

. . . . og her er festtalen

Av kaptein H.H. Urdahl, i anledning av Westfal-Larsen & Co A/S jubileumsmiddag 18. september 1980

Skippreder von Erpecom,
Westfal-Larsen
Mine damer og herrer!

Når et rederijubileum skal gå av stabelen, roper alle pensjonister i salen at de vil holde rederitalen, så den er nok veldig populær. Tenk å kunne si hva man vil, helt tilbake fra nesten Rederiet blev til. Men alle kunne jo ikke slippe til å prøke, så vi måtte ta den: elle melle deg fortelle . . . og så datt det på meg. Det var ikke fritt for at eg først fikk litt sommerlugler i magen, men så blev eg plutselig så glad at eg kunne — som vi sier i Bergen — sette meg ned å grine for i Westfal-Larsen & Co. A/S har jeg jo hatt mitt yrke i alle år og derfor ligger Rederiet mitt hjerte nær.

Efter 6 måneders frisk seilas med «STATSRÅD LEHMKUHL», kom vi tilbake til Bergen høsten 1924. Der kom opslag ombord at Westfal-Larsen & Co. trengte 2 jungmenn. Det var hardt om jobbene den gang, og jeg var ikke sen om å ta beinene fatt opp til W-L's kontor, som den gang var i Redernes Hus i Kong Oscars gate. Det var dengang et lite, men godt ansett rederi, med 7—8 mann på kontoret plus ledelsen H. Westfal-Larsen med sin kompanjong Georg von Erpecom — samt den meget egenrådige kontorsjef Hagen. Jeg var heldig, blev godfatt og mønstret på steamtankeren «DAVANGER» som jungmann, messe- og

byssegutt, det var ikke måte på titter.

Rederiet hadde den gang en del mindre steambåter i trampfart, og for Bergen Privatbank disponerte de 2 større steam lasteskip ved navn «GRANDEGAR» og «HUFTERØ». Begge disse blev kort tid efter innlemmet i Anger-flåten — førstnevnte som «TORVANGER» — sistnevnte hadde flere navn, først «TANANGER» siden «LABEL COUNTY» og blev torpedert under navnet «RISANGER».

Foruten disse hadde Westfal-Larsen & Co. A/S fått bygget 2 steamtankers, «MALMANGER» og «DAVANGER» som kom i fart 1922 og 23. Disse 2 tankerne var den gang Norges største og hurtigste skip, og der var inngått et meget gunstig charterparti på 10 år til oljeselskapet Anglo Saxon i London. Charterpartiet var kommet i stand gjennom Mr. Owen Ellis ved Lambert Brothers i London. Han følte seg som en personlig venn av Westfal-Larsen. Jeg hadde ham (etter han var gått over i pensjonistenes rekke) med som passasjer en rundtur til U.S. Vestkyst. Han hadde fulgt med i W-L's utvikling i alle år, og lev og døde for Rederiet.

Men i shipping, som andre plasser, kan der være høye og laveølger, og de harde og laveølgerne slo til i begynnelsen av 1928. I mellomtiden hadde W-L vokset takket være sin dyktige ledelse, til et anseelig

rederi. De hadde fått en stor tankflåte, noen på langsiktige charterpartier, noen på time charter.

Dårlig blev det for tank og dårlig blev det for tørrlast, og opplagsboiene måtte taes i bruk. Flere og flere av tankbåtene kom hjem og gikk i opplag ved Kirkebukten på Damsgård, mens «MALMANGER» og «DAVANGER» fortsatte å seile og tjene gode penger.

For sjøfolkene blev det en elendig tid med mye lediggang. Mange av dekkfolkene benyttet tiden til å få Styrmanns- og Skipperskolene. For maskinfolkene var det verre. De kunne få skolene, men for å få sertifikat, måtte de ha verkstedstid og det var umulig å få da verkstedene også var uten arbeid. Intet er vel verre for en sjemann enn å se et dødt skip fortoiet i opplagsboier, men Westfal-Larsen ville gjerne holde på sine folk, så de som ønsket kunne få banke rust ombord i de opplagte skip så de ble holdt vedlike. Betalingen var ikke mye — 15 kroner dagen på egen kost. Ja, der blev banket og hamret i Kirkebukten så det kunne høres over halve Laksevåg og hele Damsgård. Folk kunne høre og se at der fremdeles var liv i Westfal-Larsen & Co.!

I 1917 opprettet W-L et fond til «Utdannelse av Forulykkedes Sjøfolks Barn» og i 1929 opprettet Georg von Erpecom et fond i hans fars navn «Kaptein Mentz von Erpecoms Fond for Videre

Utdanning av Dyktige Sjøfolks Barn». Der blev også opprettet et pensjonsfond for Rederiets sjøfolk, men efter Folketrygden kom, er det siste fond mere eller mindre gått inn i dette.

Der var sjemannsblod i familiene til begge lederne av rederiet. H. Westfal-Larsen var gift med en datter av en kaptein. Jeg husker ham så godt når han hver dag tok sin tur i parken. Han hadde en stor lys hvalrosbart og alltid en stor, tykk spaserstokk. Han hadde alltid et vennlig ord til oss gutter. Vi kalte ham «Old Captain». Georg von Erpecoms far var opprinnelig kaptein, og da han gikk iland, begynte han med bakeri ute i Strandgaten. Han var blandt stifterne til Bergens Skipperforening. I de første årene var Skipperforeningens mater holdt i bakgården av bakeriet på hant kontor inntil Småstrandgaten nr. 8 blev innkjøpt. Det eies fremdeles av Foreningen. Georg von Erpecom — efter som jeg kan huske — var også en ildsjel til å være med å få Norges Handelshøyskole bygget.

I 1932 begynte igjen båtene å røre på seg. Westfal-Larsen & Co. A/S var da flyttet til 4. etasje i Handel og Sjøfartens Hus som også var blitt bygget ved hjelp av W-L. Der blev det rek på dærene av sjøfolk som ville ut. Men det var ikke lett å få noe. Vi kom opp på kontoret og der stod Krüger hver dag med hendene på baklommen og ristet på hodet, mer

alltid med det vennlige ord «Stikk opp igjen i morgen», og det gjorde vi. Tenkte som så, han må vel snart bli lei av trynet vårt.

For styrmenn med radio var det lettere, for der var ingen telegrafist ombord. Den jobben var kombinert med styrmannsbillingen. Tilslutt fikk jeg jobb som 3. styrmann på S/S «HARDANGER» som gikk i linjefarten på Syd-Amerika, en linje Rederiet hadde åpnet en gang i 20-årene. På «HARDANGER» var der da også 4 matroser som hadde Styrmannsskolen, men var glad for å ha en jobb til tidene bedret seg. Disse kom hver aften etter arbeidstid med sin sekstant — som vi måtte holde selv — på broen for å ta stjerner og regne ut skipets posisjon. Ja, jeg må le, den ene skulle regne fortere og bedre enn den anden, og gale blev alt, så skipperen fikk så mange posisjoner i kartet at han ikke visste om han kom eller gikk. I maskinen var det bedre. Der var det mange maskinister som sette på dispensasjon p.g.a. mangel på verkstedstid. For fremdeles lå verkstedsindustrien nede i Norge. Men W-L fortsatte å kontrahere. De så seg godt rundt etter verksteder med ledig kapasitet for å få prisene som de ønsket, samtidig som de forbeholdt seg at så og så mange maskintok skulle få være med under byggingen, for på den måten oppnådde de den vell trengte verkstedstid.

Westfal-Larsen & Co. A/S utvidet sin linjevirkosomhet, og litt etter 30-årene hadde de opprettet Inter-ocean Line i fart mellom U.S. Vestkyst og Europa. Stadig moderni-

serte de flåten og etter datidens krav hadde de noen av de mest moderne linjeskip. De eldre linjeskipene kom ut i trampfar.

Rundt 30-årene begynte helsen til H. Westfal-Larsen å bli mindre bra. Han hadde hatt et stort press på seg under de dårlige tidene. Han hadde vært en hjelpens mann for mange firmaer i Bergen som stod svakt i nedgangstiden. Til og med Bergens Privatbank var på konkurssens rand, og uten hans støtte kunne det gått gale for banken. Han reiste for sin helse fra kur-sted til kur-sted, men dessverre, 7. oktober 1936, døde han på kur-stedet Montebello i Øresund. Han døde altså i utlandet og ikke i sin hjemby som han var så glad i og hadde utrettet det utroligste for. Ved H. Westfal-Larsens bortgang opprettet Rederiet et «Sjømannsfond for Sykeblørag til Enker og Sjøfolks Uforsørgede Barn». Hans sønn, Rolf, var da ferdig med sin utdannelse. Han hadde vært i utlandet på flere shippingkontorer. Han fikk plutselig mye på sine skuldre.

I 1938 blev det kontrahert 2 linjeskip i Italia. Disse var der enighet om skulle betales med klippfisk. Begge kom ut like før krigen brøt ut i Norge. Om Mussolini fikk noe av den bacalaoen er uvisst. Der var også et linjeskip under bygging i Danmark. Dette var ikke ferdig før krigen og tyskerne tok det, men rederiet klarte å få det tilbake etter krigen. (FALKANGER).

9. april 1940 kom krigen til Norge og det blev en fryktelig tid, spesielt for sjøfolkene og deres familier. Vi mistet helt kontakten med

Norge og Rederiet. Ved krigens slutt hadde Rederiet mistet mange av sine trofaste og gode sjømenn. En trist epoke i Rederiets historie.

Tyskerne overtok kontorene i Sjøfartsbygningen. von Erpecom sørget for at en del av kontorpersonalet fikk arbeid i skogen på hans eiendom på Lysekloster for å komme klar tyskerne.

von Erpecom var en bestemt herre, og dette falt selvfølgelig ikke i tyskeres smak og tilslutt havnet han via Grini i Sachsenhausen.

Jeg var en av de heldige som beholdt mitt skip hele krigen, men det var bare helt når jeg tenker på en natt utenfor Rockali i full storm. Vi var 25 skip i konvolen, 18 av disse blev senket i løpet av noen timer — blændt andre 2 av Rederiets skip, nemlig «DAVANGER» og «BRANDANGER». Begge disse hadde jeg solgt med som underordnet mannskap, og nu førte jeg søsterskipet av det sistnevnte. Ja, det var en fryktelig natt. Mer om krigen vil jeg ikke nevne her i dette selskap.

Når krigen var over og Westfal-Larsen's store tap var kjent, var det om å gjøre for Rederiet å få flåten bygget opp igjen for å komme tilbake til sine gode linjeforbindelser. Jeg møtte Rolf Westfal-Larsen og von Erpecom i London. De var da på jakt etter skip, og de mente de ville være først i køen for nye skip. De fikk tilsagn om en del Libertyskip, men disse var uønsket som linjeskip. Men de hadde et tysk skip som hadde vært sabotert i Oslo under krigen, dette ville de gjerne ha «kloen i». De fikk

tilslutt overta dette som fikk navnet «TARANGER». Straks etter reparasjonen blev dette satt inn i Inter-ocean Line. Siden fikk de tilbud om en amerikansk T2-tanker og denne blev så døpt «HALLANGER». Like etter fikk de tilslag om et Liberty-skip. Dette blev døpt «KENT COUNTY» og blev satt inn i linjen, kaldt County Line som de hadde drevet i mange år sammen med B.D.S. og Mowinkel's Rederi.

Nu begynte ballen å rulle igjen. von Erpecom reiste til USA og forhandlet, og fikk omsider — løfte om 5 C1-båter. Motorskip som passet som linjeskip. Nogen av disse blev satt inn i Syd-Amerika-linjen og nogen i en nyetablert linje-samseling med andre rederier på Syd-Amerika og U.S. Østkyst og linjen fikk navnet Southern Cross Line.

Resten av Rederiets historie kjenner de fleste som sitter her. Georg von Erpecom II som var utdannet som skipsingeniør, kom så inn i Rederiet like etter krigen. Jeg møtte ham første gang i New York hvor han arbeidet ved et shippingkontor. Han blev siden sin fars høire hånd. Rolf Westfal-Larsen var som sin far glad i sin by, og var til hjelp for mange som trengte støtte. Han startet Bergens Golfklub og fikk bygget klubbhus og bane i Åsane. Til minne om sin far fikk han bygget Bergens Sjøfartsmuseum — et flott monument på Nygårdshøiden. Ved åpningen overrakte han en sjekk til et fond for videre vedlikehold.

Efter som Rederiet vokste, blev det for trangt på kontoret i 4. etasje i Sjø-

Forts. s. 30

seilte før krigen var stolt av Westfal-Larsen båtene. Alle gjorde sin plikt og forholdene ombord var førsteklasses. Vi drog alle lasset sammen og var glad i vårt Rederi og vårt skip. Hadde vi vært i sjøen i lengre tid, var vi stolt over å komme inn med et rent og velholdt skip. Det skulle være unødvendig å se på flagget at **W-L** var et norsk skip som kom til havn.

Nordahl Grieg skrev en prolog, og denne ønsker jeg å få lese:

FLAGGET:

*Det vugges gjennom
den bløte monsun
det flørres av Sydpolens
blæst,
det flammer fra Grønland
ned til Rangoon,
det bølger fra Canton til
Brest.
Norge er større end
noen vet av:
hvert skip under flaggets
vift*

*er på det endeløst øde
hav
et nytt stykke Norge i
drift.*

W-L flagget har også vajat fra mastetoppen over hele kloden i allerede flere generasjoner, og mitt ønske her er at det må fortsette i mange generasjoner fremover.

Så vil jeg på pensjonistenes vegne få takke hjerteligst for at vi fikk være med på denne storlagne jubileumsfesten. For kort tid siden gav jo Rederiet en storlagen blåtur, så vi må si at vi i år har fått både i pose og sekk.

På samtlige herværendes vegne vil jeg også få lov til å uttrykke vår alles takk, og på vegne av oss alle vil vi bevise vår takknemlighet ved å få overrekke de 3 redernes hustruer en liten blomsterhilsen. Der står kvinder bakom alt!

H.H.U.