesjon. På dette grunnlag kom hydrofoil-operasjonene i Norge til å ta et nytt skritt.



Tumleren ble levert fra Westermoen Hydrofoil i 1968 og ses her i rute for HSD mellom Bergen og Sunnhordland i juli. For Dag Bakka



Hanns von Scheltel på besøk i Mandal i 1969, sammen med Torolv Westermoen og Leif Haanes.

HSD og Fosen

Til grunn for HSDs kjøp av *Sundfoil I* lå avtalen med Nattruteselskapene om anløp av Leirvik i 1968. Derved kunne det startes en ny Sunnhordland II-rute fra Bergen gjennom Austevoll til Rubbestadneset og Leirvik, derfra til Kvinnherad og Rosendal, og tilbake.

For å kunne starte opp ruten allerede 2. juni fikk selskapet vederlagsfritt bruke PT 50-båten *Tumleren* som nett-opp var ferdigstilt. Derved kunne HSD tilby en stor PT 50-båt i ruten, noe som ga mersmak. Først 19. september var *Sundfoil I* klar for levering og fikk da navnet *Tjelden*.

Sammen med *Teisten* kom den til å utføre ruteopplegg i Sunnhordland. Det var likevel ikke lenge HSD fikk drive de to båtene sammen. Allerede 22. oktober 1968 gikk *Teisten* på grunn ved innløpet til Bårdsundet ved Tysnes. Fremre foil tok bunnen og festet på styrbord side ble vrent løs. Båten stanset på etpar båtlengder uten personskafe. Den ble slept tilbake til Bergen og tatt på land hos Mjellem & Karlsen. Skadene var så pass store at båten ble kondemnert, solgt tilbake til Rodriguez hvor den ble reparert og solgt videre.

I HSD hadde styret høsten 1969 fått fullmakt til å anskaffe en ny hydrofoilbåt etter havariet til *Teisten*. Etter å ha vurdert hurtigbåter endte det med at selskapet kjøpte en båt under bygging ved Rodriguez i Messina, en PT 50 med større dekkssalong og 111 seter. Båten ble gjort ferdig i HSDs farger og levert 21. april 1970 med navnet *Teisten*.

Denne gang gikk båten fra Messina 25. april for egen maskin den lange veien hjem til Bergen, der den ankom 6. mai 1970. Nye *Teisten* og *Tjelden* ble nå kjente syn i Sunnhordland.



Fosenfoil (ex Sundfoil II) landsatt for vedlikehold. Ukjent sted og fotograf

Også *Sundfoil II* fant en norsk kjøper, Fosen Trafikklag AS i Trondheim, som i juli 1968 forhandlet om kjøp for 1 million kroner etter full oppgradering. Mye av bakgrunnen var saken rundt effektivisering av sambandet til Hitra og Frøya, hvor både ferger og bussruter ble rustet opp, mens lokalrutebåten *Agdenes* holdt sjøveien fra Trondheim via Brekstad til Hestvikan på Hitra. Først i februar 1969 forelå det konsesjon for rutefart på Trondheimsfjorden til Frosta og Leksvik og til Brekstad og Hestvikan.

Etter oppgradering ble båten registrert til Fosen Trafikklag 20. februar 1979 med navnet *Nisen*. Før den satte kursen til Trondheimsfjorden ble den utleid vel en måneds tid til Det Stavan-

gerske Dampskibsselskap som avløser for *Ekspressen* som trengte reparasjon og vedlikehold, blant annet etter en hardtværsskade 5. desember 1967.

Nisen ankom trolig Trondheim i april 1969 og ble utprøvd og vist fram på Trondheimsfjorden. 2. mai startet den opp i ruten fra Trondheim til Brekstad på Ørlandet og Hestvika på Hitra og kuttet reisetiden til en tredjedel, til 1 time 45 minutter.

Gerd Søråa har i Fosens jubileumsbok fra 2011 lite pent å si om *Nisen*, eller *Fosenfoil* som den ble omdøpt i 1970. Likevel var det *Nisen* som innførte hurtigbåten nord for Stad, men det er vel også klart at den neppe var ideell i åpne fjorder som Trondheimsfjorden.



Tjelden (ex Sundfoil I) ved Holbergkaia i godt selskap, april 1969. Foto Dag Bakka



Flyvebåden Løberen (1972) av type RH140. DSØ



HSDs Teisten i full fart gjennom Austevoll, juni 1976, Dag Bakka



Princefoil (ex Vingtor) på vei nordover Karmsundet, foto Helge Sunde

Oppsummering

I Norge var det ved inngangen til 70-tallet ni hydrofoillbåter i drift. Den siste for norsk regning ble levert i 1972 fra Rodriguez, Tyrving til Stavangerske og Sandnæs Damp, mens Øresundsselskapene fikk *Løberen* og *Viggen* i 1972/73 av samme type.

I 1973 ga både Fosen og De Blå Omnibusser opp hydrofoillbåtene, og deretter var det Flaggrote-selskapene, dvs Stavangerske og HSD som fortsatte å anvende slike hurtiggående båter enda noen år; Stavangerske til 1979 og HSD til 1987 med *Teisten* fra 1970 som den siste. Den fikk enda et år under andre norske eiere før den ble solgt.

Årsaken til at hydrofoillbåten ikke innfridde de store forventningene fra 1960 har nok flere grunner. For det første var det båtens konsept med foiler som stakk dypt og bredt i flytende stilling og der nest båten sårbarhet i møte med is og tømmerstokker, noe som gjorde båttypen uaktuell for store deler av kysten. Sjøfartsdirektoratets restriksjoner mot mørke og vinterbruk spilte også inn.

Men den store årsaken var nok først og fremst at utviklingen av hurtigbåten tok et nytt skritt i 1969 da Westermoen Hydrofoil lanserte Westamaran 86. En halvplanende katamaran bygd i aluminium med større kapasitet og med samme type maskineri som PT 50.

Orlogskaptein Harald Henriksen, som var en selvlært skipsdesigner, hadde tegnet konseptet og skroget til Stormklasse MTB i stål, som ble satt i produksjon i 1965. Et par år senere ble ansatt i Westermoen Hydrofoil og begynte å arbeide med en hurtiggående aluminiumsbåt for det samme markedet som hydrofoillbåten, men vesentlig mer robust, med større kapasitet, bedre stabilitet og sikkerhet. Skrogformen var som en kanonbåt, men trukket ut i bredde som katamaran med to assymetriske skroghalvdeler.

Det som ble kalt Westamaran 86 ble lansert i en presskonferanse på Hotel Continental i Oslo 6. mars 1970 og vakte stor oppmerksomhet. Fartøyet på 86 fot hadde plass til 140 passasjerer og hadde en marsjfart på 28 knop med maskineri på 2200 bhk.

Det skulle bli W86 og senere den større W95 som gjennomførte revolusjonen av lokalruteferien i Norge; som hydrofoillbåten hadde startet.

Neste gang: Gigantfoilene

SKIPSLISTE

■ ms TUMLEREN JXKA

128/75 92.6/19.1/11.5 ft

1d aluminium, PT50

2M12 Maybach, 2700 bhk

5.1968 Westermoen Hydrofoil AS,
Mandal -14

Påbegynt ca 1965 for egen regning
og ble gjort strukturelt ferdig.

AS Haanes Rederi, Kristiansand
utlånt Øresundselskapet til
erstatning for *Flyvefisken* som var
til oppgradering på WH. Nå døpt
Tumleren

Utleid HSD 1.6–19.9.68

3.1969 Alilauro Cia Sarda di Navigazione
SpA, Cagliari, od *Aliischia*. Rute i
Napolibukten

1.1981 Conamar, Trapani, od *Aimarettimo*,
rute Trapani-Egadi øyene

2.1983 F I L A, Napoli, senere samme år til
Alivit (Alilauro)
Drevet i Napolibukten

1987 ut av bruk

■ ms TEISTEN LMEN

137/73 94.9/19.2/11.8 ft

1d PT50 111 pax

2M12 2700 bhk

4.1970 Cantieri Navali e Officine
Ferroviare Rodriques, Messina -
074. -123 ?

Hardanger Sunnhordlandske
Dampskipsselskap, Bergen
Sertifikat Stavanger-Bergen, åpne
havstrekninger på mer enn 5 n mil
må ikke passeres i HSDs ruteområde

1.198. Simon Møkster, Stavanger, od
Strilprins

2.1988 Øystein E Førre, Stavanger, nytt
navn *Hinnavåg*

12.1988 Shotley Mercantile Co Ltd,

Panama, od *Flecha del Estrecho*

1989 Alilauro Aliscafi del Tirreno SpA,
Messina, od *Frecchia di*
Casamicciola

■ ms TYRVING LFCE

114/57 94.6/19.2/11.1 ft

1d aluminium RHS-140

2M12 2700 bhk

3.1972 Cantieri Navali e Officine
Ferroviare Rodriques, Messina -153

PR Tyrving (Det Stavangerske
Dampskibsselskab 60%, Sandnæs
Dampskibs-Aktieselskab 40%),
Stavanger

Rute Stavanger-Bergen

1974 PR Flaggruten (DSD, SDA + HSD

10.1979 Belt SA, Montevideo, od *Santa*
Maria del Buenos Aires, satt i fart
Colonia-Buenos Aires

1996 ut av fart, opplagt i Buenos Aires
sammen med ex *Løberen*
Trolig opphøgd 2011

Skandinaviske hydrofoilbåter

■ ms SPRINGEREN OVJW 6721242

135/72, 91.6/19.1/11.5 ft

1d aluminium pax

2M12 2700 Maybach

4.1967 Cantieri Navali e Officine
Ferroviare Leopoldo Rodriques,
Messina -122

AS DS Øresund, København

1985 Torbay Seaways, Torquay, od *Star*
Capricorn

Sommerrute Torquay-Guernsey-
Alderney

1987 COVEMAR, Eolie, Trapani

2005 Speedy Lines SRL, Trapani, rute
Termoli-Tremiti
Videre ukjent

2009 Lagret på land i Ortona, Italia

■ ms LØBEREN OVOG 7219911

121/62, 94.6/19.1/11.2 ft

1d aluminium PT 50, 120 pax

2M12 2700 MTU

4.1972 Cantieri Navali e Officine
Ferroviare Leopoldo Rodriques,
Messina -154

AS DS Øresund, København
Rute København-Malmö

1985 Belt SA, Montevideo, od *Farallon*
10.2011 rapportert opphøgd

■ ms VIGGEN SEBO 7321817

121/62, 94.6/19.1/11.2 ft

1d aluminium pax

2M12 2700 MTU

4.1973 Cantieri Navali e Officine
Ferroviare Leopoldo Rodriques,
Messina -161

Svenska Rederi AB Øresund,
Malmö

Rute Malmö-København

1977 AB Sundfart, Malmö

1.1979 Under opplag ved Kockums brann i
styrehus og øvre salong, reparert
1980 Scandinavian Ferry Lines, Helsing-
borg

1985 Svenska Rederi AB Øresund,
Malmö

1987 Shotley Mercantile Co Ltd,
Panama, *Rapido de Ibiza*

1.2000 Alasom Remolcadora, Cadiz, od
Miggon
Videre ukjent

Endelikt...



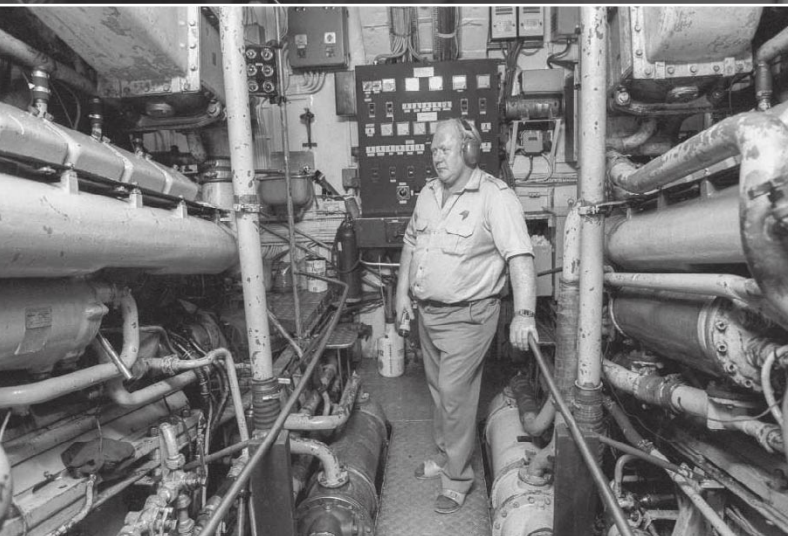
Slik endte mange av dem, parkert på et verftsområde. Star Capricorn
(ex Springereren 1967) i Ortona i mars 2009



Eller slik, Farallon (ex Løberen 1972) og Tyrving (1972) medtatt av
mange års bruk og forfall i Montevideo, ca 2012. Foto Guillermo Berger



Helge Sunde tok disse bildene ombord i Teisten med fullt belegg ca 1982. Slik var det...





Seilskipet Alvei på besøk i Farsund sommeren 2025 bar lite preg av sin fortid som norsk frakteskip.

På besøk sommeren 2025:

ALVEI – tidligere norsk båt med «langt liv»

Av KJELL BIRGER SØNSTABØ

Den 7. juni 2025 kom det 3-mastet seilskipet **Alvei** til Borhaug på Lista etter avgang fra Den Helder i Holland tre dager før. Dette skipet har en lang, variert og svært interessant historie. Det er nå hele 105 år siden skipet ble bygget i Skottland som damptråler med navn **Tweenways**. Som starten på en lang og omvekslende historie. Den spenner fra tjeneste i Royal Navy, til fiskefartøy, ombygd til frakteskip i Danmark og kjøpt til Norge i 1954. Etter 32 år som norsk under flere navn ble den solgt til amerikanere i 1986 og har siden hatt et eventyrlig liv som Alvei.

Tweenways historie

20.05.1920 **Tweenways**. Levert fra London & Montrose Shipbuilding Co. Ltd i Montrose i Skottland i UK som dampdrevet fiskefartøy med bygge-nummer 66. Sammen med et søsterskip *Lady Luck* ble fartøyene kontrahert for et London-firma, men solgt like etter.

18.05.1921 Solgt til Robert Frater i London, men registrert i Ramsgate like utenfor London og fikk fiskerinummer R.356 den 28.06.1921. Fikk kjennings-signal MQQZ. **Tweenways** fikk en tonnasje på 92,15 br. tonn og 38,77 n. tonn. Fartøyet var 87,0 fot lang, 18,5 fot bred og 8,9 fot dyp. Fikk montert en damp-maskin på 34 nhk, som gav den en fart

på 9 knop. Hadde en besetning på 9 mann. Ble utrustet som sidetråler etter hvit-fisk, og kom til å fiske meste tiden ut fra Milford Haven på vestkysten i Wales.

13.12.1922 Registrert på Thomas W. Chapman, Ramsgate med same fiskerinummer R.356.

07.02.1924 Solgt til The Char Steam Trawling Co. Ltd. Ramsgate (ved Alfred



Fartøyet opphav var som dampdrevet fiskebåt Tweenways fra London & Montrose Shipbuilding for fiske fra Ramsgate. På bildet i tjeneste i Royal Navy som minesveiper under Andre verdenskrig.

H. Lanfear Jnr.) også nå med same fiskerinum-
nummer.

29.11.1939 Tatt over av The Royal Navy som H.M.T. *Tweenways*, registrert som FY.1507. Vart bygd om til mine-rydding og var i havnetjeneste på slutten av krigen.

06.1940. Tok del i Operasjon Dynamo for å evakuere de Britiske og Franske militære styrker fra Dunkirk. **01.06.40** Reddet mannskapet på *Scotia* utenfor Dunkirk. Dette sammen med to andre trålere *Three Kings* (LT.517) og *Mare* (LT.362).

08.06.1945 *Tweenways* returnert til eierne. Men nå registrert på Henry E. Rees, Milford Haven, men fremdeles med fiskerinum-
nummer fra Ramsgate, R.356.

17.12.1946 Solgt til The Drifter Trawler Co. Ltd. Milford Haven, også med Ramsgate fiskerinum-
nummer.

17.03.1947 Solgt til Peter Harrod & sons Ltd, Milford Haven. Fremdeles med fiskerinum-
nummer R.356.

01.07.1947 registrert solgt i UK.

25.07.1947 *Kaj Helen*. Solgt til Kai L. Møller i Svendborg i Danmark. Fikk ikke det nye navnet før 25.09.1947, og nytt kjenningssignal OXWE.

29.01.1948 *Alvej*. Solgt til Marius Pettersen i Aarøsund i Danmark. Vart bygd om til fraktesfartøy ved et verft i Thurø. Dampmaskinen ble tatt ut, og det ble montert inn en ny 2 cyl. 120 Hk Skandia motor. Ny keising og styrehus ble montert, foruten ny lasteluke. Bare teakdekket forut ble beholdt. Fikk tonnasje 100,0 br.t., 52 n.t. og 140 t. dw. Skipet ble primært brukt til å frakte kunstgjødsel, kol og briketter fra Stralsund og Lübeck til danske havner.

20.02.1954. Underveis fra Naskov til Aarøsund satte *Alvej* seg fast i isen og

først 04.03 greidde en å få fartøyet løs med hjelp av isbryteren *Eldbjørn*. Var rapportert solgt fra Danmark 11.1954.

Til Norge

13.01.1955 *Brit Marit*. Solgt til Aksel Johannesen (1/2) og Olav Johannessen (1/2) Mosterhamn på Bømlo. Fikk det nye navnet 12.03.55 og ble endelig registrert i skipsregisteret 18.04.1955. Fikk nytt kjenningssignal LMVH og målt 99,9 br.t, 48 n.tn. og 150 t. dw. Registrert i Haugesund. Bare mindre ombygginger ble utført, før den kom i drift. Fartøyet ble malt grønn. Deretter kom den i flere år frem til 1964 å gå i fast frakt for fabrikken DENOFA i Fredrikstad; fra Østlandet til Vestlandet og mye til Bergensdistriktet. I retur til Fredrikstad gikk med tomme tønner tilbake til fabrikken. I denne farten hadde en 2–4 mann ombord.

07.08.1956 Tatt over av Aksel Johannesen (3/4) og Sigurd Johnsen (1/4), Mosterhamn.

30.10.1958 En brukt 2 cyl. 2AC 160 Hk Wichmann (fra 1954, motor no. 4487) ble kjøpt for NOK 50.000. Denne motoren

hadde tidligere stått i fiskefartøyet *Helløy* fra Tromsø fra 24.10.1954. 28.09.1958 Var på veg utenfor Jæren Rev fra Bergen til Fredrikstad med tomme margarinfat. Klokken 23.55 fikk en se et fartøy som drev uten lys. Det var fraktesfartøyet *Zita* som tok inn vann og mannskapet på to hadde forlatt fartøyet og rodd til lands. *Brit Mari* fikk sleper om bord og gikk mot Tananger, men etter 2 timer tippet *Zita* rundt og sokk i løpet av 2–3 minutter mellom de to bøyene som på den tid var forankra ved Jærens rev.

26.03.1962 Tatt over av Olav Johannesen (3/5) og John Johannessen (2/5), Mosterhamn.

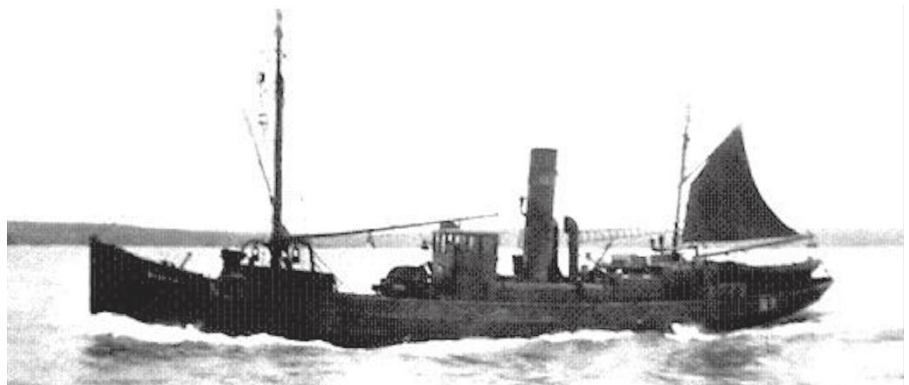
09.02.1963 *Mostring*. Nytt navn og målt om til 103,08 br.t og 51,70 n.t. 87,15 fot lengde (92,3 fot lengde over all).

05.11.1964 Solgt til Birger M. Torkelsen, Mosterhamn. Gjekk i løsfra-
kt med sement og gjødning.

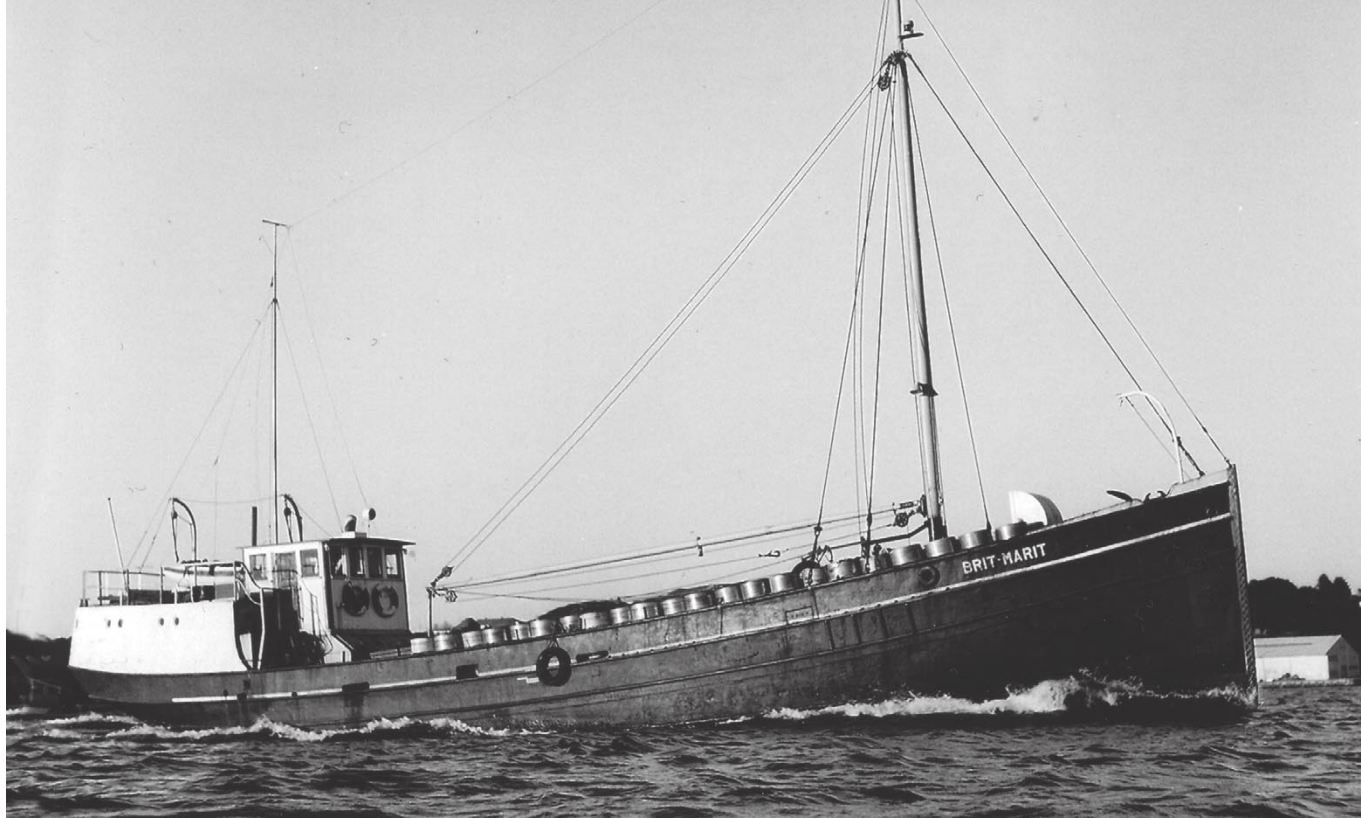
08.12.1966 Solgt til Jacob Steinsland, Mosterhamn. Ikke lenge etter at den ble tatt over så rigget en fartøyet om til sandfart. Fikk «nytt» brukt styrehus i aluminium og bygd om/hevet keisingen foran. Styrehuset skal ha kommet fra et fiskefartøy. Fikk også bygd ny ekshausrør. Bygd om lasterommet med nye skott. Forsterket riggen og monterte grabb. Vinsjen vart også mest trolig skifta. Dette ble antagelig utført ved Øklandsnes Slipp & Mek. Verksted i Auklandshamn i Sveio. Fartøyet ble nå malt blå. Deretter gikk den i sandfart i Rogaland og Hordaland. Frakta mye sand fra Etne til Odda, Hardanger og Stord. Også fra Forsand og Årdal i Ryfylke til Nord-Rogaland. En gikk en del til Fjellhammer bruk på Torvastad og leverte asfalt derfra om sommeren. Også fra Stend sør av Bergen gikk en med asfalt.

14.12.1970 Tatt over av Ove Steinsland, Mosterhamn. Ove var son av Jacob. Fortsatte i sandfart.

21.02.1972 Tatt over av Ove Steinsland



Som dansk *Alvej* ble den kjøpt til Mosterhamn i januar 1955 og registrert som *Brit Marit*. Den var da ombygd til lastebåt i Danmark i 1948. Bildet fra 1957, Skipet-Jenssen-samlingen.



Fraktebåten Brit Marit med tomfat på dekk, fortsatt med dansk preg. Jenssen-samlingen

(1/2) og Jacob P. Espeland (1/2), Mosterhamn. Det var Jacob som drev fartøyet. Også nå gikk den mest i sandfart. Om lag 1974/1975, Kjøpte en brukt delemotor som ble hentet i Kolvareid av *Mostring*. Denne delemotoren kom trolig fra *Breivoll*, som var kondemnert 06.08.1972. Dette fartøyet kom fra Nesna og motoren var opprinnelig en 2AC, motor no. 4497 fra 1955, men som ble bygget om til 2ACA 14.06.1962. Da en kom til Moster, så tok en deler; slik som sylindere, topp og dyser fra denne delemotoren og satte over på *Mostring* sin opprinnelige 2 AC. Dette ble utført på Vestfrakt sitt verksted i Grindheimsvågen. Dermed ble maskinen sin effekt

øket til 200 Hk med betegnelse 2ACA. **23.02.1977** P/R Mostring (Ingmar Eikeland (1/3), Arthur Anglevik (1/3) og Ove Steinsland (1/3)), alle Mosterhamn. Ingmar og Arthur hadde vært med siden 1972/73 og drev fartøyet. I sandfarten gikk en med 2 mann ombord. Som hjemmehavn hadde en mest Mosterhamn, men også noe på Nøstbakken. Begge steder på Moster. **13.12.1977** *Vaarvind*. Solgt til Sverre J. Vindenes, Holmedal i Askvoll. Fartøyet ble tatt over i Mosterhamn. Ble nå 23.12 registrert i Florø skipsregister. Det nye navnet fikk den først 15.03.1978. Gikk mye i fraktfart med 3–4 manns besetning fra Bergen og til Sogn og Fjordane,

mest i området fra Solund til Florø. Ei stund gikk den innleiet for Fylkesbaatane. Mye med mjøl fra Hegreneset i Bergen (Rieber), senere fra Vaksdal og NKI (Norsk Kraftfor Industri) i Solheimsviken. Fiskefor for felleskjøpet og bygningsvarer til Neumann i Dalsfjorden. Gjekk og med leca stein og kol og koks fra K71 i Solheimsviken. Et par laster med 2–3000 paller gikk den fra Vågsvåg vest av Måløy til Talcum ved Bergen. En gikk 2 turer i uken fra Sunnfjord til Bergen og retur. Også i denne tida var fartøyet blått.

26.04.1984 Registrert solgt til Odd Magne Stabben, Tømmervåg på Nordmøre. Men fartøyet var tatt over av han nesten ett år før. Fartøyet vart henta i Holmedal av Odd. Han monterte hydraulisk styring på den. I fraktfart gikk en med tørrfisk og klippfisk fra Nord Norg. til Ålesund og Bergen.

10.12.1984 *Røvdefjord*. Solgt til Jan Rovde, Rovde på Sunnmøre. Navnet fikk den 12.12. 84. Fartøyet ble lite brukt i aktiv fraktfart i denne periode. Hadde et par turer med salt og hentet fisk rundt om på øyene i Sunnmøre. Etter det lå den i Ålesund og forfalt og var utsett for hærverk.

23.01.1986 Solgt til P/R Skipsbrukt ved Hans J. Sjuve i Kristiansund N. Fartøyet var henta i Ålesund og gikk opp til Kristiansund N. Sjuve drev med nedrigging av fartøy og han tok nok over fartøyet noe før, selv om det ikke ble registrert.



Etter ombygging med styrehus og under navnet Mostring i Mosterhamn i mai 1974. Foto Dag



Som Vaarvind fra Askvoll sommeren 1978 på Bergen havn, fotografert av Arne Sognnes

På dypt vann

23.01.1986 *Alvei*. Først solgt til en amerikaner (i skipsregisteret registrert solgt til Skottland), som like etter solgte skipet til et P/R med noen amerikanere for å bygge det om til seilfartøy. Der Evan Logen, fra California var bestyrende reder og skipper. De andre som var med var Bred Standley fra New Jersey, Eric Achines, Massahusets samt Rick Berilla, Kelly Fawley, Eric Hutchins og Patty Bruke. Fartøyet kom til å få registrering i Port Vila i Vanuatu i Stillehavet.

Sommeren 1986 og vinteren over lå den Mellemverftet i Kristiansund N og våren 1987 forberedte de avgang fra Norge.

05.06.1987 lå den i Tomrefjorden med Amerikansk flagg. Like etter avgikk *Alvei* fra Kristiansund N. til Fredrikshamn i Danmark. Var innom Kiel og gikk gjennom Kielkanalen til Amsterdam. Siden kom *Alvei* til Gaia, Porto i Portugal. Der den skulle bygges om, mye med hjelp av de som hadde kjøpt fartøyet. En som kom med etter hvert, var Bart Willems, som ble medeier og ble en av nøkkelpersonene i ombyggingen. Trevirket til riggen ble kjøpt i Norge og Danmark. Tauverk kom fra Randers i Danmark. Stål til mastrer ble kjøpt i Holland og seil kom fra Hong Kong i november 1994. Ombyggingen var planlagt å ta to år. Bare den gamle Wichmann motoren og ankerspillet ble beholdt. Etter 8 år

var *Alvei* ferdig ombygget til 3-mastret seilskonnert.

16.01.1995 *Alvei*. Skipet var klar for jomfrutur til Vigo nord i Spania. Deretter seilte skipet via Kanari øyene over til Karibien og gjennom Panama kanalen til sydlige Stillehavet til Port Vila i Vanuatu. Vanuatu ligger nord av New Zealand, nord øst av Australia. Der skulle den frem til 2019 bli brukt som Skoleskip med seil trening og til eventyr Cruise for «backpackere». De gikk mye

mellom Vanuatu og New Zealand. Hadde en liten fast besetning på 4–5 personer og tok opp mot 10 personer som roterte og ble lært opp i kortere og lengre perioder. De passasjerer som var lengst om bord var med i 5–6 måneder. En tilbød slike turer for 800 \$ i måneden i seil-sesongen og 400 \$ i låg sesong.

I 2005 fikk en Veivakselbrudd. I desember 2007 var fartøyet saknet en uke på reise fra Port Vila til New Zealand. Da var det 9 mann om bord; 4 fra Australia,



Etter ombygging til seilskip. *Alvei* under amerikansk flagg. Fra *Alveis* hjemmeside



Alvei vei kai i Bergen, fotografert 17. juni 2025 av Erling Hellesund. Spesielt med så loggende mastre og høye undermastre.

3 fra USA, 1 fra New Zealand og 1 fra UK. Det ble lett med fly fra New Zealand til en fant skipet i stille vær. Skipet hadde ikke hatt på radiokommunikasjon. Skipper Logan fikk bot for ikke å ha radio operativ. **05. 2019** Hovedeier og kaptein Evan Logan døde, og på gammel tradisjon ble han begravd i seilduk og tippet over bord i Stillehavet. Skipet hadde i en periode hatt mindre vedlikehold, og det ble vurdert å senke fartøyet som dykker-rev ved Fiji øyene. Det ble det ikke noe av, da en lokal skipper kontaktet noen entusiaster i Noank på østkysten av USA. En skipper Geoffrey Jones fra Noank i Gronton i Connecticut nord øst av New York kjøpte fartøyet sammen med «the Mystic Nautical Heritage Society». Broren til avdøde Evan solgte skipet for «symbolske» 100 US\$.

Sammen med noen fra statene og lokale på Fiji så fikk en *Alvei* sjødyktig o. skipet gikk fra Fiji til Vanuatu i november 2019. En av de sentrale ble Jeff Thompson, som Evan ville ha med i 2 uker. Han er fremdeles i 2025 ombord på *Alvei*. 14 av 16 seil måtte skiftes. Det ble mye rustpikking og mye stål ble skiftet og skroget sveist. Fremdeles ble fartøyet registrert i Vanuatu med kjenningsnummer YJS7206. I desember 2019 seilte fartøyet til Russel i New Zealand. Våren 2020 var en klar for hjemtur til USA, men da slo Covid epidemien til og en fikk ikke startet hjemturen før 28.10.2021. Nå lå *Alvei* i Auckland i New Zealand. **17.06.2022** *Alvei* ankommer fartøyet Schooner Warft i Mystic like nordøst av Gronton på østkysten av USA. Turen

hjem gikk over Stillehavet; var innom Galapagos, gikk gjennom Panama kanalen og turen tok nesten 1 år. Fra sommeren 2022 til sommeren 2023 fikk en utført en del vedlikehold og oppgradering i liggehavnen i Mystic i Connecticut. Hovedfokus var å få seilriggerne oppgradert.

Høsten 2023 til i dag, oktober 2025.

Alvei – Europa tur. Høsten 2023 seilte fartøyet på østkysten av USA. I januar 2024 var en nord i Brasil, i februar i Karibien. I mai var en kom til Hamilton i Bermuda, i juni var en i Azorerne. I juli var en kommet til Fort William på vestkysten av Skottland. Var innom Aberdeen før den 11.08.2024 var *Alvei* kommet til Montrose i Skottland, der den var bygget 94 år før. Var deretter i Frankrike, før det ble vinteropphold i Amsterdam.

4. juni 2025 avgikk *Alvei den Helder* i Holland og kom 07.06. til Borhaug på Lista, etter 38 år siden fartøyet forlot Norge. 13.06 er den kommet til Bergen. Deretter til Norheimsund. Fra 24.06 lå den i Rubbestadneset på Bømlo for om mulig på tak i deler til maskinen. Deretter til Avaldsnes og Kopervik, før den igjen var tilbake på Sørlandet i Farsund 02.07.

Hvor enn den kom i Norge så vakte fartøyet oppsikt. Det er ikke dagligdags at et fartøy med slik mangfoldig historie besøker Norge. Det var 15 personer om bord som mannskap med Jeff Thompson som skipper og medeier. Det var ungdommer med fra USA, Australia og Frankrike og 1 bergenser. Fartøyet så

noe slitt ut utvendig. Selv rigg og seil var oppgradert i Amerika før avreise til Europa. Det ble sagt at det neste var å oppgradere rekker og rekkverk, samt skifte av tredekket. Deretter gikk turen 10.07 til Gøteborg og Sverige. Så til Danmark 14.07; Holbæk, Grenaa og Middelfart, før *Alvei* gikk gjennom Kielkanalen i Tyskland fra øst til vest; 12.08. 17.08 er *Alvei* tilbake i Amsterdam. Deretter gikk turen til Margate, sørøst i England i september, før skipet kom til Dieppe i Nord Frankrike den 09.09. og Cherbourg 15.09. Var innom nord-Spania og Cascais i Portugal. 10.10.25 var fartøyet kommet til byen Sherry like nord av Cadiz i sør- Spania.

Deretter var **ALVEI** innom Aguilas på sørkysten av Spania før det ankom Kilada sørøst på Peloponnes i Hellas, 03.11. Det var da 14 mennesker om bord fra 12 nasjoner. Der har skipet frem til etter nyttår blitt liggende. Planen var at **ALVEI** skal anløpe Hellas, før en gikk over Atlanteren tilbake til USA. Denne plan ble endret i august 25, da eierne fra Natural Heritage ble enig om å overføre fartøyet til en Gresk organisasjon som driver et «none profit» – utdannelse selskap. 01.11.2025 **ALVEI**. Ble tatt over av et selskap «Proteus Social Innovation & Development» med hovedbase på øya Andros i Kykladene i Hellas. Tatt over for same beløp som det ble kjøpt for; nemlig 100, men nå i € og ikke \$. Det er meningen å oppgradere fartøyet og få det i drift til utdannelse av sjøfolk i tradisjonell vis. Da med hovedvekt på fart i øyene i Hellas og Østre Middelhavet.

Om dette prosjektet kommer i gang som planlagt, så er det nok tvilsomt at vi noen gang får se dette gamle fartøyet **ALVEI** tilbake i Norge. Men får håpe vi kan få følge fartøyet i lang tid fremover.

Kilder

Informasjoner samlet av Kjell B. Sønstabø, Randa-berg med info fra Ingmar Eikeland, Mosterhamn (siste eier på Moster) 07/25 og 10/25; Svein Vindenes, sønn av Sverre Vindenes 08/25 og 10/25, Magnar Steinsvåg, Karmøy 09/25 og Odd Magne Stabben 10/25. Helge Sønstabø 08/25. Informasjoner fra skipsregisteret i Haugesund (Stavanger Statsarkiv) og Arkivverket. Info fra aviser som: Tidens Krav Kr.sund, Stav. Aftenblad, Bømlo-nytt 28/06/25 og 09/07/25. Boken:

Fraktefarten i Moster. Diverse nettsider so. www.alvei.com. fishingboatheritage.co.uk.; Skipet.no; De minste fraktefartøyene; Aarosund.dk. Facebook siden til: SV Alvei (mye historie og bilde.



Hurtigruteskipet d/s «Sigurd Jarl»s grunnstøting ved Sortland 19. august 1950

Av TROND CARLSEN

Det Nordenfjeldske Dampskibsselskab (NFDS) hadde mistet nesten alle sine hurtigruteskip i starten av 2. verdenskrig. Bare gamle «Kong Harald» som ble bygget i 1890, var igjen. Anskaffelse av nye skip i Hurtigruten ble derfor helt nødvendig, og allerede i 1940 bestilte rederiet et nytt hurtigruteskip fra Fredrikstad mek. Verksted. Egentlig ble det bestilt som et lasteskip, men tapene av skip i Hurtigruten på begynnelsen av krigen gjorde at dette skipet ble ombyggt, slik at det skulle kunne brukes i hurtigrutefart.

I juli 1942 var skipet ferdig og det fikk navnet «Sigurd Jarl». Ved leveringen til NFDS var skipet det desidert største i Hurtigruten. Det hadde en lengde på 289 fot og bruttotonnasjen var 2335 brt. Det var også det siste dampskipet som ble bygget for trafikk i Hurtigruten.

Maks antall passasjerer som skipet kunne ta, var 650. Maskinen var en kullfyrt FMV (Fredrikstad mek. Verksted) dobbel compound dampmaskin på 1800 ihk. Prisen kom på vel 2,5 millioner kroner.

«Sigurd Jarl» som hurtigruteskip

Samme måned gikk «Sigurd Jarl» sin første tur som hurtigruteskip. Men allerede i november 1942 overtok den tyske okkupasjonsmakten skipet for å



Maleri av d/s Sigurd Jarl slik den så ut like etter levering. Maleri av H. Hansen 1942



Sigurd Jarl grunnstøtte omtrent ved røde prikk.



Sigurd Jarl fotografert ved kai i Vadsø i 1955 Foto: Kåre Kristensen

bruke det som et stasjonært teater- og velferdsskip. Fra høsten 1944 ble skipet levert tilbake til rederiet og fortsatte dermed sine turer i Hurtigruten.

«Sigurd Jarl» var det mest moderne skipet i Hurtigruten i årene etter krigen, helt til de fire såkalte italiabåtene ble satt inn i trafikk fra september 1949 og til mai 1950. Det gikk i hurtigrutefart helt til i juni 1960 da NFDS overtok sitt nyeste hurtigruteskip, m/s «Harald Jarl». Etter kort tid ble skipet solgt til nye eiere i Kina og omdøpt til «Xin Hua». I 1991 ble det tidligere så stolte hurtigruteskipet strøket fra Lloyds skipsregister.

«Sigurd Jarl» ble utsatt for en del grunnstøtinger og ulykker i årene i Hurtigruten. 4. november 1947 grunnstøtte skipet ved Florø i nordgående rute. Det kom seg av grunnen ved egen hjelp, og passasjerene ble satt av i Florø. Skipet måtte ha hjelp for å komme seg videre til Fredrikstad for reparasjon. I løpet av verkstedsoppholdet ble kjelene ombygd fra kull- til oljefyring. Det ble også gjort en del oppgraderinger av lugarer og salonger om bord.

30. juli 1954 kjørte det inn i dampskipskaia på Finnsnes med en mindre skrogskade som resultat. 3. mars 1957 ble «Sigurd Jarl» pårent av m/s «Ueland» på Stigfjorden ved Lurøy på Helgeland. «Ueland» sank, to mann ble berget og en mann omkom. 28. februar 1960 kolliderte skipet med det tyske skipet

m/s «August Thyssen» på havna i Rørvik. Det ble reparert i Trondheim og skadetaksten kom på kr. 66 000,-.

Grunnstøtingen ved Sortland – hva avisene skrev

Ca. kl. 16.40 lørdag 19. august 1950 grunnstøtte «Sigurd Jarl» ved Bygdenes, litt nord for Sortland i Vesterålen. Skipet hadde gått fra Risøyhamn kl. 15.35 og var på vei sørover mot Sortland i stadig tettere skodde da det kom ut av kurs og grunnstøtte på en sandbanke. Det var full flo da grunnstøtingen skjedde, og skipet ble stående godt fast etter hvert som sjøen falt. Ved fjære sjø stod skipet høyt oppe på land, og akterskipet hang

så vidt utfor marbakken. En feil med radaren ombord satte den ute av drift, og da strømmen i Sortlandssundet var temmelig sterk, kom «Sigurd Jarl» ut av kurs og grunnstøtte med redusert fart i fjæra på Bygdenes. Skipet gled opp i fjæra som om det skulle legge til kai. Rett før grunnstøtingen ble det droppet et anker, noe som reduserte farten en del. Da tåken lettet, kunne de som var ombord skimte Sortland med kirken.

«Sigurd Jarl» hadde maks antall passasjerer ombord da skipet grunnstøtte. Det var for det meste rundreisepassasjerer, og mange av dem var utlendinger. Det var ikke tilløp til panikk ombord da skipet gikk på grunn, alle



Om ettermiddagen 21. august ankom NFDS' hurtigruteskip m/s Erling Jarl. Ukjent fotograf



På dette bildet er begge slepebåtene (Ula og Parat) i aksjon. Museum Nord, Sortland

ombord tok det med stor ro og relativt godt humør. Alle tankene og rommene ombord ble peilet, og det ble konstatert at skipet var tett og stod sikkert på jevn grunn. Vesteraalens Dampskibsselskabs (VDS) lokalruteskip d/s «Risø Sund» ble tilkalt fra Stokmarknes for å hente de av passasjerene som skulle til Sortland, Stokmarknes, Melbu og Svolvær.

Flere bergingsforsøk

Hurtigruteskipet d/s «Midnatsol», som på den tiden hadde navnet «Sylvia», var på tur nordover og skulle egentlig gå gjennom Tjeldsundet da beskjeden om «Sigurd Jarl»s grunnstøting kom. «Sylvia» ble derfor dirigert gjennom Vesterålen, og tok ombord ca. 350 passasjerer fra «Sigurd Jarl». Dessuten ble bergingsbåten «Ula» («Uller» i noen kilder) tilkalt fra Tromsø for å hjelpe til med å få havaristen av grunn. Den og NFDS' lasteskip «Ottar Jarl», som på det tidspunktet befant seg i nærheten, prøvde om morgenen 20. august å få skipet av grunn uten å lykkes. Ut på formiddagen ble arbeidet med å losse hurtigruteskipet satt i gang, slik at det skulle bli lettere når et nytt forsøk skulle gjøres ved flo senere på ettermiddagen. Da ville «Ula» få hjelp av bergingsbåten «Parat» som skulle komme fra Trondheim.

Ved 19-tiden prøvde «Ula» og «Parat» å trekke «Sigurd Jarl» av grunn, men forsøket mislyktes. NFDS' hurtigruteskip m/s «Erling Jarl» hadde ankommet

Sortland ut på dagen og tilbød seg å hjelpe, men det ble vurdert at å manøvrere tre skip under bergingen, ville bli svært krevende. «Erling Jarl» gikk deretter til kaia på Sortland og tok ombord 700 kasser fisk som var blitt losset fra «Sigurd Jarl». Dessuten ble det tatt ombord noen flere passasjerer fra skipet. Planen videre var at «Ula» og «Parat» skulle legge seg på sidene av «Sigurd Jarl» ved neste høyvann og piske med propellene slik at bunnen skulle bli såpass rotet opp at skipet kunne trekkes av grunn.

Brakt flott

Kl. 07.30 onsdag 23. august, etter flere mislykkede forsøk, startet bergingsarbeidet på nytt. I tillegg til at det ble satt full fart akterover i maskinen på «Sigurd Jarl», lyktes det for slepebåtene «Ula» og «Parat» å trekke den av grunn. Det skjedde etter ca. en halv time. Kl. 09.00 var skipet sjøklart og gikk deretter direkte til Stokmarknes. Der ble det fylt vann og en ny dykkerundersøkelse ble foretatt. Det viste seg at skadene på skipet var tilsynelatende små. Kun noen små buler samt litt avskrapet maling var det som ble oppdaget. Etter å ha fått sjødyktighetsattest, forlot «Sigurd Jarl» Stokmarknes kl. 16.40 og seilte så direkte til Trondheim. Etter en grundigere undersøkelse der, som avdekket større skader enn først antatt, ble skipet slept til Fredrikstad for reparasjon.

Sjøforklaringen

Til å begynne med lyktes det ikke å finne sjøforklaringen etter denne grunnstøtingen. I en henvendelse til Arkivverket 16. oktober 2025 angående denne sjøforklaringen, kom svaret tilbake 6. november. Der skrev Arkivverket følgende:

Vi har undersøkt i Vesterålen sorenskriveri saklister til sivile B-saker, hvor sjøforklaringer er innført. Her finner vi registrert en sak nr. 26/50 Sjødyktighetseskjønn over d/s «Sigurd Jarl» 23.08.1950. Når vi videre søker i sivile B-saker 1950, begynner sakene først med saksnr. 40. Hvorfor vi ikke har mottatt de saksnumrene før dette, kan vi dessverre ikke svare deg på. Videre har vi også undersøkt i Vesterålen sorenskriveri ekstraretsprotokoll 1948–1954, hvor noen sivile B-saker er innført, men dessverre uten resultat her.

Vi beklager å ikke kunne hjelpe deg videre angående denne sjøforklaringen.

I en reportasje i avisa «Lofotposten» 28. august 1950 stod det å lese at sjøforklaringen etter «Sigurd Jarl»s grunnstøting ble holdt i Trondheim 26. august og ikke på Sortland, som ville ha vært det mest naturlige. Jeg kontaktet derfor Arkivverket på nytt og spurte om sjøforklaringen kanskje kunne finnes i Statsarkivet i Trondheim. Dagen etter kom svaret om at de hadde funnet den der.

Årsakene

I sjøforklaringen fremgikk det at hovedårsaken til grunnstøtingen var sterk sørgående strøm i Sortlandssundet, mens det normale var strøm mot nord ved den vannstanden som var da grunnstøtingen skjedde. Den tette tåken hindret dessuten alle observasjoner etter at radaranlegget ombord hadde sviktet ca. 25 minutter før skipet gikk på grunn. Sammen med de uvanlige strømforholdene førte dette til at folkene på broen ikke var helt klar over hvor skipet virkelig befant seg.

«Sigurd Jarl» fulgte de vanlige kursene sørover Risøysundet og Sortlandssundet. Farten var ca. 13 knop. Da det ble observert landskygge rett forut like før skipet grunnstøtte, ble farten redusert. Man regnet da med å ha en kvartmil igjen til Fiskholmen, en holme som ligger ute i sundet litt nordøst for stedet der skipet grunnstøtte. Da landskyggen ble oppdaget rett forut på babord side, ble det gitt styrbord ror for å gå klar. Resultatet ble da at skipet gikk rett opp i fjæra på Bygdenes. Grunnstøtingen gikk stille for seg. Kaptein Bjørn Johannessen lå og sov på lugaren sin. Han stod opp da han hørte ankeret falt, fordi han trodde at skipet skulle legge til kai på Sortland.

Hva skjedde i dagene etter – flere detaljer

Dagen etter, 20. august, ble rommene og tankene stadig peilet for å se om det hadde oppstått nye lekkasjer. Ingen lekkasjer ble oppdaget. Bergingsbåten «Ula» ankom strandingsstedet kl. 07.00

om morgenen. Sammen med NFDS' lasteskip m/s «Ottar Jarl» som ankom kl. 13.30, prøvde de å trekke «Sigurd Jarl» av grunnen. Forsøket ble oppgitt etter kort tid.

Mandag morgen 21. august kl. 04.30 begynte «Ula» og «Ottar Jarl» å dra, men forsøket ble oppgitt kl. 06.30, en liten time etter høyvann. Noen av passasjerene ble tatt ombord i «Ottar Jarl». I tillegg ble det tatt ombord en god del fisk fra «Sigurd Jarl». Kl. 16.30 ankom bergingsbåten «Parat», og sammen med «Ula» gjorde de seg klare til å dra hurtigruteskipet av grunnen. Forsøket startet kl. 17.45, men mislyktes nok en gang. NFDS' hurtigruteskip m/s «Erling Jarl» ankom havaristedet kl. 18.00, men fikk ikke tillatelse til å delta i bergingsarbeidet. Vel en time senere gikk den til Sortland for å ta inn ca. 900 kasser fisk, samtidig som post og nesten alle de gjenværende passasjerene ble med hurtigruteskipet sørover.

Om morgenen dagen etter, 22. august kl. 06.00, startet begge bergingsbåtene å trekke og rykke, i tillegg ble maskinen ombord i «Sigurd Jarl» kjørt med full fart akterover under forsøket. En time etter høyvann beveget akterskipet seg over mot babord og litt senere ca. 3–4 fot rett akterover. Kl. 08.30 måtte forsøket oppgis pga. raskt fallende sjø. Kl. 19.00 startet et nytt forsøk, men det ble oppgitt kl. 21.30. Etter diskusjoner ble en enig om å fylle 50 tonn med vann på akterpeaktanken for å lette trykket på forskipet.

Onsdag 23. august startet trekkingen kl. 07.30 samt at maskinen ombord på «Sigurd Jarl» ble gitt full fart akterover.

Kl. 08.00 seg skipet av grunnen, ca. 45. minutter før høyvann.

Det Nordenfjeldske Dampskibsselskab (NFDS) representert av inspektør Strøm, forsøkte under sjøforklaringen å få gehør for at det ville ha vært gode sjanser for å få «Sigurd Jarl» av grunnen tidligere dersom NFDS' egne skip hadde fått anledning til å delta i redningsforsøkene. Strøm opplyste ellers at det fra flere hold var blitt rettet kritikk mot rederiet (NFDS) fordi det hadde latt flere store skip passere havaristen uten å få hjelpe til.

Kilder

- Sjøforklaring, d/s «Sigurd Jarl»s grunnstøting ved Bygdønes, Sortland 19. august 1950, Trondheim byfogd sivile B-saker, sak nr. 123/50 B, Statsarkivet, Trondheim
- «Sigurd Jarl» grunnstøtt i Sortlandssundet. – Lofotposten, 21. august 1950
- «Sigurd Jarl» lar seg ikke trekke av grunnen. – Lofotposten, 22. august 1950
- «Sigurd Jarl» brakt flott. – Lofotposten, 23. august 1950
- Bergingen av «Sigurd Jarl». – Lofotposten, 24. august 1950
- Strøm og tåke årsak til «Sigurd Jarl»s grunnstøting. – Lofotposten, 28. august 1950
- Radaren sviktet et kvarter før «Sigurd Jarl» grunnstøtte. – Bergens Arbeiderblad 22. august 1950
- «Sigurd Jarl» står fremdeles fast. – Nordlands-posten, 22. august 1950
- Kollisjon på Stigfjorden. – Helgelands Blad, 5. juni 1957
- Dag Bakka jr.: Livslinje og eventyrreise, historien om Hurtigruten – Bodoni forlag, Bergen 2017
- Rolf Danielsen og Olav Vedeld: Det Nordenfjeldske Dampskibsselskab 1857–1957, Trondheim 1957
- Finn R. Hansen: Nordenfjeldske 1857 – 1985. Fartøyene og deres historie, Trondheim 1999.

Stor aktivitet på strandingsstedet. Museum Nord, Sortland





Tradisjonelle openhatch-skip skilte seg fra andre skipstyper med veldig store luker og kjørbare gantry-kraner, som MB2028 (51800 tdw), bygd 1997 på Dalian i China for Gearbulk, eiet av Kristian Gerhard Jebsen. Det har også værbeskyttelse over kranene for å kunne laste/losse i regnvær. Foto Mith Smith

Openhatch-skipene

Av ULF ERIKSEN

I desember 1962 kom det første open-hatch skip med gantry kraner, m/s *Besseggen*. Søsterskipet m/s *Rondeggen* fulgte seks måneder senere. Begge skipene ble bygget ved Kaldnes Mek. Verksted i Tønsberg for transport av avisepapir fra Vancouver Island til California under kontrakt med Crown Zellerbach. De seilte i vel 27 år, skiftet navn, skiftet eiere og skiftet befraktere, men farten var stort sett den samme, avisepapir og cellulose fra Vancouver Island til California.

På 1960-tallet var Vancouver B.C. og Vancouver Island et av de største eksportområdene for papir, cellulose og packaged lumber (pakket trelast) i verden. De nordiske land og østkysten av Canada, østkysten av USA og US Gulf

var de andre. Syd Amerika kom ikke i bildet før i begynnelsen av syttitallet.

Den 6. januar i år stengte Crofton som den siste fabrikken av de opprinnelige papir- og cellulosefabrik-kene som la grunnlaget til at disse to skipene ble

spesial bygd for skipning av avisepapir til California. Vancouver Island er like stor som England og er rikt på skog. Det var et naturlig sted for skogsindustri med mange papir og cellulosefabrikker. Manglende jernbaneforbindelse og begrenset veinett, og at fabrikkene lå ved sjøen med egne kaianlegg, gjorde at pro-dukten ble best eksportert av skip. Containers var ikke hensiktsmessig på grunn av logistikken, slik at skipninger i bulk direkte fra fabrikkene var mest økonomisk.

Besseggen og *Rondeggen* hadde tre gantry kraner, en skulle være i reserve, var det opprinnelig tenkt. I praksis funket dette dårlig siden de alle gikk på skinner, og om en stoppet kunne ikke de andre komme forbi og ta over. Derfor ble to kraner tatt av, en fra hvert av skipene, og satt på en ombygd 19,000 tons orecarrier som ble døpt *Trolleggen* og kom inn i fart noen få år som det tredje skipet.

FAKTA

OPEN-HATCH betegner tørrlastskip bygget med dobbelt bunn og sider og med lasteluker som kan åpnes i lasterommet fulle bredde. Dette var et amerikansk design som ble lagt til grunn for søsterskipene *Besseggen* og *Rondeggen* levert til rederiet Chr Østberg i 1962.

Til konseptet hørte også gantrykraner, dvs kjørbare kraner montert på skinner som kjører ut lasten sideveis til eller fra kai. Firma Sverre Munck i Bergen utviklet de første brukbare gantry-kranene.

Open-hatch-skip ble en norsk suksess, der de bergenske operatørene **Star Shipping** (Westfal-Larsen & Co og AS Billabong) og **Gearbulk** (Kristian Gerhard Jebsen, J Ludw Mowinckel og Louis Dreyfus/Buriers Markes) skulle bli verdensledende, senere også Saga Forest Carriers på Nøtterøy. Også flere andre norske rederier kom til å involvere seg med slike skip, men drevet på charter til store produsenter.

I 1982 kjøpte Tasman Pulp & Paper selskapet Crown Canada fra Crown Zellerbach og fortsatte traden i noen år, før de igjen solgte fabrikkene videre til det som til slutt ble Catalyst. *Thorseggen* 18,400 dwt med to 25 tons gantry kraner ble levert fra Swan Hunter i 1983 til samme trade.

Gantry kranen ble den mest alminnelige kranen på openhatch skip frem til 2010. Grunnen var produktivitet og besparelse av longshoremen (havnearbeidere) som redusert laste -og losse utgifter. Krankapasiteten økte, fra 13.6 mt på *Besseggen* og *Rondeggen* til 70 mt på de senere store skipene. Regnbeskyttelse var en annen fordel, *Besseggen* og *Rondeggen*, hadde det, men ikke alle gantry skip fikk dette. God regnbeskyttelse gjorde at man kunne laste i dårlig vær, og på vestkysten av Canada regner det meget. Så lenge lagerskur lå nær kaien gikk det fint å losse når det regnet også, men hvor man ikke hadde lagerskur i nærheten eller losset til utendørs lagring, som tidlig i Kina, ble det umulig å losse i regn.

De første open-hatch operasjoner

Star Shipping i Bergen så mulighetene av større gantry skip, og eierne (Westfal-Larsen og Per F Waaler) kjøpte i 1965 fire 22 000 dwt bulkcarriers som ble bygd om til openhatch med en (senere to) 22mt (metric tons) Munck gantry-kraner og kom i drift fra 1966 og 1967. Hovedtrade fra BC/USWC (British Columbia/US West Coast) til UKC



De første store openhatch-skip var tre vanlige bulkskip fra Bergens Mek Verksteder som i 1966/67 ble bygd om for KS Billabong og Westfal-Larsen & Co, som MB2028 (21850 tdt) fra BMV i 1961. Skyfotos



De to første openhatch-skip var søstrene Mb2028 og Mb2028 (9200 tdt), bygd 1962/63 på Kaldnes Mek Verksted for rederiet Chr Østberg, Oslo. Store luker og gantry-kraner. Ukjent fotograf

(United Kingdom/Continent). Der-etter fulgte nybygg av Star C klasse på 27 800 dwt i 1968 og Star A klasse i 1969 med 29 000 dwt.

SCA (Svenska Cellulose AB) startet sin service i 1967 med tre openhatch gantry skip på 12500 mt dwt fra Sverige til Nord-Europa. Canadian Transport gikk også over til gantry skip med tre nybygg befraktet fra CP Ships på 28 000 dwt, men de fikk en bjelke langskip som delte lukene i to for ekstra styrke. Kran kapasiteten var og mindre, 18 mt, og de hadde også tre gantry-kraner på skipene. Igjen trade fra BC til UK/C.

Gearbulk (startet av Kristian Gerhard Jebsen, Bergen) bygde fire 25 300 dwt openhatch gantry skip med to 25 mt kraner i 1970 og deretter en serie 38 000 mt openhatch skip fra 1974.

Star bygde D klasse på 43 000 dwt i 1977, mens Høegh bygde seks 44 000

openhatch gantry skip med 32 mt gantry kraner som ble befraktet til Westwood (Weyerhaeuser) på 10 til 15 års timecharter. I 1979 ble to skip til sluttet av Høegh til Westwood, litt mindre, men med bedre regnbeskyttelse for skipning av avisepapir fra Longview til Japan. Skipene hadde 10 rom og luker og gantry kraner på 40 mt hver.

Jib-kranede skip (med svingkraner) ble også bygd, men hoved tyngden lå fortsatt på gantry kraner. Brazil kom i gang med sin cellulose produksjon fra slutten av 70 tallet, og etterhvert som teknologi gjorde hardwood mere konkurranse dyktig og ettertraktet, kom Sør-Amerika til å dominere pulpindustrien. De lengre transport-avstandene gjorde at man gikk over til jib kraner som var mer fleksible for andre (retur) laster, slik at det siste gantry skipet som er bygget kom i 2019. I dag utgjør andel skip med gantrykraner rundt 25 %.

Kina overtar

Som på så mange områder er Kina verdens største marked for cellulose og papir. Den drivende kraft for cellulose er ikke lenger konsum av avis-papir eller papir til trykk, men derimot hygienisk papir som toalett papir, facial tissue osv. Til dette passer eucalyptus og hurtig-voksende trær meget godt. Eucalyptus vokser på 6 til 7 år til økonomisk hugst. Derfor meget mer attraktivt enn trær som tar tre ganger så lang tid.

Kina importerte litt over 31 mill mt av cellulose i 2025. Deres andel av verdens markedet for cellulose er nå 41%.

Kina har og lenge hatt langsiktig politikk på å sikre tilgang til viktige



Saga Welco som drives fra Nøtterøy er trolig verdens tredje største openhatch-operasjon med rundt 50 skip, som Mb2028 (54241 tdw), byg 2004 på Oshima for Westfal-Larsen & Co.

råvarer og har bevisst investert verden rundt for å påvirke dette. Dette omfatter logistikk, både havner, terminaler og skip. Dette er også en måte å øke politisk innflytelse. Siden 2008 har de bevisst arbeidet etter dette prinsippet, og det fikk en betydelig oppgang etter at Xi tok makten i 2013. Ikke bare jernbane og lokal infrastruktur er bygget ut, men også skip. COSCO er i dag ubestridt verdens største rederi. Stats-eid med kostnadsnivå det er vanskelig å konkurrere mot. Kina er også verdens største skipsbygger. Politisk har det vist seg at kinsere klarer konkurransen mot USA, tariffen klarer ikke begrense deres aktivitet. Om tolltariffer vil gjøre dette i frem-tiden vites ikke, siste forsøk fra Trump endte med at begge parter tok en et års pause.

Størrelsen på openhatch skip har økt, jib kraner er mer vanlig enn gantry kraner nå. Men jib kran kan aldri ha regnbeskyttelse, for å ta kun én fordel for gantry. Derimot er løfte kapasiteten betraktelig økt, open-hatch skip har nå kapasitet på 200–300 mt når to kraner arbeider sammen. Dette er verdifullt for prosjektlast som er blitt en viktig del av retur og kombinasjons trader for cellulose transport. Skip er nå kommet over 80 000 dwt ton og vil øke videre til 87 000. Videre har COSCO kontrahert serier med 80 og 87 000 dwt skip som blir gearless, 7 rom og luker, fullstendig

boxshaped uten noe over-heng. Den første kommer i mai. Antydes at det er for 'bulk trades', men de kan ta mange enhetslaster som cellulose osv, eller containers. COSCO har ingen mangel på container skip heller.

COSCO har nå en flåte på 5.3 mill dwt openhatch skip med over 3 mill dwt i ordre. Og de er ikke det eneste store kinesiske statsrederiet.

Nest størst er G2 Ocean med hovedkontor i Bergen, men med en global organisasjon (et samarbeid mellom

Gearbulk og Star Shipping siden 2017) med rundt 125 skip på 4.3 mill dwt. I februar ble *Star Norge* levert fra kinesisk verft, på 82 300 dwt med fire jib kraner, to på 120 mt kan kom-binere til 240 mt og 2 på 75 mt. Andelen openhatch skip med gantry-kraner utgjør i dag bare 25 prosent.

Saga Welco i Tønsberg er den tredje operatøren med global organisasjon med 48 skip på 2.5 mill dwt. Alle har gantry kraner og regnbeskyttelse. Dette er en pool med NYK og Westfal-Larsen som eiere.



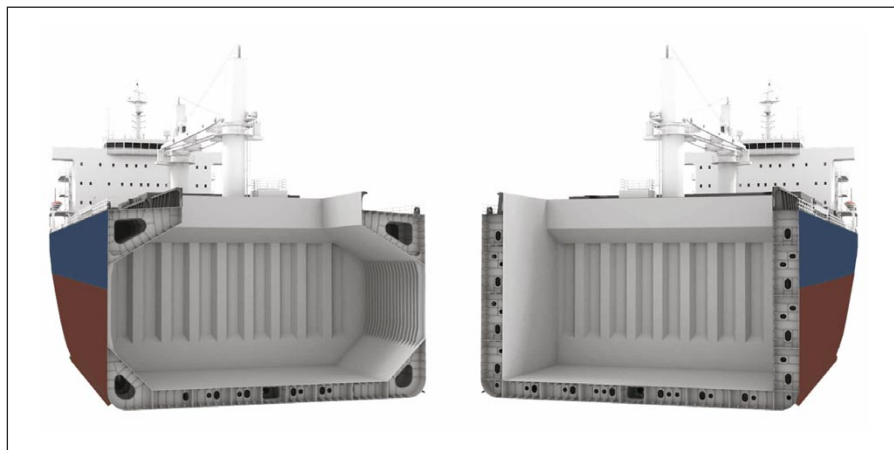
Fra 90-tallet er det bygd openhatch-skip med job-kraner (dreibare), som MB2028 (50728 tdw) levert i 2013 fra Hyundai til Grieg Star Shipping. Bildet er tatt på Herøya i april 2014, tatt av Tomas Østberg-Jacobsen

Fra norsk til internasjonal

Open-hatch utviklet seg til å bli en norsk spesialitet hvor flere rederier anskaffet slike skip. Etter Star Shipping med Westfal-Larsen, AS Billabong/Grieg Shipping og Fred Olsen fulgte Gearbulk i 1968 med Kristian Gerhard Jebsen og J Ludwig Mowinckels Rederi, Bergen sammen med Louis Dreyfus i Paris og deres London rederi, Buries Markes. På 70-tallet fulgte Leif Høegh & Co med 6 nye skip i 1977 og 2 i 1979 for T/C til Westwood, Belships i 1985 med tre skip på T/C til Canadian Transport, samt Jebsens i Bergen med tre skip sluttet til Tasman Pulp & Paper.

I 1986–87 kom fem skip for E B Aaby, Borgestad og Jørgen Jahre for T/C til Westwood.

På slutten av 80-tallet tok Mitsubishi opp hvorfor Japan importerte over seks millioner tonn med pulp hvert år men lite på japansk kontrollerte skip. Dette startet behov for NYK (kontrollert av Mitsubishi) å begynne pulp transport. Etter først ha brukt T/C skip kontraherte NYK to 47 000 dwt openhatch gantry skip og lagde en pool med Aaby og Borgestad som hadde kontrahert tre søsterskip som ble til Saga Forest Carriers og startet i 1991 med transport



Skisse som viser forskjellen på et vanlig bulkskip til venstre og et open-hatch-skip til høyre. Openhatch-skipet er bygd for lasteenheter som pulp, papir, kassetter og containere. Skisse som viser forskjellen på et vanlig bulkskip til venstre og et open-hatch-skip til høyre. Openhatch-skipet er bygd for lasteenheter som pulp, papir, kassetter og containere.

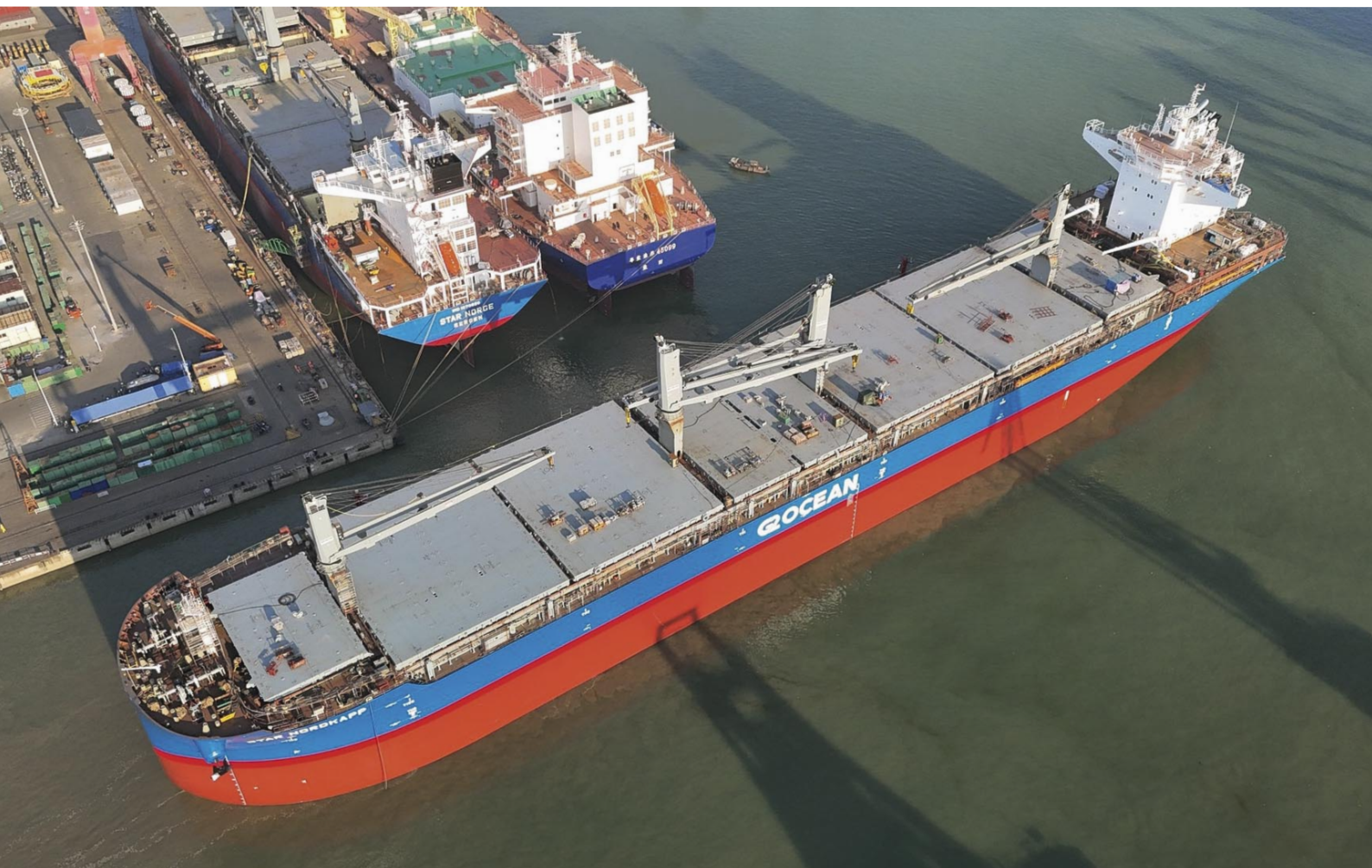
av pulp og papir fra EC Canada og USA til Japan fulgt av pulp og skogsprodukter fra Vancouver til UKC.

Grieg og Westfal-Larsen bestemte seg for gå hver sin vei slik at Star Shipping ble delt i to selskaper, Grieg Star Shipping og Westfal-Larsen Shipping fra 2009. Nå hadde hver halvparten så mange skip som tidligere og global operasjon ble hardere. For å kunne konkurrere om en stor pulp kontrakt fra Brazil ble Saga Fo-

rest Carriers og Westfal-Larsen Shipping enig om å lage en samseilings pool som fikk navnet Saga Welco. Gearbulk og Grieg Star formet G2 Ocean i 2017.

Selv om de to største open-hatch operasjonene holder til i Norge, er det internasjonale innslag sterkt. I G2 Ocean står Gearbulk med 65 prosent, og dette selskapet er nå heleiet av Mitsui og Marubeni. Grieg har de resterende 35% i G2 Ocean.

Den nye generasjon openhatch skip er vesentlig større og utstyrt med jub-kraner, som MB2028 (81551 tdw) som leveres i Guangzhou Huangpu vinteren 2026 til Grieg Star for drift i G2Ocean. Rund baug og slankt akterskip; «cod's head and mackerel tail».



Linjeskipet Anne Reed ble levert i 1972 og fikk to års tjeneste i rederiet før det høsten 1974 ble solgt til Frankrike.
Foto Per Erik Johnsen



Mer om Johs Larsen rederi

Til artikkelen om bergensrederiet Johs Larsen i Skipet 4.25 har vårt medlem John B Grutle flere utfyllende kommentarer.

JOHNS var ansatt i rederiet fra 1971 til 1979 som styrmann, overstyrmann og senere skipsfører på linjeskipene *Anne Reed* og *Karin Reed*. Da han begynte var det Harald Østerbø som var den ledende mann i rederiet og med-innehaver sammen med brødrene Rolf og Jan Reed Larsen som var tredje generasjon. Personen de hadde løpende kontakt med fra skipene var Leif Ambro, maskinsjef fra Horten, som hadde kommet inn i rederiet med byggingen av *Anne Reed* på Marinens Hovedverft i 1961. Rederiet var ellers kjent for å holde ryddige forhold.

Harald Østerbø, født i 1907, var skipsfører og hadde hatt en aktiv krigstjeneste som skipsfører og fra 1944 ved Nortraships kontor i New York. Han hadde kommet til rederiet i 1946 som inspektør og fører av Peter Reed; han hadde i 1951–52 bestyrt Johs Larsen kontor i Jakarta før han vendte tilbake til kontoret i Bergen. Her ble han også en av Bergens Skipperforenings grand old men og var formann fra 1958 til 1962. I rederiet var han ansvarlig for deepsea-skipene, mens brødrene Reed-Larsen styrte med supplybåtene.

John var overstyrmann på *Karen Reed* ved levering fra Warnowwerft i oktober 1973. Skipet var da sluttet til

Enterprise Container Line (ECL) i Rotterdam, eiet av Skjelbreds Rederi i Kristiansand og nederlandske interesser. Navnet ble endret til Nortrans Karen og fikk Skjelbreds rederimerke i skorsteinen.

ECL var innarbeidet i farten mellom Kontinentet og Sør-Afrika (ikke Sør-Amerika som oppgitt i artikkelen) som en outsider-linje, utenfor linjekonferansen. Utgående fra Europa var det mye containere og prosjektlast, mens det fra Sør-Afrika og Mozambique gjerne var bulkpartier med malm i bunnen, stykk-gods og tom-containere. Som overstyrmann var det et problem at vekten på containere ikke var nøyaktig spesifisert og at det derfor kunne være dårlig stabilitet sørgående. Ballastkapasiteten var ca 10 prosent av dødvekt, mener han.

Anne Reed og *Karen Reed* (13500 tdw) var del av en serie på ti søsterskip bestilt av norske rederier gjennom Ragnar Johansen & Co i Oslo i 1969/70 og levert til Lars Rej Johansen, Solstad Rederi, Johs Larsen og Arne Teigen.

John beskriver skipene som moderne og rasjonelle, bygd som semi-container-skip med tvillingluker som kunne åpne lasterommet i full bredde. De var rigget med 22-tonns Velle-bommer og en 80-tonns lungløftbom. I praksis gikk det

raskere å laste og losse ved eget gear enn under containerkranen. Skipene hadde østtyske-bygde MAN-maskiner av god kvalitet, men hjelpemotorene av SKL-fabrikat (også østtysk) var dårlige. Marsjart lå gjerne på 18,5 knop, og skipet skal angivelig ha vært oppe i 22 knop på prøvetur.

John berømmer også skipene som moderne og lite arbeidskrevende. Han kunne på egenhånd gjøre sjøklart skip med luker og bommer på en halv time; det eneste manuelle var kilene på lukedekslene.

I september 1978 gikk *Karen Reed* ut av T/C og ble sluttet til finske Saima Pacific Line mellom Europa og US vestkyst.

Sommeren 1979 var John klar til å reise til Warnemünde for byggetilsyn til to nye skip på 17700 tdw som var bestilt. Det første var allerede kjølstarkt. På dette tidspunktet inntrådte en endring i rederiet, nok som følge av likviditet og problemene med supplybåtene. Kontraktene på Warnowwerft skal ha blitt solgt til gresk rederi, mens rederiet Johs Larsen ble gradvis bygd ned og avviklet i 1980. John B Grutle hadde på det tidspunkt kommet over til J Ludwig Mowinckels Rederi som overstyrmann i bulk.



Nye bøker

DAG BAKKA JR.

Intet er så rommelig som havet... Stavangers maritime historie

432 sider, format 22x27 cm, rikt illustrert, farge.

Utgitt av Stavanger Sjømandsforening, ssf@stavans.no

Dag Bakka jr fikk i oppdrag av Stavanger Sjømandsforening å skrive historien i forbindelse med foreningens 175 års jubileum. Og hvilket verk det ble! 432 sider med historien fra Vikingtiden til i dag. Stavanger Sjømandsforening er skipperforeningen i Stavanger.

Boka starter med historien fra 1125, som regnes som det tidspunkt at Stavanger ble etablert som by og som er året for at Domkirken blir påbegynt. Her får vi historien fra at Stavanger var en seilskips by til at den var Norges største skipsfarts by, riktig nok med det

største rederiet med hovedkontor i Oslo, men skipene var registrert i Stavanger. Omtalen av Stavangerske som rundt krigen var langt forut for sin tid med sjøbusser og senere med hydrofoiler er svært god.

Jeg er oppvokst med Sjømandsforeningen, med en far og farfar som har vært medlem og til dels aktive i styret er dette en bok som absolutt anbefales i min samling av maritime bøker. Ingen 17.mai uten en tur innom Sjømannsforeningen i Ankerbygget, for egendel husker jeg best alle modellene som sto i

bygget, men de var nok i hovedsak eid av Sigval Bergesen rederiene.

Jeg er jo oppvokst med å være med i de siste 60 årenes historie. Så jeg må innrømme at jeg startet på boka med å lese etterkrigshistorien. Her er det mye ny kunnskap for meg, og dermed vil jeg anta at det også gjelder mange andre. Nå er jeg i gang med å lese den delen av historien jeg vet jeg er dårlig på, førkrigshistorien, og stadig ny kunnskap dukker opp. Denne boka anbefales!

Bernt A Torstrup



MATT DAVIES:

Fred. Olsen Express 50 years and beyond of ferries in the Canaries

GBP 21,50, kjøpes fra www.ferrypublications.co.uk (betaling på Apple Pay eller Google Pay)

Ferry Publications på Isle of Man ga i desember ut en bok om Fred. Olsens fergevirksomhet på Kanariøyene i forbindelse med at det i 2024 var 50 år siden Benchigua ble satt i trafikk for Ferry Gomera.

Boka tar seg av historien med en kort introduksjon om Fred. Olsens historie gjennom 170 år, og hvordan de kom inn i fruktfarten mellom Kanariøyene og Europeiske havner. Denne farten utviklet seg så til cruiseferie vinterstid mens fergetrafikken på Nordsjøen hadde lavsesong. Og i 1974 startet de opp trafikk mellom Gomera og Tenerife.

Utviklingen følges fra et skip til at Fred. Olsen Express i dag er markedsleder i trafikken på Kanariøyene, og er involvert i trafikken mellom fastlands Spania og Kanari.

I den grad jeg savner noe, så er det omtale av hva som skjedde med Olsens marokkanske virksomhet, Comarit, men

det er ikke så farlig når resten av virksomheten omtales godt. Og som Fleetlist nerd så må jeg innrømme at boka virkelig gir meg valuta. Drøye 60 sider om de forskjellige skipene som har seilt for Olsen på/til Kanariøyene.

For meg er boka et funn som anbefales.



Norske handy-size tankskip

Vårt medlem og bidragsyter Bjørn Hansen på Finnsnes har laget en bok om tankfarten på 1960-tallet med omtale av 100 handy-size tankskip, dvs i størrelsen 15–20000 tdw. Boken har ca 70 bilder og selges gratis, mot at kjøperne betaler porto (trolig 73 kr per bok).

Meld din interesse til bhans1@yahoo.no





Color Fantasy (75027bt/2004) i Kiel 22. november i fjor, foto Helge Sunde

Color Line

Januar er perioden hvor skipene går i dokk, *Color Hybrid* og *Superspeed 1* har hatt to uker i dokk, *Color Magic* ei lita uke ved kai i Oslo.

Kommunestyret i Sandefjord skal i begynnelsen av 2026 bestemme om fergedriften skal få fortsette fra Sandefjord etter 2030. Det ble i den forbindelse levert to eksterne utredninger om hvilken effekt fergeruta Sandefjord Strømstad har på kommunen. Analysen viser at passasjerene legger igjen ca 90 millioner i Sandefjord, selskapet kjøper for ca 41 millioner hos lokale leverandører. Herav utgjør havneavgiften 26 millioner. Color har totalt 385 ansatte bosatt i Sandefjord. Den andre analysen gikk på de trafikale forhold hvor to anløp om dagen skaper en del kø. Administrasjonen i kommunen la frem sin innstilling før jul, og den gikk på at fergevirksomheten skal få fortsette, men med noen justeringer i rutetabellen.

Ut fra de forskjellige partienes konklusjon så vil Color Line fortsette å seile

fra Sandefjord også etter 2030. Både Arbeiderpartiet, Høyre og Fremskrittspartiet har landet på ja til Color. Foreløpig er det bare Venstre og Rødt som sier klart nei.

Color Line fikk total datakollaps 5.1, noe som medførte at skipene måtte bli liggende i havn til problemet ble løst. Så rundt 17 kunne skipene seile igjen etter en stopp på rundt 6 timer.

Fjord Line

Fjord FSTR ble i høst tilknyttet landstrøm, så vinteropplaget i år er mer miljøvennlig enn tidligere år.

Som vanlig var det nyttårs cruise fra Kristiansand, i år til Aalborg, nyttår ble feiret i sjøen utenfor Skagen. I år ble også danske reisende tilbudt å bli med, hjemreise ville i så tilfelle bli med egen bil eller tog fra Hirtshals første nyttårsdag.

Go Nordic Cruiseline/Danskebåten
Go Nordic tar det endelige bruddet med DFDS og begynte med eget booking

system i begynnelsen av året. Første forsøk på å konvertere medførte full krasj, men det gikk bedre på annet forsøk.

Også Og Nordic lar skipene dokke i januar. *Nordic Crown* ble et drøyt døgn forsinket fra dokk, og tok opp sin rute fra Oslo 24.1 i stedet for fra København 23.1.

Englandsferge

Det jobbes igjen aktivt for å få gjenopptatt fergetrafikk mellom Storbritannia og Norge/Bergen. Akkurat nå virker det som om det er britiske interesser som er mest aktive. Målet er oppstart i 27 eller 28. Jeg må innrømme at jeg venter med å legge champagnen på kjøleren.

Northlink Ferries – Caledonian MacBrayne

Det er planlagt at rederiet skal motta tre nybygde skip i 2026, *Glen Rosa* som bygges lokalt på Ferguson Marine, Port Glasgow i Inverclyde, leveres bare åtte år etter planlagt levering, i tillegg skal to skip leveres fra Tyrkia, nærmere bestemt fra Cemre Shipyards, *Isle of Islay* og *Loch Indaal*. Også de tyrkisk bygde skipene er forsinket, men ikke like ille som *Glen Rosa*. Det første skipet skulle vært levert i oktober 2024, nå ble *Isle of Islay* levert 15.1, og *Loch Indaal* er planlagt levert om seks måneder, det vil si i løpet av sommeren. Men også for disse fartøyene er det utfordringer. Port Ellen på *Isle of Islay* er ikke utbygd slik at ferga kan anløpe havna, og det er heller ikke bevilget midler slik at havna kan bygges ut, jeg antar derfor at all trafikk til *Isle of Islay* vil skje over Port Askaig fremover. I dag trafikkeres ruta av *Finnlogan* (2011) som tidligere samseilte med *Hebridean Isle* (1985) om sommeren. *Hebridean Isle* ble imidlertid solgt til danske hoggere sent i fjor.

Myndighetene på Orknøyene skal ha besluttet å løye midler som muliggjør bygging av tre nye fartøyer til den interne trafikken på øygruppen. Foreløpig er det ikke skrevet noen kontrakter.

Tidligere norske ferger/ ferger kjent fra våre farvann

GNV Azzura (1981), ex blant annet *Peter Wessel*, har ligget i opplag i Genova i høst. Rederisøster **GNV Allegra**, ex *Kronprins Harald* seilte i begynnelsen av oktober til Malta, og har ligget i opplag der frem til desember når hun begynte å seile fra Palermo på Sicilia og til fastlands Italia, enkelte turer til Napoli, andre til Roma. **Mega Smeralda**, ex *Color Festival*, ligger i vinteropplag i Genova. **Ionian Star**, ex *Bohus*, seiler mellom Vlore og Brindisi. **Superstar II**, ex *Color Viking*, ligger nå i opplag i Pireus. **Silvia Ana L** (1996) seiler mellom Argentina og Uruguay.

Marko Polo, ex *Peter Wessel* (1973), har frem til årsskiftet seilt mellom Ancona i Italia og Split i Kroatia, men seiler nå kun mellom Split og Vela Luka. Vela Luka er en havneby nord på øya Korčula som ligger i Dubrovnik regionen. Dette er ei rute som tar ca tre timer og er en ren innenlandsk forbindelse.

Dalmacija (1993), ex *Bergen* og *Oslofjord* blant annet, har om sommeren seilt mellom Dubrovnik og Bari, noe hun også gjorde i weekendene i fjor høst. Men ruteplanen for 2026 viser at hun i år vil overta ruta mellom Ancona og Split, og seile denne på helårsbasis.

Saga X, ex *Stena Saga*, er ankommet Vancouver i Canada. Hun er omregistrert til canadisk flagg. Hun ligger på samme anlegg som **Isabelle X**, ex *Isabella*. Begge skipene eies nå Bridgmans flotells.

Elpis (1976), ex blant annet *Princess of Scandinavia* og *Moby Otta* er solgt til Kina for videre drift. Hun ankom Ningde i Kina nyttårsaften. Søsterskipet **Moby Drea** (1975), ex *Prince of Scandinavia*. *Moby Drea* skal være solgt, men ligger fortsatt i Italia, Hennes skjebne er svært usikker, skulle vært solgt som skrot, men har fått problemer med hogging da hun har mye asbest. AIS'en hennes er avslått.

Rigel III (1979), ex *Turella*, *Stena Nordica*, *Fantaasia* og *Kongshavn* blant annet, har i sommer seilt mellom



Mar d'Canal (1638 bt/1970) er fortsatt i regulær bruk på Kapp Verde; gjenkjennelig som Skudenens og Ryfylke. Foto vovashap

Durres i Albania og Bari i Italia, hun avsluttet sin trafikk i september, og ligger opplagt i Durres.

World Legacy (1982) ex blant annet *Bayard*, *Christian IV* og *Moby Zaza*. Hun har et ukentlig cruise fra Singapore fredag til søndag. Resten av uka tilbringer hun for anker utenfor Johore havn i Malaysia og passasjerene transporteres om bord med hurtigbåt fra Singapore, hurtigbåten har flere daglige avganger, så det er ikke nødvendig med lugar for å besøke skipet. Aktiviteten som skal skape gjester til skipet er kasinodrift.

Regina Baltica (1980), ex *Viking Song* og *Braemar* blant annet, seiler normalt på Gibraltarstredet for Balearia Eurolinas Maritimas. Hun fikk seilingsforbud i begynnelsen av november, men dette ble ordnet i løpet av kort tid, men har ligget stille i Motril i Spania siden 13. oktober.

Mar d'Canal (1970) ex *Skudenens* og *Ryfylke* blant annet, seiler mellom Mindelo og Porto Novo på Kapp Verde. Porto Novo er en havneby på Santo Antão som er den vestligste bebodde øya i Afrika. *Mar d'Canal* ser tilsynelatende velholdt ut etter mange år i Afrika.

Isola del Giglio (1973), ex *Stavanger* og *Porsangerfjord* blant annet, ligger nå opplagt i Livorno. Hun seilte frem til høsten 25 mellom Porto Santo Stefano og Giglio port.

Eurochampion Jet 2 (1998) ex *Fjord Cat* og *Skane Jet* blant annet, fører nå kypriotisk flagg og forlot Østersjøen for Pireus 14.11 og hadde ankomst dit 25.11.25. Etter ankomst Hellas har hun tilsynelatende ligge i opplag.

Algerciras Jet (1999), ex *Baltic Jet*, er tilbake i Europa, for verfts besøk. Hun



Isle of Islay (6238 bt) er nylig levert fra Cemre Shipyard til fart på vestkysten av Skottland. Design er fra LMG Marin i Bergen.



Algeciras Jet (2273 bt) ble levert fra Kværner Fjellstrand i 1999 som Baltic Jet. Den har i mange år tilhørt FRS (Förde Reederei Seetouristik) som driver ruter flere steder i verden, bl a mellom Gouadeloupe og St Lucia i Antillene. Her er båten i Castries, St Lucia, som Ruby Express. Foto Lyndon Henry i juli 2025.

skal være solgt og skal ha fått navnet *Ferrysearcher I*. Hun seilte mellom Helsingfors og Tallin i perioden 1999 til 2008 under norsk flagg, og var i største parten av denne perioden drevet av TFDS.

Nordiske nyheter

Nordic Ferry Infrastructure – Molslinjen/Torghatten Sverige / Øresundslinjen/ Bornholmslinjen
Øresundslinjen *Hamlet* (1997) er bygget om til helelektrisk drift, og hun var tilbake i trafikk ved juletid. Dette er den siste av Øresundsfergene som bygges om. Begge de norskebygde søstrene *Tycho Brahe* (1991) og *Aurora af Helsingborg* (1992) har helelektrisk fremdriftsmotor nå. Trafikken over Øresund har vært rekordhøy i 2025, det er totalt fraktet 6,3 millioner passasjerer og drøye millionen med personbiler.

Værforholdene medførte at *Tyrting* (2025) ble forsinket under seiling hjem fra byggeverftet i Tyrkia, og ytterligere forsinket under klargjøring på verft i Svendborg. Hun var planlagt satt i trafikk 5.1, men ble satt i trafikk 16.1, på ruta mellom Kalundborg på Sjælland og Ballen på Samsø. Denne ruta har vært betjent av søsterskipet *Nerthus* (2025) fra juni 2026. *Nerthus* ble da overført til sitt tiltenkte samband, som er mellom Fynshav i Sønderborg på Jylland og Bøjden på Fyn. *Nerthus* seilte ikke så veldig lenge før hun grunnstøtte på en sandbanke og måtte ligge stille noen rundturer.

Molslinjen har tatt i bruk sin opsjon på den tredje store hurtigbåten i avtalen de inngikk med Incat. Også den tredje elektriske hurtigbåten er planlagt å seile mellom Århus og Sjællandsodde. De nye skipene er forventet levert sent 2027, sommeren 2028 og våren 2029.

Fynshav (1998) ex *Kyholm*, endte ikke opp hos Læsø kommune, men er solgt til MedMar som er et italiensk selskap. MedMar er det ledene fergeselskapet i Napolibukta.

Torghatten AB har fire skip under bygging i Finland, på Työven. To skal benyttes på Kosterøyene og to skal benyttes i Gøteborg.

Torghatten Sverige skulle overtatt

trafikken til Kosterøyene fra nyttår 2026, overtakelsen er nå utsatt til 1.7.26. Torghatten skal også overta *Kostersund* (1992) ex *Beinveien* fra dagens operatør Koster båtene AB

Fred. Olsen SA – Fred Olsen Express – Fred Olsen Cargo Express

Buenavista Express (2001), ex *Fortuny*, settes i trafikk 24.1 i rute mellom Huelva på fastlands Spania og Kanariøyene. Hun vil seile denne ruta sammen med *Marie Curie* (2019). *Marie Curie* eies av Balearia. *Buenavista Express* erstatter *Sicilia* (2002), ex *Trinacria*, som er chartret av Balearia.

Fred. Olsen Express har økt sin godskapasitet vesentlig i 2025, med hele 86% i forhold til 2024. Men økt kapasitet har til nå ikke gitt bedring i resultatet, heller motsatt, katastrofalt dårlig ifølge spanske kilder.

Smyril line

Norrøna ankom Oslo 16.1 fullastet med håndballsupportere og lå ved Søndre Akershus kai i fem dager. Hun forlot lot Oslo med retning Torshavn 21. januar etter at siste kamp i grunnspillet var gjennomført.

Scandlines

Scandlines nye helelektriske ferge *The Baltic Whale* ble døpt i begynnelsen av januar. Hun skal seile mellom Rødbyhavn og Puttgarden. Her er planen å fortsette seilingen også etter at den faste forbindelsen over Fehmarnbeltet åpnes i 2029. Nå sier imidlertid ryktene at åpningen er forsinket og forbindelsen



Pendelfergen *Nerthus* (4318 bt) ble levert fra Cemre Shipyard i fjor til Molslinjen.

åpner tidligst blir i 2031, så hun skal i alle fall få flere år uten å måtte konkurrere med en fast forbindelse.

Skipet erstatter *Kronprins Frederik* (1981) som trailerferge på ruta, selv om det skipet har ligget mye i opplag de siste årene. *Kronprins Frederik* er den siste av Storebælt-fergene som har vært i trafikk i Danmark. Hun vil ikke få fornyttet sin klasse når denne utløper i vår, så her er nok resirkulering fremtiden.

Wasaline

Aurora Baltica var i dokk ved juletider. Trafikken i 2025 var rekordhøy når det gjelder passasjerer med en økning på 2,6%, med en beskjeden økning for personbiler, mens trailertrafikken var redusert. Gjestene er i hovedsak svenske og finske, men det observeres en økning i gjester som vil oppleve seilas i is vinterstid.

DFDS

Poniente Jet (1999) ex blant annet *Bonanza Express*, som DFDS overtok da de kjøpte FRS sin trafikk på Gibraltarstredet, er solgt til Sea Jet. Hun er gitt navnet *Giga Jet*. Salget anses å være en del av flåteendringen etter at DFDS kjøper Naveriera Armas sin trafikk på Gibraltarstredet, med overtakelse av skip og virksomhet i løpet av første kvartal 2026.

Cappadocia Seaways (2002) ex *Und Atilm* er solgt til et gresk selskap. Dette utløser en rokade av fraktefartøyer for DFDS i Middelhavet. *Gallipoli Seaways* (2001) ex *Und Ege* erstatter søsterskipet på ruta mellom Mersin i Tyrkia og Trieste i Italia. Dette medfører igjen at *Selandia Seaways* (1998) ex *Tor Selandia*, overføres til å seile mellom Tunis og Marseille.

DFDS skal i samarbeid med TT line starte å seile mellom Trelleborg og Klaipeda. Dette er en rute TT line har seilt på en tid, nå seiler de sammen med DFDS.

Stena Line/Stena RoRo

Stena Line avvikler fergedriften mellom Halmstad og Grenå den 30.4. *Stena Nautica* (1986), ex *Niels Klim* har betjent ruta fra Grenå til Sverige siden 1995, først til Halmstad før hun ble alene i trafikken til Grenå og da var Varberg svensk havn. Halmstad valgte i 2020 å avvikle fergetrafikken og da ble Halmstad på nytt svensk havn. Økonomien i ruta har etter den flyttingen ikke vært god, og nå avvikles ruta. Hvor



Aurora Botnia (24036 bt) ble levert i 2021 til ruta Vasa-Umeå, som nylig er overtatt av Stena. Foto Victoria Louise Adelkrantz

Nautica vil seile fra mai er foreløpig ukjent.

Patria Seaways (1991), ex *Stena Traveller* og *TT Traveller*, utrustet på Fosen mek. verksted, er chartret av Stena line som erstatter for *Stena Germanica* (2001) og *Stena Scandinavica* (2003) under disse fartøyenes verfts besøk i vinter. *Stena Scandinavica* og *Germanica* seiler begge på ruta mellom Göteborg og Kiel. Charteren forteller at denne ruta er viktig for transport av trailere hele året, mens vintersesongen er lavsesong for transport av passasjerer. De ordinære fartøyene har en kapasitet på drøyt 1 200 passasjerer og 4 000 lane meter. *Patria Seaways* har kun en kapasitet på 245 passasjerer. Men kan ta 1 800 lane meter trailere.

Stena Vision (1987) ex *Stena Germania* ble i midten av november solgt til Corsica Ferries – Sardinia

Ferries og skal gis navnet *Mega Serena*. Ryktene sier at hun skal seile mellom Korsika og Sardinia.

A Neptia (2002) ex *Superfast X*, *Jean Nicoli* og *Dieppe Seaways* blant andre, er chartret ut for fem år til Marine Atlantic i Canada. De avsluttet charter av søsterskipet, *Superfast IX*, for ett år siden.

Stena Roro har inngått kontrakt om bygging av to roro fartøyer på China Merchants Industry i Weihai i Kina. Det er også en opsjon på ytterligere fire skip. Skipet er av klasse C-flexere som vil bli ca 200 meter lange og 31 meter breie. Avhengig av antall dekk vil de ha en trailer kapasitet fra 3 400 lane meter til 4 750.

Tallink Silja Line

Charteravtalen for *Silja Europa* er forlenget ut 2026, men opsjon på ytterligere et år. Så hun forblir liggende som asylmottak i Nederland.



Stena Nautica (19761 bt, 1986 Naskov) slutter av på Halmstad-Grenå. Det er opprinnelig Nils Klim og søster av tidligere Color Viking. Wikipedia Commons



Eckerö-Linjens Finlandia (36093 b, 2001 Daewoo) er en av tre søstre bygd for Moby Lines og kjøpt til Åland i 2019. Foto Piotr Mahhonin

Passasjertallene for siste kvartal 2025 var ganske uendret fra 2024, men tungtrafikken var vesentlig redusert. Dette tyder på at resultatet for 2025 vil bli betydelig dårligere enn 2024 som var et dårlig år.

Viking Line

Også Viking har lagt frem sine passasjertall for 2025, og de er positive. Viking har en økning i transport av gods på 4% til totalt 139 484 cargo enheter. Markedsandelen for Stockholm Helsingfors er nå 46%, og de er klar markedsleder mellom Åbo, Åland og Stockholm. Viking Line fikk ikke EU midler til prosjekt Helios, prosjekt for helelektrisk ferge mellom Helsingfors og Tallin. Prosjektet er ikke gravlagt av denne grunn, men kanskje lenger ute i rekka av aktuelle prosjekter. Viking Line er stor eier i Eckerö, og vurderer å bruke

eiermakten til å få selskapet til å flytte sin rute fra Eckerö til Mariehamn. Også Mariehamn kommune forsøker å få økt sin trafikk.

TT Line

TT line har inngått en avtale med Jinling i Kina om bygging av det selskapet omtaler som neste generasjons ROPAX. Skipene vil være 10 meter lenger enn dagens skip, ca 240 meter og ha en kapasitet på ca 1 000 passasjerer. Skipene skal bygges med LNG hybrid fremdrift.

Polska Baltic Ferries – Polferries/Unity Line

Jantar Unity ble overlevert Polska Baltic Ferries 18.12.25. Hun ble satt i trafikk i midten av januar. Dette er den første av tre skip som skal leveres rederiet, de neste er planlagt levert i 2026 og 2027.



Roro Gryf (18653 bt) ble bygd på Fosen mek Verksteder i 1990 som tyrkisk Kaptan Burhanottin

Gryf (1991) ex Kaptan Burhanettin Isim, bygd på Fosen Mek. Verksted, hadde sin siste seiling på ruta mellom Trelleborg og Swinoujscie 23.12.

Ålandslinjen – Ålands folkrederi

Ålands Folkrederi nærmer seg finansiering av nytt skip som er tenkt å bli satt i trafikk i 2027 eller 2028. Samtidig er det opprettet et nytt selskap som planlegger å starte opp med et chartret fartøy fra i sommer. Pressen på Åland er vel ikke overbevist over noen av de planene som presenteres av noen av selskapene. Så vi får se om det kommer en ny rute fra Mariehamn til Kapellskär i år eller neste år.

Eckerö linjen/

Eckerö Line / Eckerö Link

Eckerö Link oppgraderer sin kapasitet vesentlig ved kjøp av Sailor fra Tallink. Fjärdvägen som hun heter nå, ble satt i trafikk i begynnelsen av 2026

Finlandia (2001) ex Moby Freedom, skal bygges om til hybridskip slik at de kan seile på strøm inn og ut av havn og under havneanløp. Rederiets mål er å gjøre alle sine skip helelektriske på lang sikt. Under ombyggingen skal også skipet få gjort noen endringer i passasjer områdene, blant annet vil det bygges en ny salong, noe som vil økte passasjerkapasiteten noe.

CRUISE

Kystverkets statistikk for cruisebesøk i Norge i fjor viser at Bergen er tilbake som den mest besøkte cruise destinasjonen. Også Stavanger har passert Ålesund i 2025. Bergen hadde besøk av 340 skip og 680 000 gjester, Stavanger hadde 244 anløp og 638 000 gjester. Ålesund hadde 281 anløp med totalt 594 000 gjester. Størst økning fra 2013 hadde Nordfjordeid som ikke hadde anløp i 2013, og fikk besøk av 228 747 gjester i fjor. Måløy har også økt vesentlig fra i underkant av 1 000 i 2013 til nesten 230 000 i 2025. Prosentvis er det størst økning i anløp i Haugesund og Kristiansand.

Hurtigruten Norge / Hurtigruten Svalbard

Hurtigruten har to skip som seiler cruise på norskekysten, Trollfjord (2002) og Finnmarken (2002), ex Otto Sverdrup og Finnmarken. Fra sommeren

2026 skal tre skip seile cruise for selskapet på norskekysten. *Finnmarken* skal fortsette å seile mellom Hamburg og Nordkapp på helårsbasis. *Trollfjord* skal betjene Nordkapplinjen fra Oslo vinterstid og Svalbardlinjen fra Bergen om sommeren. *Midnatsol* skal fra sommeren 2026 seile på Svalbardlinjen fra Bergen og mellom Hamburg og Nordkapp om vinteren. *Finnmarken* ble overført til å være registrert i NIS i vinter.

Serenissima avsluttet sin sommerseiling på Svalbard i midten av september og ble forseilt til Gdansk for vinteropplag. Hun er planlagt å være tilbake i Longyearbyen i mai 2026, og seile seks dagers cruise rundt Svalbard gjennom sommeren.

HX

Spitsbergen (2009), ex *Atlantida*, er omregistrert fra NIS til Bahamas flagg. Årsaken til omflaggingen er sannsynligvis at norskregistrerte skip i trafikk på norske havner må ha minst anløp av to utenlandske havner for å kunne ha ansatte på internasjonale lønnsvilkår. *Spitsbergen* skal seile på Svalbard sommeren 2026, og vil da ikke kunne anløpe utenlandske havner.

Spitsbergen lå i opplag i Larne i Nord Irland tidligere i vinter, i januar startet hun opp med cruise på norskekysten ut fra Tromsø, etter påske vil hun seile langs kysten av Storbritannia, før hun vil være på Svalbard i slutten av mai.

Fridtjof Nansen (2019) seiler i 2026 med en lugar som er som i 1896. Mye trevirke. Han seiler som vanlig om vinteren i Antarktis ut fra Ushuaia i



HX' Spitsbergen (7344 bt, 2009 *Viana do Castelo*), i Svolvær 2. januar, nå i rederiets nye farger. Foto Geir Svendsen

Argentina. Til sommeren skal han blant annet seile langs kysten av Island og Grønland og gjennom nordvest-passasjen. Søsterskipet *Roald Amundsen* (2019) som også nå seiler i Antarktis vil i sommer seile langs Alaskas kyst.

Vestland Classic

Nordstjernen avsluttet sine cruise i 2025 i Gdansk i slutten av september, og hun skal ligge der i opplag gjennom vinteren. Skipet er 70 år i 2026, og det er planlagt en aktiv jubileumssesong, blant annet med cruise til Kirkenes, det første har avreise Bergen 1.mars, som er på dagen 70 år siden jomfruturen. Hun seiler da hele ruta til Kirkenes, men med færre anløpssteder enn den gjorde i Hurtigrute tiden.

Nordstjernens søsterskip *Ragnvald Jarl* ligger fortsatt i Gdansk for rehabilitering. Det er ikke satt cruise for henne i 2026.

Expedition (1972), ex blant annet *Kattegat*, *Tiger* og *Ålandsfärjan* kom til Gdansk i oktober og ble fortøyd side om side med *Serenissima* (1960) ex *Harald Jarl*. I slutten av november bekreftet Vestland Classic at de har kjøpt *Expedition* og gitt henne navnet *Vestland Adventure* med registreringshavn Skudeneshavn. Hun planlegges fortsatt å ha cruise i polare strøk, men det er så langt ikke satt opp cruise i 2026.

Royal Caribbean Group

Resultatet for tredjekvartal viser fortsatt bedring, blant annet er gjestantallet bra, 112% belegg. Årsaken til over 100% belegg er at rederiet sier at skipet er fullt når det er to per lugar, mange lugarer har fire senger.

Celebrity

Det foreløpig siste skipet i Edge klassen, *Celebrity Xcel* ble levert i november 2025, jomfrucruiset gikk fra Miami 14.11. Hun har en tonnasje på 140 600 tonn, og en passasjerkapasitet på 3 260.

Royal Caribbean cruise

RCL har erklært opsjon på ytterligere ett skip i Icon klassen. Icon klassen er per dags dato verdens største cruise-skip. I forbindelse med inngåelsen av denne byggekontrakten som ved levering vil være det femte skipet i klassen, ble det inngått enda en opsjon på bygging av ytterligere ett skip i klassen.



Cruiseskipet *Expedition* (6334 bt, 1972 Helsingør) er nå overtatt av Vestland Classic og får navnet *Vestland Adventure*. Den er opprinnelig dansk ferge *Kattegat* med skiftende liv før den i 2008 ble bygd om for ekspedisjon-cruise med isklasse. Ukjent fotograf



Fred Olsens cruiseskip Bolette (62735 bt 1999 Fincantieri, ex Amsterdam) ved Søvik for sørgående 13. november 2025, fotografert av Trond Carlsen.

Icon klassens tredje skip som skal leveres i 2026 er gitt navnet *Legend of the Seas*. Også hun bygges på Meyer Turku.

28. oktober var det offisiell start på bygging av det syvende Oasis klasse skipet. Hun skal leveres i 2028 og bygges på Chantieres de l'Atlantique i Saint-Nazaire

Silverseas Cruises har gjennomført en vesentlig oppgradering av *Silver Muse* som ble levert til selskapet i 2017.

Neste skip til **TUI cruises** skal hete *Mein Schiff Flow* og er planlagt levert ved årsskiftet 2026–27.

TUI og deres joint venture **Marella Cruises** har signert en LOI om bygging av to skip for Marella Cruises. Skipene skal bygges hos Fincantieri i Italia med

levering i 2031 og 2032. Dette er de første nybygde skipene som er planlagt for Marella cruises, til nå har Marella cruises kun seilt med eldre skip som tidligere har seilt for andre cruiserederier.

Norwegian Cruise Line Holding Norwegian Cruise Line

Det neste skipet til selskapet vil få navnet *Norwegian Aura*, og vil være 10% større enn det sist leverte skipet *Norwegian Aqua*. *Aura* er planlagt levert i mai 2027, og starter med et cruise i Europa før hun seiler hjem til Miami hvor jomfrucruiset er i juni 27.

Regent Seven Seas Cruises får levert nytt skip i desember 2026. Det nye skipet er på 77 000 tonn og har en

kapasitet på 822 gjester. Gjestene skal betjenes av et crew på 630. Navnet på nybygget er *Seven Seas Prestige*. Rederiet åpnet for booking på nybygget i sommer. Jomfrucruiset er planlagt å gå fra Barcelona til Miami 13.12.26 og er på 14 dager.

Verdenscruiset til rederiet i 2026 skal foretas av *Seven Seas Mariner* (2001) og skal være på 154 netter. Cruiset besøker 6 kontinenter, 41 land og 77 havner.

Oceania Cruises får levert et nytt skip som er planlagt levert i august 2027. Hun vil få navnet *Oceania Sonata*. Jomfrucruiset går fra Roma og er på 14. dager.

Fred. Olsen Cruises

Balmoral vil høsten 2026 tilby cruise i Middelhavet hvor gjestene transporteres med fly til skipet. Fred. Olsen har tradisjonelt hatt cruise som starter og slutter i britisk havn, selv cruise i Karibien starter gjerne i Liverpool eller Southampton.

Azamara cruises

Rederiets fire skip ble i begynnelsen av november omregistrert fra maltetisk flagg til Marshall Island. *Azamara Quest* skal oppgraderes vesentlig i 2026, det skal blant annet bygges nye suiteer på et dekk. I tillegg skal hoved spisesalen fornyes vesentlig.

Oppdatert pr 3.2.2026



Azamara Quest (30277 bt, 2000 Atlantique) er et av RCLs luxury-skip, her liggende i Koper, Slovenia. Det hører til en serie på åtte søstre levert i 1998–2001 til Renaissance Cruises, som etter konkurs ble spredt til flere rederier. Azamara Cruises

Spalteredaktør: Frode Folkestad frode.folkestad@gmail.com **Medredaktører:** Lars Helge Isdahl, Vegar A. Hansen, Isak E. Hals



Hurtigruteskipet Finnmarken (15690 bt, 2002) og Norleds ferge Hjelmeland (1199 bt, 1992) møtes i skumringen utenfor Sjøvik 22. desember 2025, foto Trond Carlsen

BRØDRENE AA HYEN AS

Dette selskapet vil være driftsselskap ifbm. Ny oppstart av verftet var mandag 24.11.2025. Selskapet vil i starten fullføre prosjekter som var i gang ved verftet, samt jobbe med nye. Mandag 24.11.25 ble «Tyra» flyttet fra verftskaien, tatt på land og inn i hallen. Den blir bygd om i ye Hyen og tilpasset sitt nye liv som «Geirangerfjord III»

Utlyste anbudskonkuranser

KOLUMBUS, ROGALAND FYLKESKOMMUNE

Konkurranse, drift Av **Utsira-Fergen** fra 01.01.2026 Haugesund – Utsira. Kontrakten gjelder i 3 år fra kontrakts-inngåelsen. Oppdragsgiver har en ensidig opsjon på å forlenge kontrakten med 6+6+6 måneder, i til sammen 2 år. Fartøyet som benyttes skal ha følgende min: 150 personer inkl. mannskap, 25 PBE 1 VTE. Det er ikke et krav at det skal være plass til 25 PBE og 1 VTE samtidig, og Kolumbus godtar dermed at PBE-kapasiteten reduseres når det er VTE om bord.

Tildelte kontrakter

NORDLAND FYLKESKOMMUNE SANDNESSJØEN – BJØRN (DØNNA) – LØKTA

Søvik – Austbø – Herøy – Brasøy Torghatten Midt er tildelt kontrakt for disse to fergerutene fra 01.02.2027 – 31.01.2034- Det er krav om to ferger (70 pbe) i hvert samband samt ei reserveferge (60 pbe) Sånn sett må THM stille med 5 ferger når dei tar over.

Innenlands rutefart

INNLANDET FYLKESKOMMUNE RANDSFJORDFERJA

«Randsfjordferja Elrond» som daglig frakter passasjerer mellom Tangen og Horn, har siden onsdag 07.01.2026 vært innstilt på grunn av tekniske problemer. Fergen drives elektrisk. Feilen ligger i styringen til generatoren og feilretting pågår. Dette er eneste innsjøferge i Norge.

NORLED

Sunnhordland – Bergen, Rute C Ølen og Utbjoa var tilbake på ruteplanen fra mandag 05.12.2026 kl. 14.00. Det er «Fjordkatt» som går rute C.

FJORD 1 HORDALAND

Bybåtar Bergen 2025–2040

Hurtigbåt Kleppestø – Strandkaaien

Etter at «Kleppestø» ex «Terningen» er ombygd til batteridrift hos Eikefjord Slipp as (ex. Brødrene Aa, avd. Eikefjord) kom båten til Bergen tirsdag 09.11. 2025 Båten har så hatt opplæring, utsjekk av mannskap, testing av båt og ladeanlegg i Kleppestø mm. Satt inn i ordinær rute i starten av februar 2026.

«Florvåg» ex «Tyrhaug» er søsterbåt til «Terningen». Begge båtene ble i sin tid bygget for ruta Kristiansund – Brekstad – Trondheim. Når Norled tok over ruta ble søstrene ledige for nye utfordringer. Båten er for tiden til ombygging hos Eikefjord Slipp as.

Leiebåten «Keiser Wilhelm» kom til Kleppestø natt til torsdag 09.10.25 fra Ålesund. Båten starta opp i B-ruta fra Kleppestø 09.10.25 kl. 06.23.

Båten slutta av som vikar tirsdag 20.01.2026, siste turen fra byen kl. 18.40 i B-ruta. Etter ankomst Kleppestø gikk båten over fjorden igjen til Brødrene Larsen/ Frydenbø kaie, Damsgård. Fredag 23.01. 26 morgen tok båten laus på Damsgård for retur til Ålesund samme kveld.



Keiser Wilhelm (223 bt, 1990 Harding, ex Prinsessen) innleid fra Cruise Service, Ålesund, og Fjord1s Kleppstø (499 bt, 2014 Br Aa) ved terminalen på Kleppstø 10. desember, foto Tom Gulbrandsen

Leiebåten «Helgøy Tind» kom til Holbergskaien i Bergen tirsdag 20.01.26 kl. 15.40 etter non-stop seilas fra Helgøy (Ryfylke). Onsdag 21.01.26 kl. 05.25 kasta båten loss i byen og gikk over fjorden for første tur fra Kleppstø i A-ruta kl. 06.03 Båten har nattligge i byen.

KNARVIK – FREKHAUG – STRANDKAIEN

«Ladejarl» ble satt inn Nordhordland - ruta på sin første ordinære tur mandag 08.12.2025, oppstart fra Knarvik kl. 05.52 sharp.

For første gang gikk «Ryggersol» som avløser i Nordhordland-ruta fom. oppstart i Knarvik mandag 17.11.25. Ho var avløser for «Fjordkatt» en uke.

FJORDCHARTER NORWAY AS, HAUS (OSTERØY)

«Fjordcharter Adventure» ex «Vågsfjord» (1999) var tilbake på Nedre Åstveit (Ervik) torsdag 22.01.2026 kveld etter opphold hos Bømlo Skipsservice, Langevåg. Båten har bl.a. fått baugtillegg. «Fjordcharter Adventure» skal seile fjordcruise Stavanger – Lysefjorden fra april 2026.

«Fjordcharter Explorer» ex «Fjordkyst», «Ofoten» (1997) ble overtatt 19.12.2025 i Bergen. Båten får oppgradering mm. ved Bømlo Skipsservice. Den er tiltenkt brukt bl.a. i fjordcruise Bergen – Modalen. Båten forlot Bergen lørdag 24.01.26 for Langevåg.

«Fjordcharter Experience» ex «Dønna»

(2003) ble overtatt 12.01.24 og har siden vært benyttet til ulike oppdrag. Under verkstedsoppholdet til «Adventure» i januar 2026 gikk gamlemor bl.a. fjordcruise Bergen – Modalen.

«Hardangerprins» ex «Namdalingen» (1990) ble overtatt i 2003 og har blitt benyttet til ulike charter-oppgaver mm.

NORLED SOGN OG FJORDANE

Tirsdag 13.01.2026 kl. 16.30 kasta «Tyrving» loss for nok en tur til Sogndal. Men litt innom Lavik snudde båten pga. dårlig vær og gikk utover igjen til Rysjedalsvika. Der låg båten fra ca. klokka 20.10 – ca. kl. 23.50 mens ein ordna transport for passasjerane.

Klokka 23.50 gikk «Tyrving» i retur til Bergen, ankomst natt til onsdag 14.01.26 kl. 02.00. Dermed vart det avbrutt tur Bergen – Sogndal tirsdag kveld samt onsdag morgen Sogndal – Bergen.

Onsdag 21.01.26 stoppa været «Tyrving» enda en gang i ettermiddagsruta fra Bergen. Båten gikk til Lavik og prøvde innover, men snudde like innom Lavik med retur til Bergen sein kveld. Kveldsrute Lavik – Sogndal ble innstilt og morgenrute fra Sogndal torsdag 22.01.26 til Bergen ble innstilt.

I sambandet Dragsvik-Hella-Vangsnes førte kortslutning i tavlerommet «Dragsvik» ut av drift onsdag kveld, 26.11.2025. Ferja ble liggende til kai på Vangsnes inn til reparasjonane var utført.

«Stord» kom inn som reserveferje torsdag 27.11.25. «Hella», som har vore reserveferje i Rogaland, tok over i trekantsambandet Vangsnes – Hella – Dragsvik tirsdag 02.12.25 på kvelden.

FJORD 1 SOGN OG FJORDANE

Fjord1 har fått kontrakten på følgende ruter i Sogn og Fjordane for 1.12.2026–1.12.2029 med opsjon for inntil 3 år. Hurtigbåt Nordfjord - Bergen – Selje T/R Hurtigbåt Sogn - Bergen – Sogndal T/R Hurtigbåt Sogn - Bergen – Flåm T/R (dagrute sommer)

For kontrakten har Fjord 1 kjøpt heim «Ming Zhu Hu», levert i 2020 fra Brødrene Aa i Hyen til Guangzhou Panyu Lianhua-shan Port Passenger Transport Co. Lt (China). Båten har plass til 300 passasjerer og har 4x MTU 12V2000 motorer og 4x Rolls Royce Kamewa vannjetter.

Den vart lasta om bord i tungløftskipet «Ella» i Nansha (Kina) 17.12.2025



Tyske ms Ella med katamaran Ming Zhu Hu (531 bt, 2019 Br Aa) underveis fra China til Florø tidlig i februar, foto Tor Arne Aasen

med ETA Bergen eller Florø for lossing i slutten av februar 2026.

Fra 1. desember 2026 blir **Rødne Trafikk** underleverandør for Fjord1 og overtar driften av den daglige, helårige båtutrustningen fra Sogndal til Bergen med «Ryggersol». Mandag 24.11.2025 gjennomførte båten en prøveseilas Bergen – Sogndal t/r med avreise byen morgen og tilbake på kvelden. På tur innover var det anløp av samtlige anløpsteder i ruta.

VESTLANDSKE TRAFIKK AS

Vestlandske bygger nå om to ferger til nullutslippsdrift for Geiranger-Hellesylt sommeren 2026. Fergene utstyres med batteripakker som gir tilstrekkelig kapasitet for ordinær drift i et område med begrenset strømtilgang. Målet er å ha to ferger klare for nullutslippsdrift fra sesongstart 2026.

«Hjørungavåg» ex «Preikestolen» bygges om ved Netaman Repair Group OÜ. Paljassaare, Tallinn. Den kasta loss i Ålesund 06.12.2025 og var fremme i Tallinn 10.12.2025

«Jotunheim» ex «Stallovare» bygges om til nullutslippsdrift på Geirangerfjorden. Netaman Repair Group OÜ Paljassaare, Tallinn utfører jobben. Gamlemor tok laus fra Ålesund 06.12.2025 og var fremme i Tallinn 10.12.2025. Begge fergene samseilte Ålesund-Tallinn.

TORGHATTEN NORD MØRE OG ROMSDAL

På sambandet Brattvåg-Dryna har ferga «Haram» har skrogmessige problemer og låg ved kai i Brattvåg fra 04.11.25.



Ladejarl (491 bt, 2002 Fjellstrand) på Bergen havn 9. desember, foto Tom Gulbrandsen

THN vurderer fremtiden til ferga. Ho vart flytta til Vegsund Slipp 11.12.2025 og var tilbake i Brattvåg 11.01.2026.

Ferga «Kvam» gikk inn som avløser på Brattvåg – Dryna 04.11.25 og siste tur gikk fra Dryna onsdag 19.11.25 kl. 09.25 til Brattvåg. Vel tilbake i Brattvåg ca. kl. 09.45 var det lossing av biler før ferga fossa sørover, først til Hessa for bunkring. Så gikk ferden videre, først til Åram, så til Larsnes og så til Breivika innom Larsnes, ankomst kl. 17.30. Ferga er i vinter reserve både for Larsnes-ruta og Brattvåg-ruta.

«Stetind» er satt inn på Brattvåg-Dryna og første tur i rute gikk fra Brattvåg onsdag 19.11.25 kl. 09.55 til Dryna. Ferga kom nordfra til Brattvåg seine kvelden, mandag 17.11.25 Ho kom

fra sambandet Svolvær – Skrova der «Hornstind» tok over 14.11.25.

«Stetind» skal gå i Brattvåg ruta til mai 2026 da ho skal nordover igjen til sommer-rute Andenes – Gryllefjord.

«Stetind» ute ute for et uhell kvelden 12.12 da den forlot kaia i Brattvåg før den var ferdig lasta. Da ferga etter hvert begynte å bakke tilbake mot kai traff de betongstøtta ytterst på kaia, og kjørebua datt ned. Statens Vegvesen hadde reparert fergekaien i Brattvåg lørdag 13.12.2025 og ferga «Kvam» tok over ruta når kaien var klar igjen.

«Stetind» fikk skader etter hendelsen og gikk til Fiskarstrand Verft for å utbedre skader, og inntil «Kvam» var på plass til siste tur fra Brattvåg lørdag kveld ble sambandet betjent av passasjerbåt. «Stetind» ble forhaldt fra Fiskerstrand Verft til Skutvikpiren, Ålesund havn 19.12.2025. Tilbake i rute 09.01.25 og «Kvam» seilte tilbake til Breivika (innom Larsnes), ankomst dit kl. 15.15

NORLED TRØNDELAG

I ruta Trondheim-Brekstad-Kristiansund ble «Ekspressen» tatt ujt for verksted ob ble avløst av «Tranen». «Ekspressen» kasta loss i Kristiansund på ettermiddagen lørdag 10.01.26 og ankom Florø på kvelden. Søndag formiddag 11.01.26 gikk ferden fra Florø til Bergen og opphold der i to timer på ettermiddagen før skuta ankom Oma Slipp tidlig kveld for verkstedopphold. Hun var tilbake i Kristiansund lørdag 24.01.26 etter overnatting i Florø.

I Trondheim-Brekstad har «Trondheimsfjord I» og tidvis «Teisten» utført



Fergen Stetind (2018 bt, 1977 Båtservice) er tidligere Vardenes, nå for Torghatten Nord.



Tranen (278 bt, 2007 Fjellstrand) i fart for Norled, Leirvik i 2018. Vel den første konstruert for bauglasting.

ruta. «TRH 1» hadde motorhavari på ene hvm. og gikk til verksted hos Selfa Båt i Trondheim 13.11.25. «Teisten» overtok da Brekstad-ruta en periode.

Litt artig er det at den nye hvm. til «TRH 1» ble montert om bord i «Tyrving» på Oma Slipp. Den ene brukte fra «Tyrving» ble frakta på bil til Trondheim og plassert om bord i «TRH 1». Skiftet medførte verksted på Oma noen dager for «Tyrving».

Norled har levert tilbake «Trondheimsfjord I» til Torghattan Midt 31.12.25 etter å ha leigd båten ut 2025. Båten ble forfalt fra hurtigbåtkaien til Ila 08.01.26 (Trondheim). THM overtok ISM igjen 07.01.2026 iflg. Skipsregisteret. Båten ligger i skrivende stund hos Selfa Båt i Trondheim.

«Tranen» har fått avløsning av «Fjordkatt» i Sunnhordland, rute C. «Pus» starta opp 30.11.2025.

«Tranen» gikk C-ruta ut lørdag 29.11.25 og forhalte deretter til Oma Slipp for ymse arbeid før ho skulle nordover til Trondheim.

«Tranen» gikk noen dager i rute C med AtB logo når «Fjordkatt» var på verksted Oma onsdag 17.12.25 til lørdag 20.12.25.

«Tranen» tok laus frå Oma Slipp søndag 21.12.2025 og overnatta til neste dag i Florø. Så fortsatt ferden derfra tidlig morgen via kort stopp, Ålesund og båten var framme i Trondheim mandag 22.12.2025 utpå ettermiddagen. Etter landligge i Trondheim gikk «Tranen» sin første tur i rute til

Kristiansund fra Trondheim lørdag 27.12.2025 kl. 14.30.

«Fjordprinsessen» har hatt motorhavari og ble lagt til kai på hurtigbåtterminalen 26.12.2025 Gammelfrua ble flytta til kai Nidelven 02.01.2026. Hun var tilbake i rute på kvelden fredag 09.01.26, siste tur Trondheim 21.00 – Brekstad 22.00 .

Havariet skjedde etter lekkasje fra et sjøvannsrør. Dette røret er nå byttet. Det er snakk om små mengder med vann.

Vi tar med denne saken i det båten hadde sitt aller første opphold hos Skarsvåg Boats as, Knarrlagsund, Hitra. Den forlot Trondheim tirsdag 20.01.26 morgen med ankomst verftet samme formiddag. Her ble båten reparert og onsdag 21.01.26 ettermiddag gikk

ferden innover til Trondheim igjen, ankomst tidlig kveld. Båten gikk siste rundtur Trondheim – Brekstad t/r onsdag kveld avg. 18.45 fra Trondheim.

I fravær av «Fjordprinsessen» ble «Teisten» overført til ruta Trondheim – Brekstad – Kristiansund og noen turer i ruta Trondheim – Brekstad ble innstilt.

TORGHATTEN MIDT

Sjøtind as leier «Trondheimsfjord II» fortsatt til gått hvalsafari i Tromsø i vinter. Båten sluttet av hvalsafari og gikk fra Tromsø mandag 12.01.2026 kl. 08.20 og la til kai i Bodø samme dag kl. 17.30 Den låg i Bodø noen dager og kasta loss torsdag 15.01.2026 kl. 08.30 og fortsatte turen sørover til Rørvik, ankomst kl. 17.00. Fredag 16.01.26 kasta båten loss i Rørvik kl. 08.25 og ankom Vikane / Vigra kl. 17.5

Norled tilbakeleverte «Trondheimsfjord I» til Torghattan Midt 31.12.2025 Etter kort tid ble hun lagt i opplagt på Ila før hun ble flytta til verksted, Selfa Arctic as mandag 26.01.25 morgen.

I fergeruta Frøya – Øyrekken har «Ramtind» ikke fungert tilfredsstillende pga værmessige utfordringer og for korte fendervegger samt en god del innstillinger. Det ble avgjort at «Frøyaferja» skulle komme tilbake i gamleruta si. «Ramtind» ble lagt til kai på Neset / Frøya. Tirsdag 04.11.25 ca.kl. 16.35 gikk ferden fra Dyrøy og gikk til kai på Neset ca.kl. 17.50. Ferja ligg no på Kvernhusvik Skipsverft hvor ho kom 17.11.2025.



Torghattens gamle ferge Ramtind (874 bt, 1979 Maritim Sveis) fotografert i nye farger ved Sandnessjøen i mars 2025, foto Trond Carlsen

«Frøyferga» låg i opplag i Skjelvik-sjøen (Bindal), tok laus derfra 01.11.25 på morgenen for Rørvik, ankomst kl.12.35. Overnatta der til 02.11.25, tok laus ca.kl. 07.00 og gikk til kai på Dyrøy (Frøya) ca.kl. 17.10. Ble satt inn i ruta Øyrekken tirsdag 04.11.25 på ettermiddagen.

Hurtgbåten «Vetlefjord» seiler rute Dyrøy kai (Frøya) – Øyrekka.

«Frovær» fungerer som reservebåt i øyrekka og bruker Siholmen på Sistranda som liggeplass når ho ikke er i bruk. Den er reservebåt for Torghatten Midt og brukes bl.a som avløser for «Vetlefjord».

Øya Shipping as, Frøya overtok «Frøyfart» i mars 2024 og berga henne fra hogging i Stokksund. I skrivende stund ligg ho på Sistranda og blir brukt til ulike oppdrag. «Frøyfart» er 35 år i år og seiler fortsatt med den dekoren hurtigbåtene hadde i Fosen Trafikklag. Den brukes til div oppdrag og kjører større grupper for Hotell Frøya og andre på turer bl.a. i Øyrekka.

Fosenlinjen AS, Ørlandet

Ferga «Nidaros» kom til Vaagland Båtbyggeri 13.01.2025 for å få nytt styrehus. Mer info om rederiet finnes på hjemmesiden www.fosenlinjen.no

FYLKESBÅTENE AS / LOVUND SKYSS AS

Fra 01.11.25 er «Himmeltind» satt inn som hovedfartøy på hurtigbåtruta i Rødøybassenget i en 10-årsperiode. Ho erstatter «Børtind» som har vært hovedfartøy i knappe to år på ruten. Hun ble lagt i opplag i Brønnøysund onsdag 05.11.25. Nordland Fylkeskommune sitt eget «rederi», Fylkesbåtene AS, eier båten, og Vidar Hop Skyssbåter står for driften av henne.

«Himmeltind» hadde havari tidlig i november 2025 og innleigd reservebåt var «Fjordcruise» og tidvis noen dager «Solundøy». «Solundøy» ligger i i Losvika, sørspissen av Rødøya som reservebåt.

BOREAL SJØ

Boreal Sjø tok over Mosjøen-ruta 01.01.2026 med «Alsten».

Dermed ble «Kvitholm» ledig og lagt til kai i Mosjøen. Fredag morgen 09.01.26 kursa ferga sørover og la til kai på Brunholmen, Ålesund lørdag 10.01.26 på ettermiddagen.

Sjøtind si ferge «Lofotferge I» ligg ved kai i Mosjøen.



Frøyfart (149 bt, 1991 Mjosundet) på Siholmen 1. juni 2013, foto Dag Bakka

TORGHATTEN NORD

I siste del av november hadde ferga «Trondenes» tekniske problem i ruta Nesna-Nesnaøyene og måtte på verksted. Søndag 23.11.25 var det seilas fra Nesna til Westcon Helgeland på kvelden.

En sjelden ferge var avløser, «Lysingen». Mandag 24.11.25 kl. 08.45 kastet skuta loss fra Brønnøysund og ankom Nesna kl. 14.45 sharp. Allerede kl. 16.05 gikk frua inn i rute fra Nesna.

I sambandet Svolvær-Skrova fikk «Vågan» tekniske problemer og avbrøt onsdag morgen, 14.01.26. Ferga låg på Tonnes og fredag 16.01.26 på morgenen gikk ferden sørover til Westcon Helgeland, Nesna for utbedringer. Pga. plassmangel på verftet ble ferga flytta til Mo i Rana onsdag 28.01.2026 i påvente av endelig reparasjon av ene akselen.

I påvente av avløserferge i Rødøybassenget gikk «Fjordcruise» med passasjerer: «Hornstind» ble tatt ut av Skrova-ruta torsdag 15.01.26 og la ut på sør fra Svolvær samme ettermiddag og kom til Innerkvarøy natt til fredag 16.01.26. Første tur gikk fra Tonnes fredag 16.01.26 kl. 10.35

«Tranøy» brøt opplag i Stamsund torsdag 15.01.26 og gikk til Svolvær og starta opp i Skrova-ruta, avgang samme kveld kl. 21.30 fra Svolvær.

Fergene «Røsumd» og «Toppsund» ex «Bjarkøy» er kjøpt av Helgelandske AS (Lovund Skyss 50% og Sjøtind 50%) 02.09.2025.

«Røsumd» gikk i fra Eidskjosen (Kvaløya) onsdag 19.11.25 kl. 15.45 og sørover til Ålesund. ankomst 22.11.25. Deretter hadde ferja ett kort opphold i



Røsumd (1010 bt, 1977 Ulstein, ex Tau) på Bognes i oktober 2014, foto Kristian Horsevik



En nedfryst Trondheimsfjord II (176 bt, 2008 Br Aa) i Tromsø 23. november, klar for hvalsafari.
Foto Vegar Andre Hansen

Tomrefjord ligg og ferga kom til Brattvåg 05.12.2025

«Toppund» kom til Vegsund Slipp 10.10.25 fra Brattvåg. No har ho fått nytt navn «Støtt». Endringsdato 17.10.25 i NOR-registeret. Ferga ble oppgradert for sambandet Ørnes – mellomsteder – Bolga. Ho kom nordover til Sør-Arnøy fredag 31.10.25 kl. 07.20 og gikk inn i rute i løpet av dagen.

DD seiler ho ruta Sund – Sør-Arnøy.

Sjøtind leiger fortsatt ferga «Os» fra Norled og i skrivende stund går ho i ruta Bolga – Ørnes.

«Fitjar» er tilbakelevert Norled.

Mandag 27.10.25 fikk «Meløytind» (ex «Trollheim», «Utstein») tekniske problem og ble lagt til kai på Horsdal. Dette medførte litt omrokering av ferger

i det «Os» ble flytta fra Bolga-ruta til ruta på Sør-Arnøy. «Ørnes» ble innleid fra Torghatten Nord til å seile i Bolga-ruta. Da «Støtt» tok over på Sør-Arnøy flytta «Os» tilbake til Bolga-ruta og «Ørnes» gikk nord igjen til Jektvik (øst) for kailigge.

Reserveferga «Meløytind», som lå i opplag ved fergeleiet på Horsdal på Sandhornøy, ble som følge av uværet lørdag 27.12.2025 tatt av kraftig vind og drev ut på fjorden.

Ferga sleit seg fra opplagskaia og drev noen hundre meter ut på fjorden. Via Hovedredningssentralen fikk rederiet rekvirert slep, som tok ferga tilbake til kai. Ferga ligg i Horsdal som reserveferge.

Torsdag 27.11.2025 tok «Ørnes» over ruta Finnvik-Digermulen som fast ferge.



To veteraner i Tromsø 23. november 2025, Tromsø (208 bt, 1978 Løland) og Sagasund (257 bt, 1965 Ulstein). Tromsø er ex Vågsøy og er i sitt åttende navn, mens Sagasund er gamle Tyrihans med et mellomspill i Sverige. Foto Vegar Andre Hansen

Gode gamle «Kjerringøy» seilte nordover til opplag i Eidskjosen, ankomst natt til 29.11.25

BOREAL SJØ NORDLAND NORDLANDEKSPRESSEN NEX 1 Bodø-Sandnessjøen

Fra 01.11.2025 ble det innført nye ruter og NEX 1 har omtrent samme ruteplan som før og seiler alle dager.
NEX 2 Bodø-Svolvær

Her er rutene Bodø – Svolvær endret tilbake til rute alle dager på hele strekket.

HELGØY SKYSSBÅT

«Helgøy Cruise» kasta loss på Helgøy mandag 03.11.2025 og ankom Florø på kvelden. Neste etappe gikk fra Florø på morgenen tirsdag 04.11.2025, ankomst Rørvik samme kveld for overnatting. Onsdag morgen, 05.11.2025 gikk ferden videre fra Rørvik, ankomst Harstad på sein kveldstid. Torsdag formiddag, 06.11.2025 kasta båten loss og ankom Tromsø samme dag kl. 13.40 lt. Vi kan ta med at båten brukte omtrent 3 timer og 20 minutter non stop Harstad – Tromsø.

En annen begivenhet som fant sted på reisen nordover var at «Øykongen» på sør til Bergen og «Helgøy Cruise» på nord til Tromsø hadde nattligge samtidig i Rørvik havn.

Båten starta opp i «hval-cruise» fredag 07.11.2025 og seiler også «nordlys-cruise» på kveldstid fra Tromsø.

SJØTIND AS

På sin ferd nordover fra Vigra hadde «Trondheimsfjord II» overnatting i bl.a. Bodø fra 12.11.25 em til 13.11.25 morgen. Båten var fremme i Tromsø 13.11.25 kl. 17.00 for hvalsafari. Båten slutta av i Tromsø og la på sør 12.01.26 på morgenen og la til kai på kvelden samme dag i Bodø. Torsdag 15.01.26 morgen kasta båten loss fra Bodø og fortsatte ferden sørover til Vigra.

Søndag 02.11.25 formiddag gikk Westamaranen «Alba» en hvalsafari-tur Tromsø – Ullstinden t/r. «Alba» er tilbake i Harstad 24.01.2026 etter endt sesong.

HVALSAFARI FRA TROMSØ

«Sagasund» (ex «Tyrihans») har i vinter gått på hvalsafari utfra Tromsø. Tidlig i januar 2026 kom båten til Trandal i Hjørundfjorden. Reder Daniel Storeide,

Trandal, har nylig overtatt «Sagasund». Han eier fra før bl.a. «Sylvkallen» som også i år går i hvalsafari i Tromsø.

I år seiler Rødne med «Rygerdronningen» supplert av «Ryger troll». Cruiseservice stiller med «Gabriele». Møringen «Sylvkallen» er på plass også i år. Brim har tidvis brukt alle sine 4 i år, «Bard», «Berg», «Brim» og «Bre». Her er også noen andre aktører i sving.

NORLED TROMS

Reservebåten «Fjordjarl» var avløser i ruta Trondheim – Brekstad – Kristiansund fra oppstart.

Ho var tilbake i Tromsø på kvelden tirsdag 11.11.25 etter overnatting i Sandnessjøen 10.11.25 – 11.11.25. Turen Trondheim 10.11.25 på ettermiddagen og nordover til Sandnessjøen samme kveld gikk unna på 6 timer og 54 minutter i følge logging AIS.

«Fjordkyst» (ex Ofoten) ble tatt nordover til Tromsø fra opplag i Bergen da «Fjordjarl» tok til i Kystekspresen og har fungert som reservebåt for ruter Tromsø – Skjervøy og Tromsø – Fjnn-snes – Harstad. Ho kasta loss i Tromsø 11.11.25 utpå dagen og første etappe sørover gikk til Bodø for overnatting. Neste etappe 12.11.25 Bodø – Ålesund gikk unna på 15 timer og 3 minutt iflg. AIS. Etter overnatting i Ålesund gikk siste etappe derfra 13.11.25 på formiddagen og båten klappet til kai i Bergen utpå ettermiddagen etter en seilas på 6 timer og 48 minutter iflg. logging AIS.

Båten er solgt til Fjordcharter Norway, overtatt 19.12.2025 ved Nordre Nøstekai (sør) i Bergen. Hun får nytt navn, «Fjordcharter Explorer». Gammelfrua gikk fra Bergen 24.01.2026 sørover til Bømlo Skipsservice i Langevåg, Bømlo for oppgradering inne og ute. Planen er at hun seiler turistrute Bergen – Modalen t/r mm.

BOREAL SJØ FINNMARK

Ferja «Hornøy» gikk til Oma Slipp for ombygging. Gammelfrua blir forlenget for og ha plass til flere biler iht. ny kontrakt. «Hornøy» seilte sørover fra Hammerfest 08.10.25. Hun var fremme på Oma Slipp 14.10.25 formiddag. Etter overnatting i Harstad, Brønnøysund, Ålesund og Bergen på ferden sørover. Fredag 05.12.2025 gikk båten nordover igjen med nattligge og ankomst Hammerfest på kvelden 09.12.2025.



Fjordkyst (387 bt, 1997 Fjellstrand) ved kai i Bergen 7. desember etter levering fra Tromsø. Båten er tidligere Ofoten og er solgt for charter i Bergen, nå som Fjordchart Explorer. Foto Dag Bakka

Hurtigbåten «Falkefjell» traff en hval i Vargsundet mellom Hammerfest og Alta tirsdag 19.08.25 ettermiddag og mistet motorkraft. Hun ble etterpå slept til kai i Hammerfest, ankomst seint samme kveld. mens passasjerene ble fraktet tilbake til Hammerfest med «Hornøy». Det er funnet skader på propellene på «Falkefjell», men det er ingen indikasjoner på skrogskaade. Båten ble flytta til Frydenbø Øksfjord 29.08.2025.

Båten ble slept derfra til Tromsø i midten av november 2025. «Oddrun With» lastet henne ombord som dekkslast 29.11.2025. Vel fremme ved Måløy Verft ble hun losset onsdag 03.12.2025, satt på vannet og tatt til kai hos Måløy Verft som skal foreta reparasjon av båten.

LangfjordXpressen (Tana)

«Helgøyen» (49 fot) ble solgt til Boreal Sjø. Skjøtedato er 05.09.25 og navneendring til «Lilløy». Planen var at båten skulle settes inn i LangfjordXpressen fra 1. januar 2026. Kontrakten varer i 2 år og 6 mnd. Men dette er endret. «Lilløy» er ferdig på verksted hos GS Marine i Gursken og forlot verftet 15.12.25. Ligger nå ved kai i Hammerfest. Det er nå bestemt at «Rypøy» skal overta og hun er for tiden i Svolvær på verksted.

«Rypøy» har liggested Skjånes og går i rute derfra til Langfjordnes, Nervei og Laggo t/r. Båten ble flytta fra Harstad til verksted i Svolvær 15.12.2025. Her ble det gjennomført div. arbeid om bord. I

skrivende stund ligger båten fortsatt i Svolvær. Båten vil få liggeplass i Skjånes når hun er på plass.

«Ingøy» har hatt tekniske problemer og måtte skifte hovedmotor. Dette ble utført i Hammerfest av Lundmark Kystservice. Vi kan ta med at motorskiftet ble gjennomført i løpet av ti timer. Båten var på prøvetur t/r Vargsundet på kvelden mandag 22.12.2025. Neste dag, 23.12.2025 var båten en liten prøvetur t/r Rypefjord. Båten gikk fra Hammerfest søndag 11.01.26 kl. 11.40 via Gunnarnes, Ingøy til Havøysund for og være vikar for «Hollandaren».

Ferja «Årøy» har gearhavari og ble lagt stille i Alta 09.01.26 og Altafjord-Xpressen ble innstilt. Lørdag 10.01.26 kasta «Hollandaren» loss fra Havøysund kl. 09.00, ankomst Alta kl. 11.50. Kort opphold og avreise igjen til Årøya, kort stopp der kl. 12.40 – kl. 13.05 og retur Alta, ankomst 13.45

Mandag 12.01.2026 måtte «Hollandaren» til Havøysund for og frakte vogntog fra Gunnarnes. Båten kasta loss i Alta kl. 08.20, inkom Gunnarnes kl. 11.15 til Havøysund. Etter bunkring la skuta på sør fra Havøysund kl. 13.00, ankomst Alta kl. 16.15. Dette medførte at noen turer i Altafjord-Xpressen ble innstilt denne mandagen.

«Årøy» var tilbake i drift 15.01.26 og «Hollandaren» var tilbake i Havøysund på ettermiddagen 15.01.26 etter seilas fra Alta og oppstart egen rute 16.01.26



Boreals ferge Bergsfjord (2203 bt, 2015 Fiskerstrand) fotografert ved Søvik 8. november 2025 av Trond Carlsen

«Hollandaren» måtte avbryte turen til Måsøy etter at den kjørte på en førslange ute i sundet like etter avgang Havøysund tirsdag 06.01.26 kl. 07.00. Båten måtte dermed snu, og gikk tilbake til Havøysund for egen maskin, men med redusert motorkraft. Ruta ble innstilt resten av dagen. Båten ble undersøkt med ROV som viste at slangen hadde tullet seg rundt propellen, samt at båten hadde fått en skade.

Båten gikk sørover fra Havøysund torsdag 08.01.26 kl. 09.30 til Skjervøy havn kl. 15.15. Fredag 09.01.26 kl. 07.30 ble båten flytta fra havna til Moen Skjervøy litt sør på øya, ankomst 08.00. Her ble båten tatt på land og utbedret og sjøsatt igjen. Så gikk ferden nordover igjen fredagen til Hammerfest, ankomst kl. 15.35. Så var det rute fra Hammerfest kl. 16.30 til Havøysund.

«Ingøy» seilte fra Hammerfest på morgenen onsdag 07.01.26 og tok over Måsøyxpressen ut fra Havøysund. Båten var tilbake i Hammerfest på kvelden 15.01.26

Ifbm. havari på «Falkefjell» tok «Jektøy» over ruta Hammerfest – Alta en periode. Tirsdag 11.11.25 var det planlagt ekstratur med gods i Tana-ruta. Mandag 10.11.25 forsinket ankom «Jektøy» til Hammerfest kl. 16.45. Allerede kl. 17.00 kasta dem loss for Honningsvåg, ankomst samme kveld kl. 19.35

Tirsdag 11.11.25 kl. 07.55 starta båten opp i Honningsvåg på turen til Skjånes. Men pga. været valgte dem og snu ved Nordkinn på formiddagen i 09.40-tiden. Ekstraturen ble innstilt. Ferden sørover gikk rett til Alta hvor båten gikk til kai kl. 16.20 Så var det og være avløser igjen i VargsundXpressen. I fraværet til «Jektøy» tok «Melkøy» over i ruta Alta – Hammerfest.

«Jektøy» kasta loss fra Skjånes tirsdag 27.01.2026 formiddag med ankomst Hammerfest om ettermiddagen samme dag. Onsdag 28.01.2026 formiddag var det klart for neste etappe sørover til Alta.

Skyssbåten «Langfjordnes» starta opp som avløser i Skjånes onsdag 28.01.2026

I skrivende stund er de slik:
«Hollandaren» seiler for «Årøy»
«Jektøy» seiler for «Falkefjell»
«Ingøy» seiler for «Hollandaren»
«Langfjordnes» er avløser for «Jektøy»

«Årøy» ankom Oma, Stord, lørdag 31.01.2026 for div. arbeid. Med «Bergsfjord» tilbake sørfra ble ferga forfalt til d/s-kaien i Hammerfest onsdag 17.12.2025, ankomst kveld.

Ferga «Jøfjord» i ruta Korsfjord-Nyvoll måtte inn til ekstra verkstedsopphold i Harstad. «Jøfjord» kasta loss på ettermiddagen 08.11.25, overnatta i Tromsø og var fremme på Hamek, Harstad 09.11.25 em. Den gikk fra Hamek tirsdag 11.11.25 em via over-

natting natt til 12.11.25 i Skjervøy. Ferden gikk til Nyvoll ankomst 12.11.25 kl. 15.25 og ferga gikk inn i rute igjen derfra kl. 17.45.
Kombibåten «Årøy» var vikar.

TORGHATTEN NORD FINNMARK

«Vargsund» kasta loss ved Oma Båtbyggeri, Leirvik torsdag 04.12 2025 på sin ferd nordover. Ferga seilte kun dagseilaser nordover med ankomst Tromsø 10.12.2025 Etter noen dager der ble trosser løsnet tirsdag morgen 16.12.2025 og siste etappe gikk til Strømsnes (Klokkerøy), ankomst dit på kvelden tirsdag 16.12.2025

«Vargsund» starter opp i ruta Strømsnes – Kjerringholmen 1.1 2026 og blir overført til ruta si Korsfjord – Nyvoll når «Seiland» er på plass. Ho overtok etter Boreal si ferge «Akkarfjord» som ble lagt stille ved gamle fergekaaien på Strømsnes. «Akkarfjord» ble flyttet til Hammerfest mandag 12.01.2026

«Vargsund» gikk «jomfrutur» torsdag 01.01.2026 kl. 14.40 fra Strømsnes (Klokkerøy).

Reserveferge Finnmark, «Fykan», seiler ruta Korsfjord – Nyvoll inntil «Seiland» avløser «Vargsund». Gamlemor kasta loss i Eidskjosen på kvelden 29.12.2025 og forhalte til hurtigrutekaaien i Tromsø.

Trossene ble løsnet i Tromsø 30.12.2025 kl. 12.55, og ferga la ut på sin ferd mot Nyvoll hvor hun ankom 31.12.2025 kl. 03.40. Ferga kasta loss der 31.12.2025 kl. 08.45 og tok turen over fjorden til Korsfjord. Etter litt «sea-trials» la ferga til kai kl. 10.15. «Fykan» gikk jomfrutur torsdag 01.01.2026 kl. 12.45 fra Korsfjord.



Boreals Jøfjord (675 bt, 1987 Hjørungavaag, ex Ytterøy II, Torghatten) fotografert ved Slipen, Sandnessjøen 6. januar 2026 av Trond Carlsen

«Fykan» erstatter Boreal si ferge «Jøfjord». «Jøfjord» avslutta ruta si 31.12.2025 og tok laus fra Korsfjord samme formiddag kl. 10.00 med kurs for Alta, ankomst dit kl. 12.00. Etter kort opphold i Alta kasta ferga loss kl. 15.45 og la ut på sin ferd sørover til Sandnessjøen, ankomst 02.01.2026 kl. 02.00

Godsrutefart

NORBJØRN AS, TROMSØ

Rederiet driver rute Tromsø-Longyearbyen-Ny-Ålesund-Barendsburg på kontrakt. Lastebåten «Norbjørn» gikk i dokk hos Westcon Helgeland, Nesna i romjulen 2025 for bl.a klassing. Noe forsinket gikk ho fra verkstedet lørdag 24.01.25 formiddag med ankomst Tromsø søndag 25.01.2026. Skipet lastet opp og gikk fra Tromsø natt til mandag 26.01.25 og ankomst Longyearbyen onsdag 28.01.26 kl. 13.00 for lossing. Etter innspill fra Svalbard-samfunnet var målet og være tilbake i ordinær rute fra Tromsø 06.02.2026 iht. oppsatt ruteplan. Bring Cargo Svalbard er agent for båten og holder til i Longyearbyen.

SAMSKIP NORWAY

Rederiet driver regelmessige seilinger Tromsø-kysten-Velsen (Nederland) med «Kvitnos» og «Kvitbjørn». «Kvitnos» kom til Tromsø 29.10.2025 i rute sørfra. Grunnet tekniske utfordringer fikk «Kvitnos» et lengre opphold i Tromsø. Utfordringene ferdig løst 23.11.2025 og skipet kurset sørover igjen.

NORWEST SHIP MANAGEMENT, KARMØY

Norwest har i januar 2026 kjøpt det franske roro-skipet «MN Pelican» som har fått navnet «Link Neptune». Skipet er bygd på Fosen i 1999 og er tidligere norske «Trans Botnia». Det kom for første gang til Husøy på formiddagen, lørdag 31.01.2026.

Norwest har etter dette syv roro-skip, foruten fem mpp/sideportskip som seiler i Scan-Shippings linjer.

SJØTEKNIKK AS

Firma Sjøteknikk AS ved Alf Brekken & Sønner i Stamsund har i mange år drevet undervannsoppdrag med «Gard» (146 bt/1972, ex «Frøya». Denne låg på verksted hos Lofoten Sveiseindustri i mars 2024, da det 12.03.2024 brøt ut brann og båten ble totalskadet. Den



Norbjørn (3390 tdw, 2000) under lasting for Svalbard. Rederiet Martin Supply AS, Tromsø, har fått støtte til et nullutslipps fartøy for denne ruten. Foto Vegar Andre Hansen 25. november.

ligger fortsatt dd ved verkstedet som en forsikringssak.

Sjøteknikk as gikk etter tapet raskt i gang og se seg etter ny båt, og i april 2025 ble «Risøy» (267 bt/1954, ex «Sirafjord», «Siddis Girl» og «Vegtind») overtatt. Ny eier er XY123AB as i Hammerfest. Båten disponeres av Sjøteknikk as.

Rutebåter til utlandet

Etter lang tid i opplag i Tromsø er «Langøysund» (1954, ex «Flakstad») no solgt til ny eier i Nederland. Båten kasta loss 23.07.25 fra Tromsø, men ferden enda på grunn ved Kvaløy natt til 24.07.25. Båten vart slept tilbake til Tromsø med ankomst dit samme dag om lag 13.30 iflg. AIS. Båten ligg fortsatt i Tromsø i skrivende stund. Planen er at båten bygges om til bolig for familien som har kjøpt henne. Hun har fått tildelt kaiplass i Amsterdam.

«Øykongen» er solgt av Lofoten Sea Service AS. Den kasta loss i Svolvær på morgenen tirsdag 04.11.2025 og ankom Rørvik onsdag 05.11.2025 klokka 00.43 lt for nattligge. Båten kasta loss kl. 09.23 og fossa sørover til Ålesund ankomst torsdag 06.11.25 kl. 00.57 lt. Så var det tid kaste loss igjen kl. 09.38 lt sørover og gikk til kai i Vågen i Bergen torsdag kveld kl. 20.55.

Båten har de siste åra vært brukt til å seile turistrute / charter Svolvær –

Trollfjorden t/r mm. Ho har også gått som avløser i fergeruta Svolvær – Skrova når ferga har hatt utfordringer.

No er båten solgt til Kapp Verde og skal seile mellom Santiago og Maio. Båten har fått nytt navn «Mar Verde» og Kapp Verde flagg. I skrivende stund ligger båten ved Bryggen i Bergen

Kerkyria Seaways i Hellas kjøpte i november 2023 to ferger fra Norge, «Møysalen» og «Hardingen», som endret navn til «Hermes I» og «Hermes II».

«Hermes I» går i dag i rute Igoumenitsa - Corfu, Hellas, mens «Hermes II» ligger uvirksom i Piraeus siden 18.06.2024.

Tidligere «Andfjordferga» ex. «Rauma» (1078 bt, 1968 Hatløy), nåværende «Bequia Express 4», er solgt til Tyrrel Bay Express, Grenada og fått nytt navn «Grandbay Express», og venter nå på seilas til hennes nye hjemmehavn i Grenada. Ferga ligger i skrivende stund ved kai hos Ottley Hall Marina & Shipyard in Kingstown, Saint Vincent and the Grenadines.

Rutebåteredaksjonen takker våre korrespondenter på kysten for verdifulle bidrag til denne utgaven av Røkesalongen. Vi oppfordrer flere til å sende oss bilder av rutegående skip, hurtigbåter og ferjer, nye som eldre. Redaksjonen avsluttet 01.02.2026 12.57 A ... FF



Nordmøre

Skipsfartshistorisk Nordmøre fortsetter sin møtevirksomhet med god oppslutning og høy trivsel i sine imponerende lokaler.

Bilde fra møtet 29. januar da formann Jørgen Strand foredro om foreningens første 25 år for tallrike tilhørere.

Skipet Hordaland

Holder sine møter i Sandviksboder 16, Sandviken Kystkultursenter, i lokalet i 4.etasje.

Det er for tiden ikke regelmessige medlemsmøter, men lokaler er åpent hver tirsdag formiddag fra 10.00 til 13.00. Kaffe, kjeks og mye god prat om båter og skipsfart. Det begynner etter hvert å bli en anselig samling av bøker og blader om båter og skipsfart, inklusiv skipsregistre, både Veritas og Lloyds.

Bergen Skala Modellbåtklubb

Foreningen holder til i Godvik gamle skolehus i Godviksvingene 215 og har medlemsmøter torsdag kveld, foruten arbeidsøkter etter avtale. Gjennom mange år har foreningens medlemmer produsert modeller av høy standard som også har funnet veien til utstillinger, arrangement og museer. Er du interessert, ta kontakt med Frode Bjelland på tel 970 20 904.



Det er en utrolig samling som Skipshistorisk Kristiansund har bygget opp gjennom årene. Foto Svein S Ludvigsen



Fra verkstedet til Bergen Skala Modellbåtklubb med modellen av ds Rosendal (1909).

Møtested

STAVANGER

Fremdeles sjøfartsby



FORENINGEN SKIPET

NORSK
SKIPSFARTSHISTORISK
SELSKAP

Årsmøte

Foreningen Skipet

Norsk Sjøfartshistorisk Selskap

Stavanger 29–31. mai 2026



30. mai

Åpne foredrag Oljemuseet

Foreningen har gjort avtale med Oljemuseet om å holde foredrag som også er åpne for publikum.

Tidspunkt

30. mai fra kl 10.30.

Fra vår side stiller

Bjørn Pedersen som vil snakke om norsk tankfart.

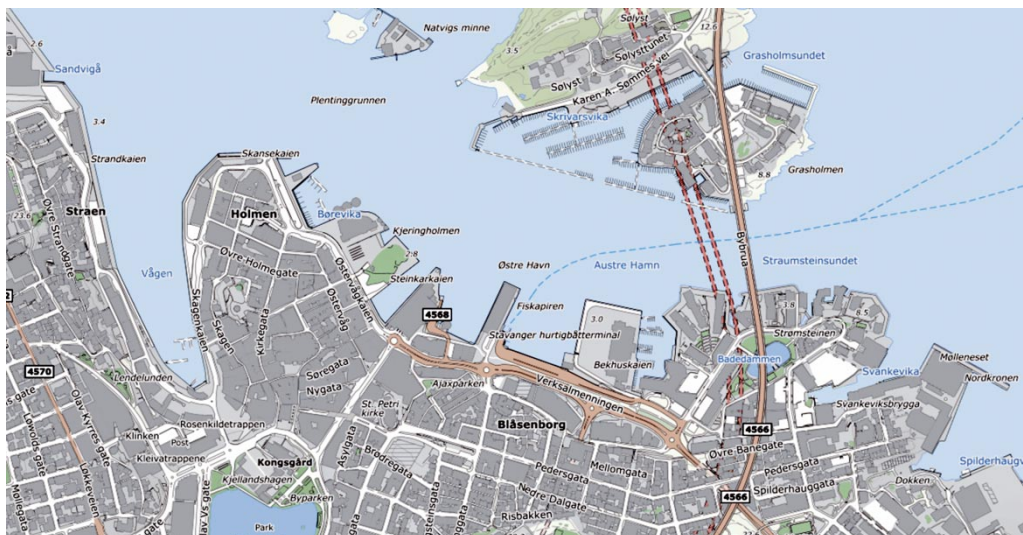
Dag Bakka om rederienes rolle i byggingen av rigger og kompetanse 1970–1990.

Oljeby med maritime spor

Stavanger har mye å by på for tilreisende i mai. Byen som vokste fram mellom sjøen og Breiavatnet, på Stra'en og Skagen og spredte seg mot Strømsteinen og Storhaug, fikk et preg av smale kronglete gater og et sentrum som fortsatt er livlig og spennende. For ledsagerne skulle det være store muligheter for shopping og hyggelige spisesteder, eller kulturopplevelser som Domkirken, Gamle Stavanger, Hermetikkmuseet og Ledaal.

Årsmøtet tar oss innom Stavanger Sjømandsforening, som feiret sitt 175-årsjubileum i fjor, som ligger i samme bygningskompleks på Strandsiden som Stavanger Maritime Museum; i gamle sjøhus som engang lå ved sjøen. Dessuten øya Natvigs Minde, Oljemuseet på det som engang var Kjerringholmen og rundtur på havnen med *Riskafford II* fra 1868.

Mye av Stavangers maritime virksomhet drives fra oljebasene og oljeselskapenes operasjonskontorer, men i byen finnes fortsatt fire oppegående rederier, Solvang ASA som vi skal besøke, dessuten DSD Shipping i Ankerbygget med sine tankskip, Simon Møkster med offshoreskip og O H Meling mot Hillevågsvannet med tankskip. I Stavangerskes høyblokk på Børehaugen holder ruterederiet Norled til (utenlandsk eiet), og i Østre bydel ligger Maran Shuttle Tankers, et greskeid rederi som er fortsettelsen på Statoils Navion fra 90-tallet. Rødne med sine hurtigbåter hører strengt tatt til på Sjarnarøy, men leder mye av sine operasjoner fra kontoret på Skagenkaia. Det drives fortsatt båter.



Generell informasjon

Rammen for årsmøtet er Comfort Square Hotel, med adresse Løkkeveien 41. Det vil si på høydedraget på vestsiden av sentrum, noen minutter fra Torget og Vågen.

Her samles vi fredag ettermiddag for registrering fra klokken 15.00. Årsmøtemiddagen lørdag kveld og generalforsamlingen søndag formiddag foregår i Stavanger Sjømandsforeningens lokaler i Strandkaia 16 (samme bygning som Stavanger Maritime Museum).

Fredag 29. mai

- 13.00** For dem som kommer tidlig er det samling på Comfort Square Hotel for forflytting til rederiet Solvang ASA som har lokaler på Strandkaia 36.
Her er vi ventet kl 13.30 for presentasjon og omvisning.
- 15.30** Registrering på hotellet med utdeling av informasjon mv
- 18.00** Formell velkomst på hotellet
- 18.00** Fremmøte i Vågen ved veteranbåten Hundvaag I som bringer oss til holmen Natvigs Minde hvor det vil ble mingling og servering. Retur kl 22.00

Lørdag 30. mai

- 10.30** Oljemuseet, åpne foredrag ved Bjørn Pedersen og Dag Bakka påfølgende besøk i Oljemuseet
- 13.00** Lunch Kjerringholmen Brasserie
- 14.30** Båttur med veteranbåt *Riskaffjord II* (bygget 1868) i havneområdet. Til ca 15.45
Deretter tid til fri avbenyttelse
- 19.00** Festmiddag i Stavanger Sjømandsforeningens lokaler, Strandkaia 16. Tre retters middag.

Søndag 31. mai

- 10.15** Foreningen Skipets årsmøte i Sjømandsforeningens lokaler. Lokalene åpner kl 10.00.
Utsjekking på hotellet innen 12.00

For ledsagere har Stavanger sentrum mye å by på.
Et besøk i kongeboligen Ledaal I Eiganesveien 45 anbefales, bygget som lyststed for Kiellandfamilien rundt 1800.





Hotell

Comfort Square Hotel, Løkkeveien 41,
tilbyr følgende priser for dagene 18–21. mai:

Enerom	kr 1190
Dobbeltrom	kr 1390

Hver deltaker bestiller og betaler sitt eget rom.
Vi har fått reservert 50 rom, og tilbudet gjelder så lenge det er ledige rom. Vær derfor tidlig ute med bestilling.
Comfort Square Hotel, Løkkeveien 41, tel 51 56 80 00



Påmelding

Deltakeravgift per person: kr 2000
(dekker lunch og middag lørdag og båtturene)

Deltakeravgiften er høyere enn vanlig, men dekker båttur og middag fredag, oljemuseet, lunch, båttur og middag lørdag. Også hotellprisene er noe lavere.

Påmelding innen 7. mai

Til Erik Bergman, tel 930 61 108,
eller til bergmanus@gmail.com

Husk å oppgi

- navn, også på ledsager
- adresse
- mobil telefon
- epost

Deltakeravgift betales til
Foreningen Skipet avdeling Østlandet
Konto: **1506.15.16058**.

Husk å oppgi navn på deltaker(e).



FORENINGEN SKIPET

NORSK
SKIPSFARSHISTORISK
SELSKAP

STYRETS BERETNING 2025 – HOVEDSTYRET

1. Innledning

Norsk Skipsfartshistorisk Selskap ble stiftet i 1973.

Foreningen skiftet navn til Foreningen Skipet etter vedtak på årsmøtet 2016.

Selskapet er en ideell medlemsorganisasjon som arbeider for å fremme interessen for skipsfart, maritim historie og sjøfartsmiljøer. Foreningen formidler viten om norsk skipsfartshistorie til sine medlemmer via kvartalsbladet SKIPET og nettstedet, www.skipet.no facebooksidene Skipet og lokale nettsteder. Lokalavdelinger avholder periodevis møter med foredrag og faginnhold.

2. Medlemmer

Ved utgangen av 2025 hadde foreningen 1121 medlemmer hvorav 3 æresmedlemmer. Netto avgang ble 65. Det ble registrert 34 nye medlemmer under året.

3. Årsmøtet 2025

Årsmøtet 2025 ble avholdt i Fredrikstad i helgen 2–4 mai med 57 deltakere.

Denne gangen samlet vi oss på Scandic City Hotel. Vi startet lørdagen med besøk på Fredrikstad Sjømannsforenings flotte kirke hvor Finn Gjerløw Engebretsen presenterte foreningens historie og virksomhet. Etterpå holdt Bjørn Pedersen et foredrag om Kjær-slektens tilknytning til byen. Vi dro deretter til Isegran hvor vi fikk en presentasjon av fartøyvernssenteret. Derfra hadde vi en times båttur med gamle HVALER nedover elven.

Festmiddagen om kvelden ble gjennomført på Scandic City hotell. Styret takker Tom Bjørge Jensen for hans bistand med de lokale arrangementene.

Årsmøtet ble holdt søndag 4. mai med 30 stemmeberettigede. Årsrapport og regnskap ble godkjent. Etter fremleggelse av valgkomiteens innstilling ble det sittende styret med varamann gjenvalgt.

4. Styret

Foreningen har ingen ansatte, og foreningens ledelse består av formann, redaktør, kasserer, sekretær og ett styremedlem. Etter valget har styret og tillitsvalgte følgende sammensetning:

- Per Nesje, formann (2 år)
- Dag Bakka, redaktør SKIPET (2 år)
- Leif K Nordeide, økonomiansvarlig (2 år)
- Erik Bergman, nestformann/sekretær (1 år)
- Bjørn Pedersen, medlem (1 år)
- Stein Erik Dagsland, varamedlem (1 år)

I tillegg til SKIPET er Dag Bakka også redaktør for foreningens nettsted www.skipet.no

5. Valgkomiteen

Årsmøtet valgte følgende valgkomite:

- Dag Bakka, formann
- Terje Nilsen, medlem
- Jørgen Strand, medlem
- Atle Wilmar, medlem

6. Regnskap/Revisjon

Styret konstaterer at fjorårets økning i medlemsavgiften har gitt et positivt resultat. Regnskapet for 2025 viser et overskudd på **kr 67.834** mot forrige års underskudd på kr 97.811,-.

Björgvin Revisjon AS ble valgt som revisor for 2025.

7. Styrets vurdering

Med årets resultat presenterer styret en tryggere økonomi i foreningen. Etter flere år med økende produksjonskostnader av medlemsbladet SKIPET ble det i fjor nødvendig å øke medlemskontigenten. Til gjengjeld har medlemskapet fått flere fordeler som snuttene til Bjørn Pedersen samt tilgang til databasen ShipVault. Det arbeides kontinuerlig videre med å gjøre det mulig for alle å registrere egne faktasamlinger i digitalt format. Datasamlingen Skipshistorie er tenkt omgjort til et format som kan gjøre denne mer anvendelig. Styret takker alle aktive medlemmer for sine bidrag og håper at stadig flere har anledning til å delta i vårt viktige arbeid med å spre viten om norsk skipsfartshistorie.

8. Representasjon

Vi er medlem av Norges Kulturvernforbund som omfatter 31 medlemsorganisasjoner med tilsammen ca. 270.000 medlemmer. Forbundet holder månedsvise møter med representanter fra medlemmene hvor aktuelle saker knyttet til våre myndigheter blir behandlet. Med fokus på verdien av vårt frivillige arbeid ønsker vi via medlemskapet å øke forståelsen for verdien av å sikre vår viten om den immaterielle kulturarv som norsk skipsfart representerer. Grunnstøtte til vårt frivillige arbeid med norsk skipsfartshistorie er en av de sakene vi fortsatt kjemper for.



FORENINGEN SKIPET

NORSK
SKIPSFARSHISTORISK
SELSKAP

9. Tidsskrift

Foreningens tidsskrift SKIPET utkommer hvert kvartal. Dag Bakka inngikk under året en ny avtale om den grafiske tilretteleggelsen med tanke på å spare kostnader men fortsetter med redigeringen av bladets innhold. Styret takker Dag og alle biidragstere og håper på et fortsatt godt samarbeid i årene som kommer.

Eldre utgaver av Skipet oppbevares hos Tom Bjørge Jensen i Fredrikstad, hvor komplette årganger lagres og enkelt-eksemplarer brukes i markedsføring av nye medlemmer.

10. Nettstedet

Vårt nettsted www.skipet.no er under kontinuerlig oppdatering og har styrets oppmerksomhet da det stadig trenger fornyelse. Vi takker Espen Moe-Nilssen for hans innsats som teknisk webmaster. Medlemmer oppfordres til å delta i arbeidet med å forbedre tjenesten.

Vår facebook-side – Skipet, fortsetter med god aktivitet og mange faste bidragstere. Vi legger ut forsiden på siste nummer av Skipet og har en link til hjemmesiden lett synlig.

11. NSS Bildesamlingen

Bildesamlingene administrert av Stein Erik Dagsland innbrakte kr 12000 i 2025. Registrering av digitaliserte bilder i www.shipvault pågår kontinuerlig. Alle som ønsker å delta i dette inviteres til å kontakte Erik Bergman som kan bistå i hvordan dette gjøres.

12. Gjennomførte vedtak

Under året foresto styret følgende:

- Årsmøtet Fredrikstad
- Styremøte i Bergen
- Aktiv deltakelse i Norsk Kulturvernforbund
- Forberedelse for neste årsmøte i Stavanger

Stabekk 11.2.2026.

Per Nesje, formann

Erik Bergman, nestformann

Dag Bakka Jr., redaktør

Leif K. Nordeide, økonomiansvarlig

Bjørn Pedersen, styremedlem

Foreningen Skipet - NSS

Resultat

27.01.2026

Side 1 / 2

periode 10-12

	Periode 2025 01.10 - 31.12	Hittil 2025 01.01 - 31.12	Periode 2024 01.10 - 31.12	Hittil 2024 01.01 - 31.12
SALGSINNTEKT				
3210 - MEDLEMSKONTIGENT	-2 500	-560 450	-3 600	-471 520
3220 - DIV. SALG	0	-2 506	-18 700	-19 950
3230 - ÅRSMØTE	0	-70 000	0	-72 500
3240 - BILDE SALG	-12 000	-12 000	0	-450
Sum SALGSINNTEKT	-14 500	-644 956	-22 300	-564 420
ANNEN DRIFTSINNTEKT				
3910 - GAVER FRA MEDLEMMER	-5 550	-44 421	-8 900	-50 772
3920 - REF.MOMSTILSKUDD	-58 872	-58 872	-59 708	-59 708
Sum ANNEN DRIFTSINNTEKT	-64 422	-103 293	-68 608	-110 480
SUM DRIFTSINTEKTER	-78 922	-748 249	-90 908	-674 900
VAREKOSTNAD				
4510 - TRYKKING SKIPET	173 200	395 650	232 700	474 450
Sum VAREKOSTNAD	173 200	395 650	232 700	474 450
ANNEN DRIFTSKOSTNAD				
6311 - FELLESUTGIFTER	6 395	18 687	0	18 715
6520 - DRIFTSKOSTNADER	2 530	30 012	1 470	26 107
6620 - EDB KOSTNAD	0	1 936	12 659	12 970
6710 - REVISJONS-HONORAR	0	19 688	0	18 438
6720 - REGNSKAPS-HONORAR	4 425	16 519	5 281	13 681
6950 - PORTO	63 150	129 660	68 269	140 171
7110 - REISEKOSTNAD	3 689	3 689	6 919	6 919
7170 - MØTEUTGIFTER	0	91 311	12 057	88 927
7415 - KONTIGENT	0	1 500	0	1 500
7770 - BANK-OG KORTGEBYRER	-90	-84	0	0
Sum ANNEN DRIFTSKOSTNAD	80 099	312 919	106 655	327 427
SUM DRIFTSKOSTNADER	253 299	708 569	339 355	801 877
Sum DRIFTSRESULTAT	174 377	-39 680	248 447	126 977
ANNEN RENTEINNTEKT				
8070 - ANDRE RENTEINNTEKTER	-26 372	-28 161	-27 085	-29 317
Sum ANNEN RENTEINNTEKT	-26 372	-28 161	-27 085	-29 317
NEDSKRIVING ANDRE FINANSIELLE OM.				
8110 - ANDRE RENTEKOSTNADER	0	0	0	87
8115 - GEBYRER	0	7	16	65
Sum NEDSKRIVING ANDRE FINANSIELL.	0	7	16	152
Sum ORDINÆRT RESULTAT FØR SKATTE.	148 005	-67 834	221 378	97 811
Sum ORDINÆRT RESULTAT	148 005	-67 834	221 378	97 811

Foreningen Skipet - NSS

Resultat

27.01.2026

Side 2 / 2

periode 10-12

	Periode 2025	Hittil 2025	Periode 2024	Hittil 2024
	01.10 - 31.12	01.01 - 31.12	01.10 - 31.12	01.01 - 31.12
Sum ÅRSRESULTAT	148 005	-67 834	221 378	97 811
OVERFØRT ANNEN EGENKAPITAL				
8960 - OVERF. ANNEN EGENKAPITAL	0	0	-97 811	-97 811
Sum OVERFØRT ANNEN EGENKAPITAL	0	0	-97 811	-97 811
Sum RESULTAT	148 005	-67 834	123 566	0

BALANSE

2025

Foreningen Skipet - NSS

Side 1

27.01.2026 15:21:58

Tanja

Periode 0-12	2025	2024
KONTANTER BANKINSKUDD O.L.		
1941 - BANK 5205.20.40930 - DNB	10 664	6 272
1945 - BANK 7878.06.36482 - DNB	21 620	39 175
1946 - BANK 3411.25.09951 - HØYRENTE - FANA SPAREBANK	463 527	415 771
1947 - BANK 3624.72.03952 SPV	10 611	10 370
Sum KONTANTER BANKINSKUDD O.L.	506 422	471 587
Sum OMLØPSMIDLER	506 422	471 587
SUM EIENDELER	506 422	471 587
EGENKAPITAL		
2050 - ANNEN EGENKAPITAL	-376 087	-376 087
Sum EGENKAPITAL	-376 087	-376 087
ANNEN KORTSIKTIG GJELD		
2995 - AVSATT INNTEKT	-62 500	-95 500
Sum ANNEN KORTSIKTIG GJELD	-62 500	-95 500
Sum KORTSIKTIG GJELD	-62 500	-95 500
SUM GJELD & EGENKAPITAL	-438 587	-471 587
Sum BALANSE	67 834	

Norsk Ordinært Register NOR – endringer, kjøp og slag m.m.

2025:

M/S HAVDØNN	3YKM	- 9892004 – Gerd Stensen AS, Leknes/Svolvær
16.10.	117 brt.	- Damen Shipyard Hardinxweld, Gorinchen (571799) (19.09.2025 HAVDONN (VCT) Damen Shipyard Hardinxweld (Damen Trading & Chartering))
M/S NORMAND TONJER	3YLU	- 9422108 – Sofo Tonjer AS (ISM: Solstad Shipping AS), Skudeneshavn
16.10.	8814 brt.	- ex NIS reg. NORMAND TONJER (B.2010) ex REM VISION – 18 ex TROMS VISION – 10
M/S MIRACULIX	3YGT	- Pål Kloster, Nesøya/Oslo
23.10.	-brt.	- (B. 2006) ex MERCER-X ex ITMA
M/S FDA EMILIE	JXZJ	- 1052701 – Finnsnes Dykk & Anleggsservice AS, Finnsnes/
23.10.	435 brt.	- Fitjar mek. Verksted AS, Fitjar (59)
M/S TRØNDERBAS	JXPR	- 9975662 – Trønderbas AS (ISM: Ivan Ulsund Rederi AS), Rørvik (TR-500-ND)
24.10.	2924 brt.	- Westcon Yards AS, Ølensvåg (42)
M/S RAFTEN	JXYT	- 1042316 – Nordlaks Oppdrett AS, Stokmarknes
04.11.	499 brt.	- Havyard Leirvik AS, Leirvik i Sogn (152)
M/S JAMAS	3YDU	- Tom Jensen, Oslo
07.11.	- brt.	- ex HAVBJØRN (B.1989)
M/S LYNX	3YMG	- Sparebank 1 Finan Nord-Norge AS (Drift: AS Slepebåtene), Tromsø
12.11.	294 brt.	- ex Nederland reg. EXPERIENCE (B.2015)
M/S RED ADMIRAL	3YEZ	- Asbjørn Anders Moe, Bagn/Horten
14.11.	13 brt.	- ex RED ADMIRAL (B.1976)
M/S MING ZHU HU	3YMM	- 9887231 – Fjord1, Florø
20.11.	533 brt.	- ex Kina reg. MING ZHU HU (B.2019)
M/S ELIAS JOHAN	LGNW	- 9922794 – Benonisen Fiskeri AS, Sørpågen/Svolvær (N-1-MS)
21.11.	1342 brt.	- Vestværft ApS., Hvide Sande (363)
M/F VARGSUND	3YEJ	- 1089390 – Torghatten Nord AS, Tromsø
02.12.	497 brt.	- Oma Båtbyggeri AS, Stord (552)
M/S MULTI INSTALLER	3YBR	- 1062873 – FSV Rederi AS (ISM: FSV Management AS, Smøla), Molde
09.12.	359 brt.	- Sletta Verft AS, Mjosundet (213)
M/S LAZY DAYS	3YIR	- Per Imeland, Tananger/Stavanger
15.12.	- brt.	- ex svensk reg. LAZY DAYS (B.1999)
M/S CECON EXCELLENCE	LCEY	- 9455997 – Westcon Yards AS, Ølensvåg/Haugesund
16.12.	10203 brt.	- Westcon Yard Florø AS, Florø (718)
M/S ROGNE	3YFK	- 9975686 – Rogne AS, Leinøy/Fosnavåg (M-100-HØ)
17.12.	3759 brt.	- Karstensen Shipyard A/S, Skagen (482)
M/S LILAND	3YEM	- 1082055 – Holmøy Akvaservice AS, Sortland
22.12.	410 brt.	- Fitjar mek. Verksted, Fitjar (60)

Norsk Internasjonalt Skipsregister NIS

2025:

M/S ANTARCTIC ENABLER	LACI9	- 9319064 – The Qrill Company AS, Stamsund/Svolvær
09.10.	16690 brt.	- ex finsk reg. KALLIO (B.2006) ex CREDO – 14
M/S NORSE WIND	LASX8	- 9993793 – Deme Offshore No WTIV 1 AS, Oslo
15.10.	36104 brt.	- Yantei CIMC Raffles Offshore Ltd., Shandong (H588)
M/S BELORIENT	LACR9	- 9965461 – Bel Ship III AS, Lysaker/Oslo
15.10.	36760 brt.	- ex Panama reg. PAVO BREEZE (B.2023)
M/S OCEAN SKY	LAEM6	- 9349033 – Atlantic Offshore Beta AS (ISM: Atlantic Offshore Management AS), Steinsland/Bergen
22.10.	2331 brt.	- ex Gibraltar reg. SANKO SKY (B.2007)
M/T CHAMPION POLAR	LACY9	- 9315939 – Nero Tankers AS, Paradis/Bergen
30.10.	27916 brt.	- ex Liberia reg. SEAWAYS GATUN (B.2007) ex AVAX – 21
M/T HALTBAKK HULKEN	LACU9	- 9469209 – Total Bunkering S.A. (Drift: Haltbakk Tankers AS, Bergen, ISM: Haltbakk Logistics AS, Aure), Panama/Bergen
07.11.	1543 brt.	- ex Uruguay reg. CAPELLA (B.2008) ex AGUNSA CAPELLA
		- 24 ex MAVERICK I – 15 ex ATAGUN – 13

M/S WILSON ECO III	LAWM8	- 1052153 – Wilson Shipowning AS (ISM: Wilson Ship Management AS), Laksevåg/Bergen
11.11.	2782 brt.	- Udupi Cochin Shipyard Ltd., Kranataka (UY-167)
M/S SIEM SYMPHONY	LCKH3	- 9690066 – Siem Offshore Supply AS (ISM: Aurora Offshore Management AS), Kristiansand
14.11.	4768 brt.	- ex NOR reg. SIEM SYMPHONY (B.2014)
M/S NOCC PACIFIC	LAYM8	- 1041831 – NOCC Shipowning AS c/o Norwegian Car Carriers AS, Oslo
18.11.	68903 brt.	- Yantai CIMC Raffles Offshore Ltd., Shandong (H610)
M/T CHAMPION ARCTIC	LACZ9	- 9327451 – Luno Tankers AS, Paradis/Bergen
21.11.	27916 brt.	- ex Liberia reg. SEAWAYS GALLE (B.2007) ex APOSTOLOS - 21
M/T ANNA KNUTSEN	LACH9	- 9769221 – KNOT Shuttle Tankers 30 AS (ISM: KNOT Management AS), Haugesund
24.11.	83936 brt.	- ex DIS reg. ANNA KNUTSEN (B.2017)
M/S MH MONSOON	LNXX3	- 9362011 – Norwegian PSV V AS (ISM: Bourbon Horizon AS), Oslo/Fosnavåg
24.11.	322 brt.	- ex Bahamas reg. MH MONSOON (B.2007) ex NOR reg. ex BOURBON MONSOON – 24
M/T NORTHERN PHOENIX	LAXH8	- 1034668 – Northern Lights JV DA (Best.reder: Tin Heijn, Tananger, drift: Aurora Shipping AS c/o Kvale Advokatfirma DA, Oslo), Stavanger
02.12.	10627 brt.	- Dalian Shipb. Ind. Co. Ltd., Dalian (G7500-3)
M/S HÖEGH STARLIGHT	LAUN8	- 9971276 – Höegh Autoliners Shipping 269-7 AS (ISM: Höegh Autoliners Management AS), Oslo
10.12.	84135 brt.	- China Merchants Heavy Industry (Jiangsu) Co. Ltd., Jiangsu (CMHI-269)
M/T TP INTREPID	LACX9	- 1034187 – Asker Tankship 8 AS c/o Transpetrol TM AS), Asker/Oslo
29.12.	62716 brt.	- ex Marshalløyene reg. SILVERSTONE (B.2025)

NOR – endringer, kjøp og salg m.m.

September 2025:

M/S **HELGØY CRUISE** (LDHI) (9473494) (176/19/2008) ex TIDEVIND – 24 – Norled AS (ISM: Helgøy Skyssbåt AS, Helgøy i Ryfylke), Stavanger – endret hjemsted fra Bergen til Stavanger (01.09.2025). Senere til Helgøy Skyssbåt AS, Helgøy i Ryfylke/Stavanger (18.12.2025).

M/S **KLAS** (LMZX) (48/-/1967) – fra Vestland Fylkeskommune, Bergen/ Stavanger til AS Riskafjord, Hommersåk/Stavanger (22.09.2025).

Oktober 2025:

M/S **BALDER SEA** (3YMX) (69/-/2007) ex HEROCK – 24 ex FJORDSEEKER – 16 ex YUPII – 16 – fra Jan-Rune Baartvedt, Rådal/Bergen til Jan Erik Kolstad, Isdalstø/Bergen (24.10.2025).

M/S **BANGSUND** (LCXV) (5035775) (116/-/1960) – fra Sea-Service AS, Trondheim/Fredrikstad til Concept Tech AS, Trondheim/Fredrikstad (27.10.2025).

M/S **BARENTS SEA** (LKUA) (8906949) (877/—/1989) ex HUNTER – 25 ex STÅLEGG – 16 ex UNITY – 13 – Barents Sea AS, Bekkjarkvik/Fosnavåg (M-72-HØ), endret fiskerimerke til (VL-71-AV) (03.10.2025). Deretter endret hjemsted fra Fosnavåg til Bergen (06.10.2025).

M/S **BREITIND** (LKBI) (15/-/1952) ex ANNE SIV – 96 – fra Geir-Aksel Myklebust, Ramberg (N-84-F) til Hekkingen Fiskeriselskap AS, Botnhamn (N-84-F) og hjemsted endret fra Svolvær til Tromsø (17.10.2025).

M/S **FIRE VINDAR** (LJGQ) (14/-/1989) ex NAMASTE – 18 ex KAVENGA II – 03 – fra Knut Egil Antonsen, Oslo til Knut Harald Kristiansen (Repr.: Bjørn Are Sliper, Tromsø), Gdynia, omdøpt til **DREAMER** og hjemsted endet fra Oslo til Tromsø (10.10.2025).

M/S **FRAGANCIA** (LMWE) (14/-/1990) – fra Espen Høgbakk, Skiptvedt/Oslo til Kjetil Martin Arnesen Rones, Oslo, omdøpt til **BLISSITA** (01.10.2025).

M/S **GOXSHEIM** (LKPM) (49/-/1940) ex GOXHEIM – 17 – fra Charles Fredrik Ware, Vadsø til Seil Norge AS, Ylvingen/Vadsø (03.10.2025).

M/S **HELLEN** (LHIA) (21/-/1981) – fra Henning Haugen, Horten/Oslo til Karl Antero Almdalen, Gamle Fredrikstad/Oslo (14.10.2025).

M/S **IL MORO DI VENEZIA IX** (LJIM) (39/-/1988) – fra Tor Eivind Thornfeldt Austad, Larvik/Oslo til Cooperative Mobility Foundation, Dalsbygda/Oslo (16.10.2025).

M/S **JUST A** (LGXI) (-/-/2008) ex MONTANA – 24 – fra Frank Johnsen, Trondheim til Helge Johan Karstensen, Mo i Rana og hjemsted endret fra Trondheim til Mo i Rana (16.10.2025).

M/S **KNAGEN** (LKEA) (81/-/1964/03) ex BUKSNESFJORD – 21 ex VÅGAVÆRING – 95 – fra Husøy Kystfiske AS, Husøy i Senja/Tromsø (TF-42-SE) til Isti Fisk AS, Husøy i Senja/Tromsø (TF-42-SE) (02.10.2025).

M/S **KONGSVARD** (LFZR) (8966884) (445/—/1998) ex MYGGENES – 19 ex LUNA – 13 ex ASA – 10 – fra Kongshav AS, Torangsvåg (VL-3-AV) til Noruega AS, Søgne (AG-16-K) og hjemsted endret fra Bergen til Kristiansand (17.10.2025).

M/S **KRISTIANSAND** (LEYV) (8007107) (367/50/1980/97) ex ELIESER 6 – 25 ex NORDIC STAR – 92 – Havrafting Sør AS c/o Kai Henriksen, Kristiansand, endret hjemsted fra Bergen til Kristiansand (28.10.2025).

M/S **LEINEBRIS** (LCIK) (9718703) (2.405/—/2015) ex LONGLINER – 15 – Urvaag AS (ISM: Leinebris AS), Fosnavåg (M-505-HØ), omdøpt til **LEINEBRIS JR.** (09.10.2025).

M/S **LORAN** (LJWR) (9191357) (1.292/400/1999) – fra Loran AS, Godøya/ Ålesund (M-12-G) til Fjellmøy AS (ISM: Loran AS), Godøya/Ålesund (M-12-G) (08.10.2025).

M/S **MY NOVA** (LAFF) (71/-/2006) ex MY THEA – 25 ex MY CHERIE – 24 ex SOLSTAR V – 24 ex PEGASUS IV – 14 – fra Bergen Marine Senter AS, Bergen til Pedersen Slipp AS, Bømlø/Bergen, omdøpt til **AMALIE** (21.10.2025).

M/S **OCEANUS** (LNRV) (37/-/2005) ex PRINCESS NORA – 23 ex VIKTOR – 17 ex MY TOY – HER WORRIS – 10 – fra Roger Strøm, Larvik til Bente Barlie og Bjørn Rune Ekensteen Jensen, Tjøme, omdøpt til **BENTE IV** og hjemsted endret fra Larvik til Tønsberg (28.10.2025).

M/S **RIGMOR** (LLJZ) (36/-/1930) – Sandvika Fjordturer AS, Asker, hjemsted endret fra Oslo til Drøbak (30.10.2025).

M/S **RUGGEN** (LDXL) (45/-/1874) ex MELLØS – 07 ex RUGGEN 4 – 98 – fra TM Anlegg AS, Herøysundet/Bergen til Aksel Hevrøy, Vormedal/Bergen (24.10.2025).

M/S **RØSUND** (LEIH) (7601669) (1.010/100/1977) – fra Torghatten Nord AS, Tromsø/Narvik til Helgelandske AS (ISM: Sjøtind AS, Ålesund), Sandnessjøen/Narvik (02.10.2025).

M/F **SCAN PIPE II** (LGWY) (8883018) (241/219/1962) ex INNHERREDSFERJA II – 01 – fra Sea-Service AS, Trondheim/Levanger til Concept Tech AS, Trondheim/Levanger (27.10.2025).

M/S **SEA HUNTER** (LIVI) (8811326) (515/171/1988/98) ex TRYGVASON – 09 ex SOLVÅR JR. – 04 ex SOLVÅR VIKING – 04 – fra Sea Hunter AS (ISM: Vela Fiskeri AS), Skodje/Ålesund (M-8-SJ) til Østerfjord AS (ISM: Vela Fiskeri AS, Skodje), Torangsvåg/Ålesund (VL-91-AV) (24.10.2025).

M/S **SEIBRIS** (LLTI) (8962187) (157/-/1982) ex BRATTVÆR – 19 ex HAVNEFJELL – 18 ex GUNNAR VIK – 09 ex JØRN HAUGE – 08 – fra Seistar Prosessfartøy AS, Torangsvåg til Mosterøy Sjøtjeneste AS, Mosterøy, omdøpt til **APOLLO** og hjemsted endret fra Bergen til Stavanger (29.10.2025).

M/S **SENJAFISK** (LGAS) (9893254) (671/—/2022) ex JULIE PAULINE – 25 – fra Segla Drift AS, Fjordgard/Tromsø (T-66-SE) til Senja Rederi AS, Fjordgard/Tromsø (T-66-SE) (29.10.2025).

M/S **THOMAS FEARNLEY** (LKCO) (46/-/1938) ex POLAR-EKVATOR – 95 ex LISE ANDREE – 39 ex THOMAS FEARNLEY – fra Reidar Misund, Molde til Ulysse Buquen (Repr.: Agnes Sørheim, Oslo), Lorient og hjemsted endret fra Fredrikstad til Tromsø (29.10.2025).

M/F **TOPPSUND** (LIJ) (7804986) (772/50/1979) ex BJARKØY – 24 ex VAGGASVARRE – 21 ex GJEMNES – 93 – fra Torghatten Nord AS, Tromsø til Helgelandske AS (ISM: Sjørind AS, Ålesund), Sandnessjøen/Tromsø, omdøpt til **STØTT** (17.10.2025).

M/S **TROLLTIND** (LDWG) (33/-/1976) ex FJELLVIND – 07 ex PROGRESS – 96 ex ASKVOLL 1 – 93 – fra Sceneliv AS, Tromsø til Fir-Kløver AS, Tromsø (20.10.2025).

M/S **TUG BAUGE** (LGGN) (8027767) (235/112/11981) ex BAUGE – 20 – fra Skagerak Sea Service AS, Kragerø til Kragerø Sjøtjeneste AS, Kragerø (23.10.2025).

M/S **TUG FRIER** (LCNV) (5121500) (102/-/1959) ex FRIER – 11 ex HEROS – 11 ex LEAM – 08 – fra Skagerak Sea Service AS, Kragerø til Kragerø Sjøtjeneste AS, Kragerø (23.10.2025).

M/S **TY ALFA** (LGCZ) (6925020) (101/25/1969) ex NOTMANN JUNIOR – 19 ex NOTMANN – 15 ex RYA – 95 – fra Ty Marine Service AS, Uggdal/Bergen til Valen Marine AS, Kolltveit/Bergen, omdøpt til **VM JUNIOR** (06.10.2025).

M/S **UMBERLEE** (LGFB) (34/-/1989) ex PRINCESS MARIANNE – 24 ex BANKERS – 22 ex TROYA – 13 ex KINE III – 10 ex EAGLE – 03 ex INA – 92 – fra Tomas Eriksson, Ålgård til Espen Roaldsø, Hundvåg og hjemsted endret fra Sandnes til Stavanger (03.10.2025).

M/S **VESTVÆR** (LFIT) (45/-/1965) – fra Åsmund Risnes, Kristiansand/ Svolvær til Tobias Ripel, Dimmelsvik/Svolvær (29.10.2025).

M/S **ÅKEMANN** (LCGJ) (18/-/1949) ex STEINAR – 11 – fra Torsnes Trebåtlag v/ Guttorm Torsnes, Jondal til Sund Fartøyvern c/o Øyvind Lien Rebnor, Steinsland, omdøpt til **HAVSTRIL** og hjemsted endret fra Odda til Bergen (02.10.2025).

November 2025:

M/S **COLINGA** (LHGA) (76/-/1969) – fra Brynjulf Hovland, Førresfjorden til Fleur de Lys 78 SA., Berkåker og hjemsted endret fra Haugesund til Tønsberg (17.11.2025).

M/S **DANCER** (LLNS) (43/-/1973) ex CRUSI – 24 ex TARA – 08 – Ole Herman Kristiansan og Monica Kristiansen, Sem, omdøpt til **TARA** og endret hjemsted fra Hvitsten til Horten (24.11.2025).

M/S **DUEN III** (LEIL) (49/-/1987) ex GOSHAWK OF CLYDE – 16 – fra Wingnut Holdings AS, Longyearbyen til Idunn Shipping AS, Longyearbyen, omdøpt til **YLVA** og hjemsted endret fra Tromsø til Longyearbyen (24.11.2025).

M/S **EXITOBENE** (LFJL) (24/-/2008) – fra Johnny Vigre, Hafrsfjord/Oslo til Mona Vik Gjeitnes og Bjørn Gjeitnes, Oslo (24.11.2025).

M/S **FREKØY VIKING** (LECW) (9675092) (499/—/2014) ex SULEBAS – 25 – fra Sulebas AS, Ytrøygrend/Florø (SF-100-SU) til Hovden Senior AS, Selje/Florø (VL-100-S) (21.11.2025).

M/S **HANSØY** (3YRJ) (19/-/1960) ex VEAN SENIOR – 99 ex MAI-LIS – 96 – Olsens Båtlag c/o Keino Olsen, Egersund, omdøpt til **ARIEL** og hjemsted endret fra Bodø til Egersund (17.11.2025).

M/S **HAVILA CAPELLA** (LFQY) (9865570) (15.519/1.819/2021) – fra Havila Capella AS (ISM: Havila Kystruten Operations AS), Fosnavåg til Havila Newsbco 1 AS (ISM: Havila Kystruten Operations AS), Fosnavåg (24.11.2025).

M/S **HAVILA CASTOR** (LFQW) (9865582) (15.519/1.819/2022) – fra Havila Castor AS (ISM: Havila Kystruten Operations AS), Fosnavåg til Havila Newsbco 2 AS (ISM: Havila Kystruten Operations AS), Fosnavåg (24.11.2025).

M/S **HAVILA POLARIS** (LFSQ) (9946910) (15.519/1.800/2023) – fra Havila Polaris AS (ISM: Havila Kystruten Operations AS), Fosnavåg til Havila Newsbco 3 AS (ISM: Havila Kystruten Operations AS), Fosnavåg (24.11.2025).

M/S **HAVILA POLLUX** (LFSU) (9946922) (15.519/1.800/2023) – fra Havila Pollux AS (ISM: Havila Kystruten Operations AS), Fosnavåg til Havila Newsbco 4 AS (ISM: Havila Kystruten Operations AS), Fosnavåg (24.11.2025).

M/S **KVITTIND** (3YBF) (11/-/1949) ex TERNEN – 22 – fra Svartoksen Fiskeri AS, Bodø (N-18-B) til Hellodden AS, Sørvågen/Bodø og slettet fiskerimerke (27.11.2025).

M/S **LADY MACK** (LLSL) (5348548) (182/270/1944) ex TAFTØY – 98 – fra Trollcruise AS, Oslo til Boreal Norge AS, Stavanger/Oslo (27.11.2025).

M/S **LAND OF HOPE** (LMXU) (46/-/1972) ex KYSTFAREREN – 16 ex MRS MATTHEW – 07 ex ANA O ex MRS MATTHEW – fra Torunn Opheim, Bergen til Thomas Ørseng, Skjeberg og hjemsted endret fra Bergen til Sarpsborg (14.11.2025).

M/S **MIMOSA** (LAWI) (17/-/1989) – fra Olav Magne Ytreland, Stavanger til Åge Hjortland, Hatlestrand/Stavanger (21.11.2025).

M/S **NIDARHOLM** (JWQM) (39/-/1974) – fra Lindis Pauline Valsø, Bosberg og Tripps Båtservice Lindis Pauline Valsø, Trondheim til Chessality AS, Trondheim (26.11.2025).

M/S **PIRAJA** (LMTJ) (8849244) (578/250/1982/11) – fra Piraja AS, Kristiansand (AG-95-K) til Sille Marie AS (ISM: Piraja AS), Kristiansand (AG-95-K) (28.11.2025). Deretter til Piraja AS, Kristiansand (AG-95-K) (29.12.2025).

M/S **SENJASTORM** (LFBY) (9951484) (266/—/1015) – Gullfresken AS, Botnhamn/Tromsø, endret (TF-12-SE) til (T-141-SE) (11.11.2025).

M/S **STEIN VIKING** (LLSA) (32/-/1973) – fra Åkrafjorden Oppleving AS, Markhus til Cooperative Mobility Foundation, Dalsbygda og hjemsted endret fra Haugesund til Oslo (03.11.2025).

M/F **STOLMASUND** (JXHO) (7942984) (138/34/1959) – fra Hardsjø Marine AS c/o Øyvind Andersen, Bekkjarkvik til Treff AS, Leksvik og hjemsted endret fra Bergen til Trondheim (07.11.2025).

M/S **STORMÅTEN** (LECH) (-/-/2002) ex SEA ROSE – 23 ex MARILENA – 18 ex ARIS IV – 13 – fra Krigerfisk AS, Hammerfest til Petter Haukenes, Skien, omdøpt til **MRS DOUBLE A** og hjemsted endret fra Fredrikstad til Skien (26.11.2025).

M/S **THEA ELISE** (LDIW) (7604386) (280/122/1976/04 ex EILIF H – 25 ex FYGLØYFJELL – 25 ex MIRANDA – 20 ex H LARSEN – 19 ex WILLASSEN II – 16 ex WILLASSEN – 15 ex RADEK – 08 ex GANGSTAD JUNIOR – 06 ex NORAGUTT – 03 ex ØVRABØEN – 02 – Benonisen Fiskeri AS, Sørvågen/ Tromsø (N-171-MS) – slettet fiskerimerke (24.11.2025).

M/S **TORVASTAD** (LKVN) (66/-/1949) ex NOLHÄTTAN - 18 – fra M Storesund Rederi AS, Torvastad/Haugesund til Foreningen Rutebåten Skudenes, Bokn/Haugesund (17.11.2025).

M/S **VESTFJORD** (LCCZ) (8331821) (229/215/1984) ex KLONDYKE – 24 ex HUNTER – 16 ex VESTAVIND – 10 – Vestfjord Kystfiske AS, Grimstad (AG-13-G) – slettet fiskerimerke (17.11.2025).

M/S **VESTLINER** (LELD) (9649366) (1.367/329/2016) sjøs. KONSTANTIN KONSTANTINOV – fra Carisma Viking AS (ISM: Ervik Group AS), Stadlandet/Måløy (SF-15-S) til Ervik Ocean AS (ISM: Ervik Group AS), Stadlandet/Måløy (SF-15-S) (21.11.2025). Deretter slettet fiskerimerke (24.11.2025).

Desember 2025:

M/S **ARCTIC TIDE** (3YSP) (9592812) (5.200/4.900/2012) ex NORMAND ARCTIC – 23 – fra TDW International Vessels (Unrestricted) LLC (ISM: Tidewater Marine AS, Sandnes), Houston/Sandnes til Tidewater America LLC (ISM: Tidewater Marine AS), Houston/Sandnes (30.12.2025).

M/S **BLUEFIN** (LLAV) (9028603) (331/—/1999/06/13) – Nye Bluefin AS, Florø (SF-12-F), omdøpt til **UTSYN** (05.12.2025).

M/S **BOTRANS** (LMJR) (5142853) (568/835/1936/57/7174/84/99/08) ex JOLU – 08 ex KARM ALFA – 01 ex ESPEVÆR – 99 ex ELISABETH – 98 ex SISSEL ELISABETH – 95 ex HARGUN – 89 ex TERJE 9 – 56 – fra Novita Fisktrans AS (ISM: Bodø Management AS c/o Thomas Torrisen, Kolltveit), Bodø til Snake Oil Shipholding AS c/o Christoffer Andersen (ISM: Bodø Management AS c/o Thomas Torrisen, Kolltveit), Bodø (05.12.2025).

M/S **CASA MARINA** (LNBA) (41/-/1016) – fra Terje Halbakken Holtermann, Brøttum/Oslo til Knut Andreas Borge, Rolvsøy/Oslo (15.12.2025).

M/S **COASTAL SERVER** (LGYP) (9905021) (246/—/2021) – fra Nidaros Shipping AS, Trondheim til Nærøysund Aquasenter AS, Rørvik, omdøpt til **AQUA MASTER** og hjemsted endret fra Trondheim til Rørvik (05.12.2025).

M/S **DIVE SERVICE II** (LGEK) (7728479) (231/—/1978) ex OLJEVERN 02 – 24 – fra Concept Tech AS, Trondheim til Karlsund Shipping AS, Veavågen, omdøpt til **ODA CELINE** og hjemsted endret fra Trondheim til Kopervik (05.12.2025).

M/S **ELEDA** (LNRY) (23/-/1997) ex ADVENTURE – 22 – fra Petter Haukenes, Skien til Thomas Haugen Kittilsen, Porsgrunn, omdøpt til **CHARGER** og hjemsted endret fra Skien til Porsgrunn (02.12.2025).

M/S **FJORDKYST** (LIRN) (9157818) (387/34/1997) ex OFOTEN – 24 – fra Norled AS, Stavanger til Fjordchanter Norway AS, Haus, omdøpt til **FJORDCHARTER EXPLORER** og hjemsted endret fra Stavanger til Bergen (19.12.2025).

M/S **FORTUNE TIDE** (LGCJ) (9683659) (4.560/5.275/2013) ex NORMAND FORTUNE – 23 ex REM FORTUNE – 17 – fra TDW International Vessels (Unrestricted) LLC (ISM: Tidewater Marine AS, Sandnes), Houston/Sandnes til Tidewater America LLC (ISM: Tidewater Marine AS), Houston/Sandnes (31.12.2025).

M/F **GAMLE LOFOTFERGA** (LDQT) (94/-/1956) ex LOFOTPEL – 94 – fra Lødingen Skyssbåtservice AS, Vestbygd/Svolvær til Gamle Lofotfergen, Mo i Rana/Svolvær (05.12.2025).

M/S **INTER BARENTS** (LFEE) (9828182) (1.835/—/2018) ex LADY ANNE MARIE – 20 – fra Intership AS, Hareid/Ålesund til Intership Barents AS (ISM: Intership AS), Hareid/Ålesund (29.12.2025).

M/S **JENNEGGA** (LLGU) (96/-/1982) ex ANKER – 98 ex LAURITS OLSEN – 97 ex LUNDBØEN – 94 – fra Stjernen AS, Svolvær/Harstad (N-8-V) til Kransvik AS, Svolvær/Harstad (N-8-V) (02.12.2025).

M/S **JUST A DREAM** (LCLZ) (33/-/2010) – fra Anders Nilsen, Gressvik til Bergen Marinesenter AS, Bergen, omdøpt til **NOVA** og hjemsted endret fra Stavanger til Bergen (08.12.2025).

M/F **KALKØY** (LMHD) (7023104) (534/133/1970) ex TYSNES – 12 – fra Helgelandske AS (ISM: Sjøtind AS, Ålesund), Sandnessjøen/Holmestrand til Hardsjø Marine AS c/o Øyvind Andersen (ISM: Sjøtind AS, Ålesund), Bekkjarkvik/Holmestrand (18.12.2025).

M/S **KONGSVARD** (LFZR) (8966884) (445/—/1998) ex MYGGENES – 19 ex LUNA – 13 ex ASA – 10 – fra Noruega AS, Kristiansand (AG-16-K) til Kongsøy As, Torangsvåg/Kristiansand og slettet fiskerimerke (12.12.2025).

M/S **LAGULISE** (LACJ) (33/-/2006) ex LALEH – 18 ex AS IF – 15 ex MARTINE – 14 ex HEIDI – 10 ex PRINCESS V53 – 09 ex MAICI – 09 ex KIRSTY – 07 – fra Lars Nilsen c/o Lani Invest AS (Repr.: Neil Kristian Samuelsen, Lier), Drammen til Joakim Johnsen og Anett Haugen, Porsgrunn, omdøpt til **ANETT** og hjemsted endret fra Drammen til Porsgrunn (03.12.2025).

M/S **LEADER TIDE** (LDJK) (9627772) (5.335/4.800/2012) ex NORMAND LEADER – 23 ex REM LEADER – 17 – fra TDW International Vessels (Unrestricted) LLC (ISM: Tidewater Marine AS, Sandnes), Houston/Sandnes til Tidewater America LLC (ISM: Tidewater Marine AS), Houston/Sandnes (30.12.2025).

M/S **MURIEL** (LGHE) (31/-/1984) ex SABIA – 15 – fra Seglloftet AS, Jøa til Deichman Eiendom AS, Drammen og hjemsted endret fra Rørvik til Holmestrand (16.12.2025).

M/S **SEARCHER TIDE** (LAFE) (9388950) (4.755/5.127/2008) ex NORMAND SEACHER – 23 ex FAR SEARCHER – 21 - fra TDW International Vessels (Unrestricted) LLC (ISM: Tidewater Marine AS, Sandnes), Houston/Sandnes til Tidewater America LLC (ISM: Tidewater Marine AS), Houston/Sandnes (30.12.2025).

M/S **SERVER TIDE** (LCLU) (9591856) (4.590/5.300/2011) ex NORMAND SERVER – 23 ex REM SERVER – 17 - fra TDW International Vessels (Unrestricted) LLC (ISM: Tidewater Marine AS, Sandnes), Houston/Sandnes til Tidewater America LLC (ISM: Tidewater Marine AS), Houston/Sandnes (31.12.2025).

M/S **SJØBRIS** (JWSG) (8506828) (1.559/1.394/1985) ex TEIGENES I – 06 ex TEIGENES – 05 – fra Teigebris II AS, Fosnavåg (M-122-HØ) til Teige Rederi AS, Fosnavåg og slettet fiskerimerke (19.12.2025).

M/S **SKANDI ICEMAN** (LFMY) (9660073) (8.269/4.000/2013) – fra Iceman AS (ISM: DOF Management AS), Storebø/Bergen til DOF Rederi AS (ISM: DOF Management AS), Storebø/Bergen (05.12.2025).

M/S **SOLITAIRE TIDE** (LDYF) (9616175) (5.370/5.800/2012) ex NORMAND SOLITAIRE – 23 ex FAR SOLITAIRE – 21 - fra TDW International Vessels (Unrestricted) LLC (ISM: Tidewater Marine AS, Sandnes), Houston/Sandnes til Tidewater America LLC (ISM: Tidewater Marine AS), Houston/Sandnes (30.12.2025).

M/S **SUN TIDE** (LGPT) (9665786) (4.797/5.580/2014) ex NORMAND SUN – 23 ex FAR SUN – 19 - fra TDW International Vessels (Unrestricted) LLC (ISM: Tidewater Marine AS, Sandnes), Houston/Sandnes til Tidewater America LLC (ISM: Tidewater Marine AS), Houston/Sandnes (30.12.2025).

M/S **SUPPORTER TIDE** (LCLW) (9591868) (4.590/5.300/1993) ex NORMAND SUPPORTER – 23 ex REM SUPPORTER – 17 - fra TDW International Vessels (Unrestricted) LLC (ISM: Tidewater Marine AS, Sandnes), Houston/Sandnes til Tidewater America LLC (ISM: Tidewater Marine AS), Houston/Sandnes (31.12.2025).

M/S **SYGNA TIDE** (LGQJ) (9665798) (4.797/5.580/2014) ex NORMAND SYGNA – 23 ex FAR SYGNA – 19 - fra TDW International Vessels (Unrestricted) LLC (ISM: Tidewater Marine AS, Sandnes), Houston/Sandnes til Tidewater America LLC (ISM: Tidewater Marine AS), Houston/Sandnes (30.12.2025).

NIS - endringer, kjøp og salg m.m.

Oktober 2025:

M/S **BELAJA** (LANV8) (9873280) (35.048/61.352/2020) – fra MAC LIR Corporation (B/B befr.: Belships Shipholding II AS, Lysaker), Monrovia/Egersund til Belships Shipholding II AS, Lysaker/Egersund (B/B avsluttet) (08.10.2025).

M/S **BELMOIRA** (LANZ8) (9873378) (35.048/61.346/2020) – fra Hisamoto Kisen Co. Ltd., Okayama & Kibi Marine S.A., Panama (B/B befr.: Belships Shipholding II AS, Lysaker), Egersund til Bel Ship I AS, Lysaker/Egersund (B/B avsluttet) (24.10.2025).

M/S **BELRAY** (LAOA8) (9873266) (35.048/61.379/2019) – fra Lodestar Shipping & Navigation S.A. Panama City & Hanadahiro Co. Ltd., Hiroshima (B/B befr.: Belships

Shipholding II AS, Lysaker), Egersund til NMB ELK Ltd. (Drift: Belships Shipholding II AS, Lysaker), Monrovia/Egersund (B/B avsluttet) (03.10.2025).

M/S **CARTEN ELINA** (LASL8) (8713653) (4.462/3.727/1989/99) ex FOSS – 16 ex LYSFOSS – 10 - fra NFH 241130 AS c/o Nytt Foretak AS (ISM: Norwest Ship Management AS), Oslo/Åkrehamn til Norwest Ship 9 AS (ISM: Norwest Ship Management AS), Avaldsnes/Åkrehamn (30.10.2025).

M/S **DEEP CYGNUS** (LACV8) (9479541) (9.423/7.877/2009) – fra Havila Deep Cygnus AS (ISM: Havila Subsea Management AS, Fosnavåg), Ålesund/Fosnavåg til Havila Subsea AS, Fosnavåg (03.10.2025).

M/T **HUELVA KNUITSEN** (LARB8) (9904209) (114.180/95.548/2022) – fra Sea 201 Leasing Co. Limited (ISM: Knutsen OAS Shipping AS), Hong Kong/Haugesund til Oriental Leasing 65 Company Limited (ISM: Knutsen OAS Shipping AS), Dublin/ Haugesund (27.10.2025).

M/S **ICE** (LANC8) (8412699) (3.399/2.900/1985) ex SAMSHIP ICE – 21 ex GREEN ICE – 16 ex TINGANES – 93 ex SVANUR – 88 - fra NFH 241122 AS c/o Nytt Foretak AS (ISM: Norwest Ship Management AS), Oslo/Åkrehamn til Norwest Ship 1 AS (ISM: Norwest Ship Management AS), Avaldsnes/Åkrehamn (30.10.2025).

M/S **LINK AURORA** (LAWS8) (7922166) (4.610/4.450/1981 ex EYSTNES – 24 ex COMETA – 15 - fra NFH 241127 AS c/o Nytt Foretak AS (ISM: Norwest Ship Management AS), Oslo/Åkrehamn til Norwest Ship 6 AS (ISM: Norwest Ship Management AS), Avaldsnes/Åkrehamn (30.10.2025).

M/S **LINK GALAXY** (LATX8) (8820860) (6.620/5.409/1991) ex EXPORTER – 23 ex BIRKA EXPORTER – 13 ex GRANÖ – 02 - fra NFH 241129 AS c/o Nytt Foretak AS (ISM: Norwest Ship Management AS), Oslo/Åkrehamn til Norwest Ship 8 AS (ISM: Norwest Ship Management AS), Avaldsnes/Åkrehamn (30.10.2025).

M/S **LINK NOVA** (LAWA8) (8911748) (6.620/5.387/1992) ex SHIPPER – 24 ex BIRKA SHIPPER – 13 ex STYRSÖ – 02 - fra NFH 241126 AS c/o Nytt Foretak AS (ISM: Norwest Ship Management AS), Oslo/Åkrehamn til Norwest Ship 5 AS (ISM: Norwest Ship Management AS), Avaldsnes/Åkrehamn (30.10.2025).

M/S **LINK POLARIS** (LAWT8) (7915541) (4.636/4.380/1980) ex HVITANES – 24 ex TANANGER – 15 ex FOREST SWAN – 95 ex JEROME B – 92 ex CANIS – 01 - fra NFH 241128 AS c/o Nytt Foretak AS (ISM: Norwest Ship Management AS), Oslo/ Åkrehamn til Norwest Ship 7 AS (ISM: Norwest Ship Management AS), Avaldsnes/Åkrehamn (30.10.2025).

M/S **LINK STAR** (LAPA8) (8805602) (5.627/4.453/1989) - fra NFH 241124 AS c/o Nytt Foretak AS (ISM: Norwest Ship Management AS), Oslo/Åkrehamn til Norwest Ship 3 AS (ISM: Norwest Ship Management AS), Avaldsnes/Åkrehamn (30.10.2025).

M/S **LINK SUN** (LAQW8) (8805597) (5.593/4.463/1988) ex MINI STAR – 22 ex WILSON STAR – 15 ex MINI STAR – 03 - fra NFH 241125 AS c/o Nytt Foretak AS (ISM: Norwest Ship Management AS), Oslo/Åkrehamn til Norwest Ship 4 AS (ISM: Norwest Ship Management AS), Avaldsnes/Åkrehamn (30.10.2025).

M/S **REM POWER** (LAPJ8) (9951422) (5.943/2.000/2023) – fra Rem Energy 2 AS (ISM: Rem Maritime AS), Fosnavåg til Purus Energy AS c/o CSC (Norway) AS (ISM: Rem Maritime AS), Oslo/Fosnavåg (21.10.2025).

M/T **SANTANDER KNUITSEN** (LAQZ8) (9904170) (114.180/95.548/2022) - fra Sea 194 Leasing Co. Limited (ISM: Knutsen OAS Shipping AS), Hong Kong/Haugesund til Oriental Leasing 17 Company Limited (ISM: Knutsen OAS Shipping AS), Dublin/ Haugesund (27.10.2025).

M/S **SKOG** (LAMA8) (8912039) (4.462/2.728/1991) ex LYS-SKOG - 09 - fra NFH 241123 AS c/o Nytt Foretak AS (ISM: Norwest Ship Management AS), Oslo/ Åkrehamn til Norwest Ship 2 AS (ISM: Norwest Ship Management AS), Avaldsnes/Åkrehamn (30.10.2025).

M/S **VESTRI ENABLER** (LAQL8) (9964699) (7.0423/2.500/2024) - fra Banco de Sabadell S.A. (ISM: Edda Wind Management AS), Sabadell/Haugesund til Puerto de Gilet S.L. (ISM: Edda Wind Management AS), Santa Cruz de Tenerife/ Haugesund (25.10.2025).

M/S **VIKING MARS** (LACR8) (9833187) (47.842/4.526/2022) - fra Compass Shipping 37 Corporation Limited (Repr.: Garman Advokatfirma AS, Oslo, ISM: Wilhelmsen Ship Management (Norway) AS, Lysaker), Majuro/Bergen til Viking Ocean Cruises Ship VIII Ltd. (Repr.: Garman Advokatfirma AS, Oslo, ISM: Wilhelmsen Ship Management (Norway) AS, Lysaker), Hamilton/Bergen (15.10.2025).

M/S **VIKING OCTANTIS** (LAGY8) (9863194) (30.114/4.059/2021) - fra CCB Marine MI Corporation Limited (Repr.: Garman Advokatfirma AS, Oslo, ISM: Wilhelmsen Ship Management (Norway) AS, Lysaker), Majuro/Bergen til Viking Expedition Ship I Ltd. (Repr.: Garman Advokatfirma AS, Oslo, ISM: Wilhelmsen Ship Management (Norway) AS, Lysaker), Hamilton/Bergen (23.10.2025).

November 2025:

M/S **BELAJA** (LANV8) (9873280) (35.048/61.352/2020) - fra Belships Shipholding II AS, Lysaker/Egersund til Bel Ship I AS, Lysaker/Egersund (18.11.2025).

M/T **BOW ENDEAVOUR** (LATA8) (9490325) (16.411/26.197/2011) ex PACIFIC ENDEAVOUR - 23 ex WIDAWATI - 12 - fra Odfjell Chemical Tankers AS, Bergen til Odfjell Chemical Tankers III AS, Bergen (25.11.2025).

M/S **HAVILA PHOENIX** (LAMQ8) (9407990) (10.599/6.250/2009) - fra CDGN MAR 2 Ltd. (Repr.: MAP Holdco AS, Oslo, ISM: Havila Shipping ASA, Fosnavåg), Gira/Fosnavåg til Havila Skipsinvest 1 AS (ISM: Havila Shipping ASA), Fosnavåg (24.11.2025).

M/S **VIKING ORION** (LAYQ7) (9796250) (47.881/4.798/2015) - fra Sea 33 Leasing Co. Limited (Repr.: Garman Advokatfirma AS, Oslo, ISM: Wilhelmsen Ship Management (Norway) AS, Lysaker), Hong Kong/Bergen til Viking Ocean Cruises Ship V Ltd. (Repr.: Garman Advokatfirma AS, Oslo, ISM: Wilhelmsen Ship Management (Norway) AS, Lysaker), Hamilton/Bergen (07.11.2025).

Desember 2025:

M/S **BREEZE ENABLER** (LALI8) (9915923) (7.042/2.631/2022) ex EDDA BREEZE - 24 - Mar de Grado (Drift: Edda Wind Management AS), Santa Cruz de Tenerife/Haugesund, omdøpt til **ESVAGT BEEZE** (Drift: Esvagt Norge AS, Bakkasund) (10.12.2025).

M/S **BRINT ENABLER** (LALG8) (9914125) (5.421/1.871/2022) ex EDDA BRINT - 24 - Mar de Beseobi S.L. (Drift: Edda Wind Management AS), Santa Cruz de Tenerife/Haugesund, omdøpt til **ESVAGT BRINT** (Drift: Esvagt Norge AS, Bakkasund) (15.12.2025).

M/S **FORTH TIDE** (LAF8) (9656723) (4.003/4.700/2013) ex SEA FORTH - 23 - fra TDW International Vessels (Unrestricted) LLC (Drift: Tidewater Marine AS, Sandnes), Houston/Sandnes til Tidewater America LLC (Drift: Tidewater Marine AS), Houston/Sandnes (30.12.2025).

Rig **DEEPSEA BOLLSTA** (LAGW8) (9664196) (59.606/—-/2019) ex WEST BOLLSTA - 22 ex BOLLSTA DOLPHIN - 19 - fra Northern Ocean Orca 1 Ltd. (Repr.: Northern Ocean Wind AS, Stavanger, ISM: Odfjell Drilling AS, Kokstad), Limassol/Stavanger til Deep Sea Bergen Ltd. (Repr.: Marine Law AS, Bergen, ISM: Odfjell Drilling AS, Kokstad), San Giljan, Malta/Stavanger (15.12.2025).

M/S **FRAM PRINCE** (LAZQ8) (9709049) (4.984/5.292) ex SAYAN PRINCE - 22 ex A.H.GENOVA - 21 - Fram Prince Limited, Valletta/Kristiansund - endret (Repr.: Norse Marine AS, Arendal) til (Repr.: Risør Management AS, Bergen) (01.12.2025).

M/S **LAFJELL** (LAMD8) (9213997) (2.892/3.780/3002) ex KUPER - 21 ex FEHN ÅPLARIS - 18 ex FEHN SIRIUS - 15 ex DEPENDENT - 08 - fra Fjell Shipping AS, Flekkefjord til Arundo AS, Flekkefjord (12.12.2025).

M/S **SAMSHIP KVITBJØN** (LAPZ8) (9642564) (9.132/4.900/2015) ex KVITBJØRN - 20 - fra Navbjørn B.V. (Repr.: Samskip AS, Lysaker), Rotterdam/Stavanger til MYC Atlantic Liner AS, Oslo/Stavanger (18.12.2025).

M/S **SAMSHIP KVITNOS** (LAPY8) (9642576) (9.132/4.900/2015) ex KVITNOS - 20 - Navnos B.V. (Repr.: Samskip AS, Lysaker), Rotterdam/Stavanger til MYC Atlantic Liner AS, Oslo/Stavanger (18.12.2025).

M/T **SCANBIO VIKING** (LAYC8) (9010943) (2.349/2.702/1994) - fra Scanbio Logistics AS c/o Scanbio Ingredients (ISM: Fjord Shipping AS, Måløy), Bjugn/Trondheim til Key Shipping (ISM: Fjord Shipping AS, Måløy), Bergen/Trondheim og omdøpt til **KEY VIENTO** (01.12.2025). Og hjemsted endret til Bergen (02.12.2025).

M/S **SYMPHONY TIDE** (LAEJ8) (9288253) (3.743/4.929/2003) ex FAR SYMPHONY - 23 - fra TDW International Vessels (Unrestricted) LLC (Drift: Tidewater Marine AS, Sandnes), Houston/Sandnes til Tidewater America LLC (Drift: Tidewater Marine AS), Houston/Sandnes (30.12.2025).

M/S **TANTALUS TIDE** (LAF8) (9575620) (3.455/4.000/2013) ex NORMAND TANTALUS - 23 ex SEA TANTALUS - 22 - fra TDW International Vessels (Unrestricted) LLC (Drift: Tidewater Marine AS, Sandnes), Houston/Sandnes til Tidewater America LLC (Drift: Tidewater Marine AS), Houston/Sandnes (31.12.2025).

M/T **UNITAR** (LANA5) (9505687) (2.996/3.870/2009) ex UNISTAR - 18 ex EMI LEADER - 13 - fra Rederi-aktieselskabet Nyborg (Repr.: Ulabrand Marine AS, Grimstad), Nyborg, Danmark/Grimstad til Uni-Vessels ApS (Repr.: Ulabrand Marine AS, Grimstad), Middelfart, Danmark/Grimstad (23.12.2025).

NOR - Slettet (utgått av registeret)

Oktober 2025:

- M/F **DALSFJORD** (JWZD) (8505458) (638/219/1986) ex ex FRU INGER – 02 – Fjord1 AS, Florø – slettet 14.10.2025 – solgt Sankt Vincent og Grenadinene.
- M/S **HAVGULL** (LMJW) (6727260) (260/290/1967/07) ex HELNESSUND – 01 ex HAVTRANS – 98 ex SVETROS – 92 – Vestfjord Brønnbåtsservice AS c/o Oddbjørn Willumsen, Leines/Bodø – slettet 22.10.2025 som opphugget (Opphugget siden 01.08.2023).
- M/S **MARITIME ALBATROS** (LLLC) (8948686) (2.293/—/1985/93) ex HAVELAND - 99 ex ODIN – 93 – Maritex Rental AS, Orre/Bergen – slettet 01.10.2025 som opphugget (Opphugget siden 28.02.2023).
- M/S **REACH REMOTE 2** (JXOW) (9972206) (230/252/2025) – Reach Remote AS (ISM: Massterly AS, Horten), Haugesund – slettet 28.10.2025 – solgt til Reach Remote 2 AS (Reach Subsea Pte. Ltd.), Fremantle, Australia, samme navn med signal (VKCC).
- M/S **SILFRANIA** (LEUA) (-/-/1991) – Robert Nilsen, Harestua/Longyearbyen – slettet 07.10.2025 – solgt til Hellas.
- M/S **SKRUBBEN** (LDUD) (65/-/1954) ex WULF 9 ex TAUCERO – Scandinavian Tug Service AS, Vesterøy/Fredrikstad – slettet 23.10.2025 – solgt til Danmark.
- M/S **TRÆLEN** (LAPC) (7112230) (119/29/1971) – Sea-Service AS, Trondheim – slettet 20.10.2025 som opphugget (05.2025).
- M/F **ØLEN** (LFMU) (7633698) (904/220/1977) – Maritex Rental AS, Orre/ Bergen – slettet 02.10.2025 som opphugget (Opphugget i 2022).

November 2025:

- M/S **FLÅVERING (LHYX)** (7300980) (996/406/1973) ex GUDBJARTUR – 06 – North-West Holding AS, Tjørnvåg/Ålesund – slettet 06.11.2025 – solgt Honduras
- M/S **KORAL-SENIOR** (3YZT) (19/-/1962) – Knut Magnus Kristiansen, Fevik/Svolvær (F-218-A) – slettet 17.11.2025.
- M/S **NOR SLEP** (LFSK) (43/-/201) – Gerd Stensen AS, Leknes/Svolvær – slettet 03.11.2025 – solgt Sankt Vincent og Grenadinene
- M/S **NY HEIMLAND** (LDHX) (17/-/1934) – Aust Fiskeriselskap AS, Brønnøysund/Sortland – slettet 17.11.2025
- M/S **POCAHONTAS III** (JWNR) (32/-/1978) ex KUNDABILU – 06 – Andreas Weidemann Voraa, Blommenholm/Oslo – slettet 14.11.2025 – solgt New Zealand
- M/S **SHEIK** (LDEV) (24/-/1949) – Bastian Reimers, Vikedal/Kristiansand – slettet 11.11.2025.
- M/S **SIEM SYMPHONY** (LCKH) (9690066) (4.768/5.500/2014) – Siem Offshore Supply AS (ISM: Aurora Offshore Management AS), Kristiansand – slettet 14.11.2025 – overført NIS, samme navn med signal (LEKH3).

Desember 2025:

- M/S **BJØRNVÅG** (LFHA) (64/-/1954) – Nord-Norsk Bevertning AS, Tromsø/ Kristiansund – slettet 29.12.2025 som kondemnert.
- M/S **BLÅMANN JUNIOR** (LMLA) (27/-/2002) – Knut Riska og Irina Borisova, Hommersåk/Stavanger – slettet 15.12.2025 solgt San Marino.
- M/S **BØVAAGEN** (LFSF) (42/-/1884) – Espen Støvind, Kløfta/Bodø – slettet 29.12.2025 som kondemnert.

- M/S **DRANGEN** (LLGW) (62/-/1945) – Odd Hansen, Jøkelfjord/Hamnvik (T-53-J) – slettet 29.12.2025 som forlist.
- M/S **ELRID** (LFCD) (49/-/1947) ex HEIDI – 51 – Arne Johan Torhus, Molde/Sandnessjøen – slettet 29.12.2025 som kondemnert.
- M/S **FANGTIND** (LLMN) (49/-/1956) – Ytre Skeivik Kystlag, Svolvær – slettet 29.12.2025 som forlist.
- M/F **FRAFJORD** (LIIP) (7728508) (739/240/1979/86) ex HVALERFERGEN III – 91 – Fosen Gjenvinning AS, Revsnes/Stavanger – slettet 03.12.2025 som opphugget (siden 28.09.2020).
- M/S **HANS MAGNE** (LEUQ) (5142138) (111/122/1894) – Karl Fredrik Sæther, Surnadal/Haugesund – slettet 29.12.2025 som kondemnert.
- M/S **HERMINIA** (LMBR) (-/-/1991) ex CHISSA – 14 – Rune Njå, Vallbona, Spania/Oslo – slettet 10.12.2025 solgt Polen.
- M/S **HMA EXPLORER** (LJNT) (23/-/1961) ex LIBECCIU – 98 – Gassprosjekter 1 AS, Tønsberg/Oslo – slettet 29.12.2025 som kondemnert.
- M/S **HUGGET** (LJBI) (8862301) (309/—/1988/00/15) ex TRØNDERHAV – 24 ex AMBASSADOR – 15 ex ØVRABØNES – 02 ex AMBASSADOR – 02 – Trønderhav AS, Husbysjøen/ Trondheim – slettet 10.12.2025 som opphugget (siden 01.06.2023).
- M/S **LOS 080** (JWOU) (39/-/1974) - Anders Hesse (Anne Sofie Bull, Herslev, Danmark), Virum, Danmark/Oslo – slettet 29.12.2025 – solgt til Danmark
- M/S **MIDNATSOL** (LCIW) (20/-/1945) – Stord Fiskeriselskap AS, Sagvåg/Kristiansand (VL-7-SD) – slettet 16.12.2025.
- M/S **MISTRAL** (LFUJ) (-/-/1938) – Odd Nordahl-Hansen, Mandal/ Kristiansand – slettet 01.12.2025 solgt utlandet.
- M/S **MY MIA C** (LEMH) (-/-/2000) – Stein-Erik Greve-Løberg, Bergen/ Oslo – slettet 29.12.2025 – solgt til Nederland
- M/S **NORDVÅG** (3YHK) (7017466) (822/420/1970) ex BJARNI SAEMUNDSSON – 25 – Holberg Shipping AS, Smøla/ Kristiansund – slettet 18.12.2025 solgt Marshall øyene
- M/S **NORMAND SIGMA** (LGPE) (9659062) (6.170/3.954/2014) ex FAR SIGMA – 22 – Solstad Rederi AS (ISM: Solstad Shipping AS), Skudeneshavn – B/B ut 23.12.2025 – B/B befr.: Starnav Servicos Maritimos Ltda., Itajai, Brasil, samme navn med signal (PV4336).
- M/S **RAGNHILD** (LNCP) (24/-/1898) – June Cathrine Hansen, Halden/ Bergen – slettet 29.12.2025 som forlist.
- M/F **RANA** (LEGS) (7638533) (798/150/1977) – Fosen Gjenvinning AS, Revsnes/Sandnessjøen – slettet 03.12.2025 som opphugget (siden 03.2023).
- M/S **SALARØY** (LEHT) (7618026) (756/—/1976/18) ex OTTAR – 20 ex ISLEIFUR II – 17 – Active Water AS (ISM: Norse Marin AS, Tromsø), Ølensvåg/Tromsø (T-25-T) – slettet 01.12.2025 som opphugget (siden 01.03.2024).
- M/T **SCANOIL I** (LFIO) (82/-/1966) ex VESTVIK – 04 ex VESTTANK – 04 ex HAVNESERVICE I – 97 – Scanoil AS, Kopervik – slettet 29.12.2025 som kondemnert.
- M/S **SERVICE** (LALG) (30/-/1960) – Lars Ivar Forfang, Moss/Oslo – slettet 29.12.2025 som kondemnert.
- M/S **SOLNØR** (LEWE) (7611755) (765/264/1977) – Fosen Gjenvinning AS, Revsnes/Ålesund – slettet 03.12.2025 som opphugget (siden 06.03.2024).
- M/S **STABBEN** (LMSV) (49/-/1948) – Van Hoang Nguyen, Meistervik/Florø – slettet 12.12.2025 som forlist.
- M/S **TAKT** (LLWS) (88/-/1945) ex AUKASKJÆR ex KRÅKVÅG – Anders Gustav Jensen, Melbu/Trondheim – slettet 29.12.2025 som kondemnert.

M/S **TOREGUTT** (LFTV) (48/-/1949) – Partrederiet Friberg & Friberg DA (Lisbeth Kusting Friberg), Svelvik/Drammen – slettet 29.12.2025 som kondemnert.

M/S **VIKING SAGA** (LKRU) (5364267) (111/-/1942) ex RINGNES – 04 - Fjordservice Sogn og Fjordane AS, Aurland/Oslo – slettet 29.12.2025 som kondemnert.

NIS - Slettet (utgått av registeret)

Oktober 2025:

M/T **ARCTICA** (LAPC8) (9305556) (65.293/117.099/2005) ex STENA ARCTICA – 22 – Jonah Owing Company Limited (ISM: OSM Ship Management AS, Arendal), Majuro/Arendal – slettet 04.10.2025 – overført til Jonah Owing Co. Ltd., (TMS Tankers Ltd.), Majuro, Marshalløyene, samme navn med signal (V7A3730).

M/S **IWS MOONWALKER** (LAVS8) (9993779) (6.712/2.150/2025) – Awind 3 AS (ISM: IWS Fleet Management AS), Oslo – slettet 29.10.2025 – overført til Awind 3 AS (IWS Fleet Management AS), Limassol, Kypros, samme navn med signal (5BET6).

M/S **NANOOK** (LAKF8) (6804408) (820/209/1968) ex NORDSØEN – 20 – MS Nordstjernen AS c/o Clarksons Platou Project Finans AS, Oslo – slettet 15.10.2025 – overført til Vestland Classic AS, Portsmouth, Dominica, samme navn med signal (J7DK5).

M/S **NORMAND TONJER** (LAXJ5) (9422108) (8.414/5.260/2010) ex REM VISION – 18 ex TROMS VISION – 10 – Sofo Tonjer AS (ISM: Solstad Shipping AS), Skudenshavn – slettet 16.10.2025 – overført til NOR. Samme navn med signal (3YLU).

M/S **SITELLA TIDE** (LGFF3) (9609990) (3.537/4.000/2013) ex NORMAND SITELLA – 23 ex FAR SITELLA – 19 - TDW International Vessels (Unrestricted) LLC (Repr.: Tidewater Marine AS, Sandnes), Houston/Sandnes – slettet 06.10.2025 - overført til TDW International Vessels (Unrestricted) LLC (Tidewater Marine UK Ltd.), Douglas, Isle of Man, samme navn med signal (MSQJ7).

M/S **SPAR TAURUS** (LAZS5) (9299288) (32.474/53.195/2005) – Spar Shipping AS, Kokstad/Bergen – slettet 08.10.2025 – solgt til Emma Bulk Shipping Ltd., Hong Kong, Kina, omdøpt til **EMMA BULK** med signal (VRXE7).

M/S **SPEAR TIDE** (LAFD8) (9656632) (4.007/4.700/2014) ex NORMAND SPEAR – 23 ex SEA SPEAR – 21 - TDW International Vessels (Unrestricted) LLC (Repr.: Tidewater Marine AS, Sandnes), Houston/Sandnes – slettet 13.10.2025 - overført til TDW International Vessels (Unrestricted) LLC (Tidewater Marine UK Ltd.), Monrovia, Liberia, samme navn med signal (5LRJ6).

M/S **SPICA TIDE** (LAEH8) (9629005) (3.527/3.954/2013) ex NORMAND SPICA – 23 ex FAR SPICa – 23 - TDW International Vessels (Unrestricted) LLC (Repr.: Tidewater Marine AS, Sandnes), Houston/Sandnes – slettet 01.10.2025 - overført til TDW International Vessels (Unrestricted) LLC (Tidewater Marine UK Ltd.), Douglas, Isle of Man, samme navn med signal (MSQM3).

M/S **SPRINTER TIDE** (LAFT8) (9656656) (4.007/4.552/2014) ex NORMAND SPRINGER – 23 ex SEA SPRINGER – 19 - TDW International Vessels (Unrestricted) LLC (Repr.: Tidewater Marine AS, Sandnes), Houston/Sandnes – slettet

30.10.2025 - overført til TDW International Vessels (Unrestricted) LLC (Tidewater Marine UK Ltd.), Douglas, Isle of Man, samme navn med signal (MSQJ9).

M/S **SURFER TIDE** (LAEU8) (9656670) (4.007/4.700/2014) ex NORMAND SURFER – 23 ex SEA SURFER – 19 - TDW International Vessels (Unrestricted) LLC (Repr.: Tidewater Marine AS, Sandnes), Houston/Sandnes – slettet 13.10.2025 - overført til TDW International Vessels (Unrestricted) LLC (Tidewater Marine UK Ltd.), Douglas, Isle of Man, samme navn med signal (MSPT2),

M/S **WILSON PALDISKI** (LAJX8) (9373527) (2.990/4.905/2007) ex LAUREN C – 20 – Wilson Shipowning AS (ISM: Wilson Management AS), Laksevåg/Bergen – slettet 15.10.2025 – overført til Wilson Shipowning AS (ISM: Wilson Management AS), Nassau, Bahamas, samme navn med signal (C6IV7).

M/S **WILSON PORTO** (LAJW8) (9291717) (2.999/4.935/2004) ex ARKLOW ROWER – 20 - Wilson Shipowning AS (ISM: Wilson Management AS), Laksevåg/Bergen – slettet 31.10.2025 – overført til Wilson Shipowning AS (ISM: Wilson Management AS), Nassau, Bahamas, samme navn med signal (C6IW5).

November 2025:

M/S **BELMONT** (LAVL7) (9744087) (36.321/63.263/2016) ex BALTIC LIGHT – 19 – Bel Ship I AS, Lysaker/Egersund – slettet 20.11.2025 – solgt til Roy Bentley 9 Pte. Ltd. (Stamford Ship Management Pte.), Singapore, omdøpt til **HOLLINS** med signal (9V5721).

M/S **FALCON TIDE** (LAEY8) (9645683) (4.003/4.543/2013) ex NORMAND FALCON – 23 ex SEA FALCON – 23 - TDW International Vessels (Unrestricted) LLC (Repr.: Tidewater Marine AS, Sandnes), Houston/Sandnes – slettet 26.11.2025 - overført til TDW International Vessels (Unrestricted) LLC (Tidewater Marine UK Ltd.), Douglas, Isle of Man, samme navn med signal (MSQO8).

M/T **ISFJORD** (LALT8) (9190200) (3.679/6.535/2000) ex THUN GLORY – 20 ex BRO GLORY – 12 ex UNITED GLORY - 00 – Lomvia Isfjord AS c/o Hans-Kristian Wirkinn, Tromsø/Longyearbyen – slettet 27.11.2025 – solgt Sandvik Sp/F, Sørsvåg, Færøyane, omdøpt til **SELVIK ICE** med signal (OZ2226).

M/S **IWS SUNWALKER** (LAVR8) (9993781) (6.712/2.122/2025) – Awind 6 AS (ISM: IWS Fleet Management AS), Oslo – slettet 20.11.2025 – overført til Awind 6 AS (IWS Fleet Management AS), Limassol, Kypros, samme navn med signal (5BEU6).

M/S **SERENADE TIDE** (LAQC3) (9408229) (5.211/5.944/2009) ex NORMAND SERENADE – 23 ex FAR SERENADE – 19 - TDW International Vessels (Unrestricted) LLC (Repr.: Tidewater Marine AS, Sandnes), Houston/Sandnes – slettet 18.11.2025 - overført til TDW International Vessels (Unrestricted) LLC (Tidewater Marine UK Ltd.), Douglas, Isle of Man, samme navn med signal (MSQL4).

M/S **SERVICE TIDE** (LAFR8) (9656644) (4.007/4.700/2014) ex NORMAND SERVICE – 23 ex SEA SPIDER – 19 - TDW International Vessels (Unrestricted) LLC (Repr.: Tidewater Marine AS, Sandnes), Houston/Sandnes – slettet 13.11.2025 - overført til TDW International Vessels (Unrestricted) LLC (Tidewater Marine UK Ltd.), Douglas, Isle of Man, samme navn med signal (MSQJ6).

M/S **SPITSBERGEN** (LFEK3) (9434060) (7.344/687/2009/15) ex NORWAY EXPLORER – 16 ex ATLANTIDA – 15 – Jiaye International Ship Lease Co. Ltd. (Repr.: Hurtigruten Coastal AS, Tromsø, Drift: Hurtigruten Expedition Cruises AS, Oslo), Hong Kong/Longeaybyen – slettet 26.11.2025 – overført til Jiaye International Ship Lease Co. Ltd. (Repr.: Hurtigruten Coastal AS, Tromsø, Drift: Hurtigruten Expedition Cruises AS, Oslo), Hamilton, Bermuda, samme navn med signal (ZCHI6).

M/S **SUPRA TIDE** (LAEW8) (9656668) (4.007/4.700/2014) ex NORMAND SUPRA – 23 ex SEA SUPRA – 19 - TDW International Vessels (Unrestricted) LLC (Repr.: Tidewater Marine AS, Sandnes), Houston/Sandnes – slettet 18.11.2025 - overført til TDW International Vessels (Unrestricted) LLC (Tidewater Marine UK Ltd.), Douglas, Isle of Man, samme navn med signal (MSQL9).

M/S **TITUS TIDE** (LAFG8) (9575632) (3.455/4.000/2014) ex NORMAND TITUS – 23 ex SEA TITUS – 19 - TDW International Vessels (Unrestricted) LLC (Repr.: Tidewater Marine AS, Sandnes), Houston/Sandnes – B/B ut 12.11.2025 – B/B befr.: Starnav Servicos Maritimos Ltda., Itatai/Rio de Janeiro, Brasil, samme navn med signal (PV4090).

M/T **VIGDIS KNUSTEN** (LAYY7) (9757723) (90.031/156.559/2017) – KNOT Shuttle Tankers 25 AS (ISM: KNOT Management AS), Haugesund – B/B ut 05.11.2025: B/B befr.: Shell Brasil Petroleum Ltda., Rio de Janeiro, Brasil, omdøpt til **AMETISTA BRASIL** med signal (PV4165).

M/S **WILSON NEWPORT** (LAMX8) (9430985) (6.118/8.691/2011) – Wilson Shipowning AS (ISM: Wilson Ship Management AS), Laksevåg/Bergen – slettet 12.11.2025 – overført til Wilson Shipowning AS (Wilson Ship Management AS), Nassau, Bahamas, samme navn med signal (C6JA3).

M/S **WILSON PARNU** (LAJY8) (9373541) (2.990/4.998/2008) ex NICOLE C – 20 - Wilson Shipowning AS (ISM: Wilson Ship Management AS), Laksevåg/Bergen – slettet 10.11.2025 – overført til Wilson Shipowning AS (Wilson Ship Management AS), Nassau, Bahamas, samme navn med signal (C6IZ7).

M/S **WILSON STADT** (LALM8) (8918455) (4.200/6.463/2000) ex LINITO – 06 - Wilson Shipowning AS (ISM: Wilson Ship Management AS), Laksevåg/Bergen – slettet 06.11.2025 – overført til Wilson Shipowning AS (Wilson Ship Management AS), Nassau, Bahamas, samme navn med signal (C6JB5).

Desember 2025:

M/S **BELANTLANTIC** (LAVN7) (9744104) (36.318/63.318/2016) ex ATLANTIC LIGHT – 19 – Bel Ship I AS, Lysaker/Egersund – slettet 03.12.2025 – solgt til Peter Bonetti 1 Pte. Ltd. (Stamford Ship Management Pte.), Singapore, omdøpt til **BONETTI** med signal (9V8120).

M/S **NORMAND COMMANDER** (LNPW3) (9349370) (4.717/4.700/2006) – Solstad Rederi AS (ISM: Solstad Shipping AS), Skudeneshavn – B/B ut 23.12.2025 – B/B befr.: Starnav Servicos Maritimos Ltda., Itatai, Brasil, samme navn med signal

M/S **OSLO BULK 5** (LAIC8) (9485796) (5.629/8.043/2010) – Oslo Bulk Alpha AS (ISM: OSM Maritime AS, Laksevåg), Oslo – slettet 02.12.2025 – overført til Oslo Bulk Alpha AS (Oslo Bulk AS), Funchal/Madeira, samme navn med signal (CQ2852).

M/S **OSLO BULK 6** (LAMC8) (9589968) (5.629/8.036/2011) – Oslo Bulk Alpha AS (ISM: OSM Maritime AS, Laksevåg), Oslo – slettet 19.12.2025 – overført til Oslo Bulk Alpha AS (Oslo Bulk AS), Funchal/Madeira, samme navn med signal (CQ2855).

M/S **TINNES** (LAYH8) (8908806) (1.986/3.504/1991) - Wilson Shipowning AS (ISM: Wilson Ship Management AS), Laksevåg/Bergen – slettet 23.12.2025 – solgt til Antigua og Barbuda

M/S **TRIUMP TIDE** (LAEX8) (9624756) (3.455/4.000/2014) ex NORMAND TRIUMPH – 23 ex SEA TRIUMPH – 22 - TDW International Vessels (Unrestricted) LLC (Repr.: Tidewater Marine AS, Sandnes), Houston/Sandnes – slettet 12.12.2025 - overført til Tidewater America LLC (Tidewater Marine UK Ltd.), Douglas, Isle of Man, samme navn med signal (MSQK2).

M/S **TURANDOT** (LATH8) (9070450) (55.598/22.815/1995) – Wallenius Wilhelmsen Shipowning Norway AS, Lysaker/Bergen – slettet 17.12.2025 – solgt til Wallenius Lines AB, Stockholm, Sverige, samme navn med signal (SGBA).

M/S **WILSON NARVIK** (LALL8) (9430961) (6.118/8.724/2011) - Wilson Shipowning AS (ISM: Wilson Ship Management AS), Laksevåg/Bergen – slettet 11.12.2025 – overført til Wilson Shipowning AS (Wilson Ship Management AS), Nassau, Bahamas, samme navn med signal (C6IZ9).

Firda Eir (3252 bt) er nylig satt i drift som brønnbåt med stor anlegg for hygiene-behandling av fisk for Firda Seafoods Group på Byrknesøy i Gulen. Den er ombygd fra supplyskipet Skandi Foula, bygd 2002 på Fitjar mek Verksted av Marintekniks design MT-6000. Større oppdrettere som Firda Seafood finner det fornuftig å eie egne fartøy for å ivareta fiskehelse, framfor å leie. Foto fra Firda

Oppdrettsnæringen setter preg på virksomheten ved norske verft. Servicebåten **Raften** (400 bt) er nylig levert fra Tersan Havyard Leirvik til Nordlaks Brønnbåt AS, Stokmarknes. Den er hybridrevet på 28 meter med innredning for mannskap på fire og godt utstyrt med kraner og wincher.

Silver Supporter (1155 bt) står her i dokk i Lyttleton, New Zealand, mellom reisene mellom Mangareva, Fransk Polynesia, og Pitcairn Island, hvor den seiler fast. Den eies av Silver Seas i Bergen med drit fra Fjord Shipping i Måløy, registrert i NIS. Båten vil være kjent som Broa, levert fra Bolsønes i 1998 og senere ombygd til chaser Sanco Braco, før den i 2019 ble endret til lastebåt med noe passasjerkapasitet.

Foto Graham Sutherland





Tankskipet **Champion Polar** av Bergen (47834 tdw) på vei gjennom Brevikstrømmen til Rafnes i desember, fotografert av Tomas Østberg Jacobsen. Bygd i 2007 på Hyundai Mipo som *Avax*, senere *Seaways Gatun*, før den ble kjøpt til Norge i oktober i fjor og registrert i NIS.

Fra supply til havbruk; **FCS Vega** (499 bt) av Brønnøysund er bygd 2002 på Bollinger Shipyard i USA som *Seacor Merchant*. Kjøpt til Norge i 2017 og endret til servicefartøy *Mar Fortune* og senere *FCS Vega*.

Ukjent fotograf

Aasen Shipping i Mosterhavn på Bømlo ekspanderer med en serie på 2+3 hydriddrevne selvlossere på 9400 tdw fra Royal Bodewes i Nederland. **Aasland** levert i februar i år er nummer 4 i serien, registrert på Madeira.



Fra Skipets negativsamling:

Kjøleskip fra 1960-tallet

Denne gang tre kjøleskip fra samlingene, av skip fra 1960-tallet.



Lorena (2500 tdw), bygd 1967 på Ulstein Verft for L A Lorentzen, Lysaker, Oslo. Seilte ogs noen år med T/C-navn *Lorena Horn*.

Solgt til New Zealand i 1972 og endte senere som fryseskip for fiskeflåten i Ghana.



Golar Fruit (6075 tdw) ble levert fra Farnæs i 1965 til Gotaas-Larsen Inc, New York, og registrert i Liberia. Søsteren *Golar Tryg* samme år ble derimot registrert i Tvedestrand.

De ble begge solgt i 1977 til gresk reder, og *Golar Fruit* ble opphøgd først i 1991.



Northland (4560tdw) ligger her med full flagging i London. Den ble levert fra Götaverken i 1962 til Christian Haaland, Haugesund, og kom til å gå for Jamaica Banana Producers i faste seilinger mellom Jamaica og England.

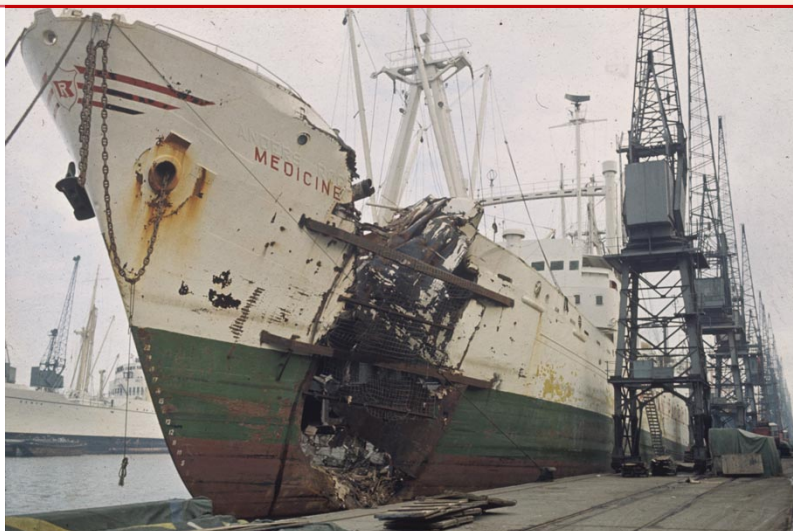
Søsteren *North Isle* kom to år senere. Til amerikanske kjøpere i 1978 som *Carleverett* og gikk til hogging i 1984.

KOLLISJONER

Sammenstøt mellom skip er en eldgammel tildragelse og skjer beviselig under alle forhold. Før radarens tid var tåke og usiktbart vær hovedårsaken til kollisjoner i åpent farvann, mens det under manøvrering i havn og trange farvann kunne være flere årsaker til å dunke borti fartøy eller kai. Kollisjonsskade på uheldig sted kunne føre til forlis, selv om det var vanlig med vannrette skott (på jernskip) allerede fra 1850-tallet.

En bulk i skansekleddningen eller en rift over vannlinjer var som regel ufarlig, men en spiss baug inn i skutesiden kunne være verre.

I tilfellet **Medicine Hat** (6258 tdw, 1960) var det britiske *Esso Exeter* som rente inn i babord baug ved Gravesend 11. januar 1965, slik at skipet i første omgang måtte settes på grunn. Etter å ha blitt hjulpet til kai måtte det gjøres tiltak for å stabilisere strukturen i forskipet.



Francisville (9027 tdw, 1948) i linjefart ut fra USA ble 29. juli 1959 pårent av amerikanske *Matthew Luckenbach* i Buzzards Bay, like ved Cape Cod. Baugen til det andre skipet ser ut til å ha truffet i lasterommet, like i forkant av maskin-skottet.



Kollisjoner var nok mer utbredt i tidligere tider.

Den første bruk av radar førte til «radar-assisted» kollisjoner, som *Stockholm* og *Andrea Doria* i juli 1956. Men senere har radar, navigasjonssystemer, separasjonssoner, trafikk-sentraler og elektroniske kart gjort seilassen tryggere.

Sunnfjord (934 brt, 1943) til Fylkesbaatane i Sogn og Fjordane var i Stavfjorden i Sunnfjord da Bergenskes *Diana* 3. desember 1959 braste inn på styrbord nesten helt akter. Kollisjonen førte til store lekkasjer og rev også ned litt av overbygningen. Bergingsbåten *Salvage* kom til unnsetning og fikk assistert *Sunnfjord* til Bergen.





Motortanker *Herulv* av Kristiansand kommer sigende inn til Europoort i Rotterdam i mai 1976, fanget av en ukjent fotograf. Den var en av svært mange norske «midtskipstankere» på rundt 20000 tdw som utgjorde en stor del av handelsflåten, særlig på 1960-tallet. Eksperter ville også mene at den bar preg av Bremer Vulkan i Vegesack ved Bremen.

Herulv var levert i august 1957 fra dette verkstedet til Lorentzens Rederi Co i Oslo som Johs Stove (19900 tdw). Som tyskbygd var det naturlig at det fikk MAN hovedmotor på 8400 bhk.

Johs Stove oppnådde kjendisstatus da den 17. november 1960 kom for nær Torskekrakk ved Askholmen i Oslofjorden, på vei inn Steilene. Bunnen ble revet opp akter, og skipet satt på grunn ved Lågøy på Fagerstrand. Reparatert ved Akers.

I juli 1967 – like etter krigsutbruddet i Midtøsten som sendte markedet til himmels - kjøpte Vaboens Rederi AS, Kristiansand, skipet for ca 9,8 millioner kroner og ga det navnet *Herulv*.

Under shippingkrisen måtte *Herulv* gå i opplag i Høllen i Søgne i juli 1975, hvor den ble liggende ved siden av *Tank Rex*. Den kom snart i fart igjen, men ble solgt i desember 1976 til AS Klaveness Chartering, Oslo, og kort etter til IS *Herulv* ved Peter Thorvildsen i Tønsberg. Skipet ble liggende i Vrengen i opplag nesten hele 1977.

I november 1977 kom Jan Petter Røed i Singapore på banen og kjøpte skipet til Norse Shipping Pte Ltd og ga det navnet *Cherry Bay*. Det gikk videre til gresk rederi 1979 som *Sable*. Midt på 80-tallet ble den liggende i opplag i Hellas inntil i juni 1985 da det kom til Karachi for opphogging.

Møtested

STAVANGER

Fremdeles sjofartsby







Årsmøte

Foreningen Skipet

Norsk Skiparhistorisk Selskap

Stavanger 29-31. mai 2026

Velkommen til Stavanger!

Se eget årsmøtebilag