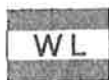


inneslike bergenser; Moldanger (1950) for inngående til Europa i Interocean Line. Skyfotos



Westfal-Larsen Line Interocean Line

Westfal-Larsen & Co AS, Bergen

For ressurssterke norske rederier åpnet det seg på 20-tallet muligheter i linjefarten, først og fremst på USA. Blant de som satset var også bergensrederiet Westfal-Larsen & Co AS, som seilte opp som et av Norges største rederier med tank- og tørrlastskip.

Rederiet var etablert i 1907 av Hans Peter Westfal-Larsen (1872-1936), som etter skolegang hadde begynt på kontoret hos skipsreder Rasmus F Olsen og arbeidet seg frem til konsernsjef. I en alder av 33 år maktet han selv å få organisert et partrederi som bestilte et 1750-tonns dampskip, og etter at han også hadde overtatt disponeringen av flere skip etablerte han i november 1905 sin egen rederiforretning. Westfal-Larsen var en moderne og dyktig shipping-mann som snart opparbeidet et godt renommé blant investorene i Bergen. God teft og heldig timing gav gode resultater, og rederiet seilte opp blant byens større. Noen måneder etter at han hadde startet rederiet ble Georg von Erpecom ansatt som volontør og fikk snart en betrodd stilling, foruten at hans familie var betydelige investorer i flåten.

Westfal-Larsen & Co AS ble opprettet i begynnelsen av 1918 ved en samling av flere partrederier, og her sikret Westfal-Larsen og von Erpecom seg kontroll gjennom stemmeberettigede stamaksjer. Heldige disposisjoner i 1919/20 gav rederiet en solid egenkapital, styrket av to damptankere som ble sluttet på gode betingelser for 10 år fremover fra 1920. Under de vanskelige år fra 1921 og utover hadde rederiet klare ambisjoner om å komme inn i linjefart. Det skjedde

først ved deltagelse i County Line og dernest ved etableringen av Westfal-Larsen Co Line og Interocean Line i samarbeid med amerikanske generalagenter. Senere tok det også del i Southern Cross Line.

Westfal-Larsen Line

Mulighetene for tredjelands rederier til å komme inn i linjefart var størst i USA, hvor linjekonferansene var åpne. Amerikansk skipsfart var i tilbakegang etter krigen, til tross for store subsidier og gunstige vilkår for leie og kjøp av tonnasje fra US Shipping Board i 1919/20. Etter dette fortsatte myndighetene å subsidiere strategisk viktige linjer, samtidig som amerikanske skip sakk etter i den øvrige konkurranse.

Westfal-Larsens skipsmegler Thor Frønsdal kom i 1925 ved meglerfirmaet Simpson, Spence & Young i London i forbindelse med agentfirmaet General Steamship Corporation i San Francisco. Firmaet var etablert i 1920 av Harry S Scott og hadde allerede sikret agenturet for Japan Line og svensk Transatlantics Pacific Australia Direct Line. Det var nå interessant i å knytte kontakt med et solid rederi for linjefart på Stille Amerika.

Westfal-Larsen og von Erpecom kom i personlig kontakt med Harry S Scott. Det kom til enighet om at rederiet skulle sette inn skip, med General Steamship som generalagent og ansvarlig for opplegg av linjen, som fikk navnet Westfal-Larsen Co Line, forkortet som W-L Line.

Mens General Steamship organiserte agenter og la opp linjen, gjorde rederiet i Bergen klar sin tonnasje. Dampskipet *Leikanger* (7336 tdw) levert i 1923 ble anlagt som første skip, fulgt av søsterskipet *Hardanger* og *Evanger*. Samtidig ble det besluttet å kontrahere to dieseldrevne skip fra Burmeister & Wain, levert *Brandanger* og *Høyanger* ble levert i juni og august 1926 som *Brandanger* og *Høyanger* (8600 tdw).

Basishavnene skulle være på Stillehavskysten fra Vancouver til San Pedro, deretter sørover til Peru og Chile, gjennom Magellanstredet til Argentina, Brasil og tilbake gjennom Panamakanalen til US Pacific. Linjen ble åpnet med ds *Leikanger* som lastet på Vestkysten i februar/mars 1926 og avgikk San Francisco 16. mars. Rundturen tok seks måneder og skipet var endelig utlosset på Vestkysten igjen 21. september. Etterhvert ble rundturene kortet adskillig inn, og på 30-tallet sees de ligge rundt 140-155 døgn.

Lastegrunnelaget var mye trelast, treforedlingsprodukter og stykkgoods fra Canada og USA til Sør-Amerika. Nordover lastet skipene vesentlig huder, endel korn, stykkgoods og kaffe fra La Plata og Brasil. Tross adskillig tidsbruk i havnene og konkurranser med statsstøtte, ble W-L Line etterhvert opparbeidet til en solid posisjon, takket være generalagentenes kontaktflate og skipenes innsats.

Selv om generalagentene i USA tok hånd om markedsføring, frakt-booking og papirarbeid med lasten, kontakt med agenter og havnemyndigheter, så falt det også betydelige oppgaver på rederiet. Havarier måtte som regel utbedres i amerikanske havner hvor kostnadene var høye, likeledes dokksettinger. Westfal-Larsen & Co fikk i 1927 sin egen port captain i San Francisco, kaptein Einar Petersen, som fungerte for hele Vestkysten.

Skipene gikk som regel fulllastede fra nord-amerikanske havner og losset ut sørover kysten og var utlosset i Buenos Aires. Her var generalagentene firmaet Basal, eiet av Den Norske Syd-Amerikalinje. Skipene fikk derfor ofte lengre opphold i Buenos Aires, hvor innlastingen av nordgående last begynte.

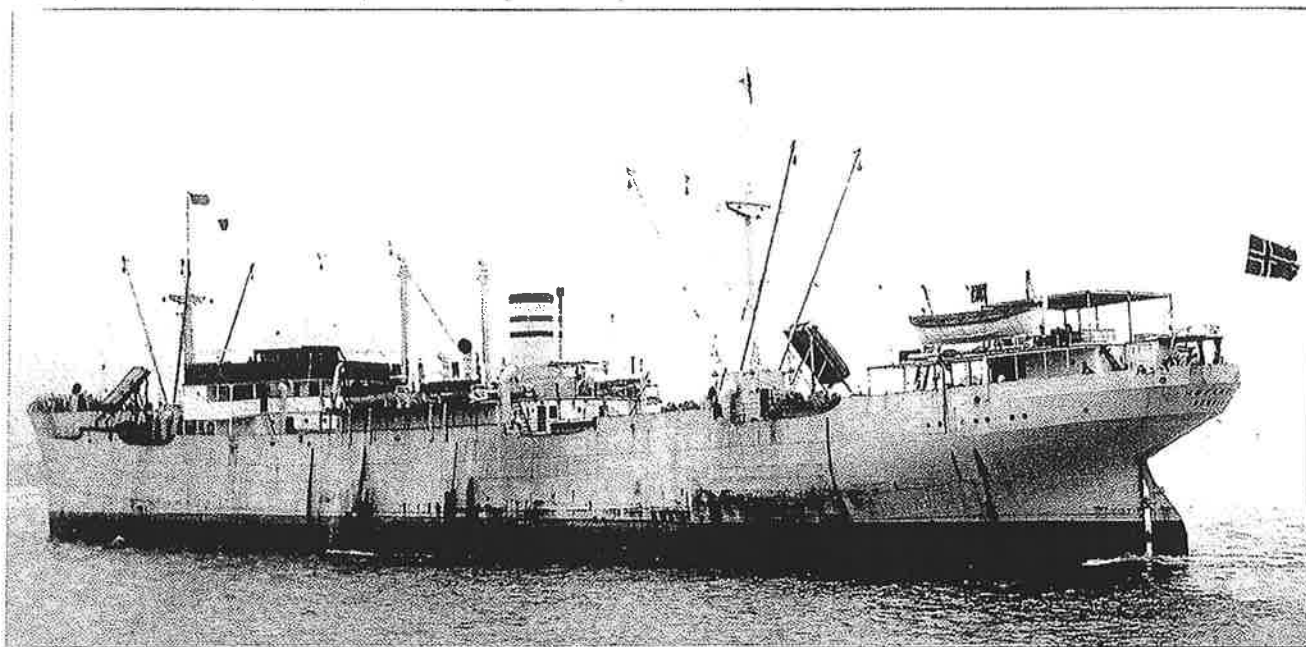
Gode resultater fikk rederiet til å bestille tre motorskip på 8300 tdw fra Armstrong Whitworth i 1928, fulgt av to søstre fra Burmeister & Wain året etter. Dette var tweendeckere med et tredje mellomdekk i rom 3. Romkapasiteten var på 470.000 kubikkfot, hvorav 70.000 var kjølerom, beregnet for frukt, kjøtt og fisk. Skipene hadde 2-motoranlegg, gode for 12-13 knop.

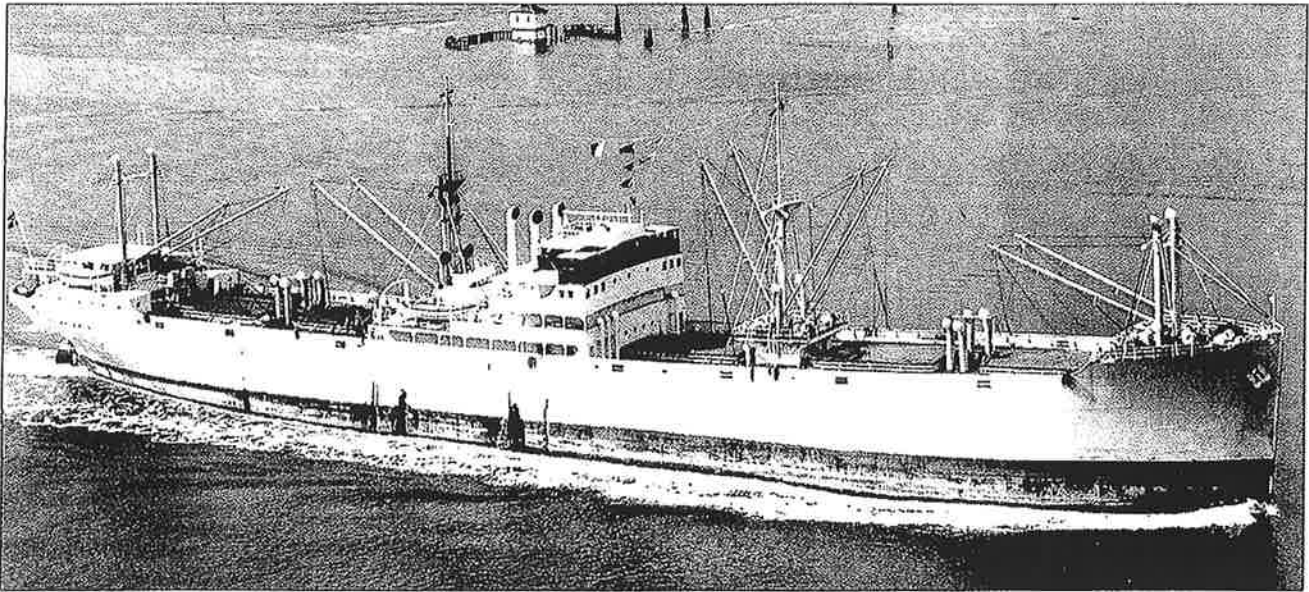
Først ut i serien var *Villanger* fra Newcastle i august 1929, fulgt av søstrene *Hindanger* og *Brimanger* utpå høsten, mens *Taranger* og *Heranger* ble levert fra København våren og sommeren 1930. Før første gang kan vi her se en egen «W-L-stil», riktignok ganske radikal uten skorstein, bare med et eks-haust-utløp i bomposten akter om midtskipshuset.

Med de fem nye skipene ble de fem eldre faset ut og sluttet i trampfart og på T/C til andre linjer. Under den økonomiske krisen i 1930 viste det seg at de eldre skipene ville vært tilstrekkelige i linjen og at de fem nye representerte en tung finansiell belastning. Etter forhandlinger ble de fem nybyggene fra årsskiftet 1930/31 satt inn i en ny linje, mens *Brandanger*, *Høyanger*, *Leikanger* og *Hardanger* kom tilbake i W-L Line.

W-L Line ble melkeruten rundt Sør-Amerika, men 30-40 anløp fra Alaska i nord til Punta Arenas i sør. Linjen gikk på det jevne gjennom de vanskelige 30-årene, inntil det fra 1935

Høyanger (1926) var Westfal-Larsens første motorskip. World Ship Photo Library





Villanger (1929) var den første av fem søstre; her i Lions Gate i innseilingen til Vancouver. U/Dag Bakka jr

begynte å lysne. På 30-tallet ble linjen drevet med dampskipene *Evanger*, *Leikanger* og *Hardanger*, samt motorskipene *Brandanger* og *Høyanger*.

I 1937 ble det bestilt to nye 14-knops skip fra Italia til erstatning for dampskipene; levert i juli og august 1939 som *Siranger* og *Grenanger* (8600 tdw). Dermed ble et tredje søsterskip bestilt fra Nakskov Skibsværft og et fjerde fra Akers mek Verksted i april 1940. Planen var å drive linjen med fire likeverdige skip.

Interocean Line

Etter at depresjonen i verdensøkonomien satte inn for alvor i 1930 satt rederiet med fem nye linjeskip som det egentlig ikke hadde behov for. Å finne en lønnsom beskjeftigelse ble derfor en viktig oppgave.

En slik mulighet dukket opp i form av et prosjekt i samarbeid med Interoccean Steamship Corporation i San Francisco, basert på skipenes kjøleromskapasitet og gode fart. Interoccean Steamship var et agentfirmaet som tidligere hadde drevet skip og linje for US Shipping Board. Firmaets ledelse satt med gode kontakter mot avskipere av frukt og så i Westfal-Larsen-skipene mulighetene for direkte eksport av frukt fra California til Europa. En prøvereise ble etter alt å dømme utført med *Heranger*, det siste skipet i serien, senhøstes 1930.

Interocean Line ble etablert ved årsskiftet 1930/31, med Interoccean Steamship som generalagent i San Francisco og Anthony Veder & Co som agenter i Europa. *Hindanger* og rederiets eldre *Høyanger* lastet begge på Vestkysten i januar 1931, og ble fulgt av *Taranger*, *Villanger* og *Brimanger*. Det skjedde i takt med at de eldre skipene ble satt inn igjen i W-L Line.

Seilingsprogrammet var lagt opp med 12-13 knops fart, med lastning i Vancouver/Seattle, Portland, San Francisco og Los Angeles/San Pedro. Derfra gikk skipene via Panama til Le Havre, Antwerpen, iblant også London og Liverpool, med

Rotterdam som siste utgående havn. Linjen ble tatt opp i Pacific Coast/European Conference.

Interocean står som en av de dristigste satsninger i norsk linjefart, hvor fem kostbare nybygninger ble satt inn i en nyopprettet linje med stor konkurranse og synkende handel. Det kunne bare være mulig for et solid rederi som i samme periode hadde løpende inntekter fra tankskip.

Linjen stilte store krav til temperaturkontroll og fart. Den fikk derfor en stram ruteplan, basert på åtte havner. Lastegrunnelaget var utgående fra USA vesentlig stykkogods og frukt, samt endel trefordlingsprodukter. Tilbake fra Europa var det noe stykkogods, bl a biler. Rundreisetiden var på denne tid rundt 3 måneder.

Midt under den mørkeste depresjon slo Westfal-Larsen til og bestilte i 1931 tre nye skip fra Nederlandsche Scheepsbouw i Amsterdam. Nå var det snakk om skip med 20 prosent større kapasitet, på 9800 tdw og gode for 15-16 knops marsjefart. De fikk foruten mellomdekk også et nedre mellomdekk i rom 1, 2 og 3. Kubikken ble på 573.000 kbft, med kjølerom på 109.000. To 7-sylindrede Stork motorer på tilsammen 6700 bhk drev hver sin propell.

Det første skipet, døpt *Berganger*, ble levert i Amsterdam 14. august 1932 og overtatt av kaptein Bendt Rasmussen og maskinsjef Ole Strøm Olsen. Under fullfartsprøven hadde skipet vært oppe i 19 knop. *Berganger* gikk fra Amsterdam 15. august 1932, gikk i ballast gjennom Panama og kom til Vancouver 8. september som første lastehavn.

Det neste i serien, døpt *Moldanger*, var blitt herjet av brann i fryseinredningen i juli og fikk store skader midtskips. Under lensing gikk det ikke bedre enn at skipet kantret og sank ved utrustningskaaien. *Moldanger* ble av denne grunn adskillig forsinket og ble først levert i mars 1933. Imidlertid kom den tredje søsteren, *Trondanger*, i fart i september. Med de tre nye skipene kunne rundturene utføres på 75-80 dager.

Interocean Line skulle de neste år få konkurranse bl a fra Fruit Express Line, men hevdet seg godt gjennom høy regularitet og 1-2 seilinger i måneden.

Krigsutbruddet i september 1939 førte straks til omdisponering av tonnasjen. Hurtigløperne *Berganger*, *Trøndanger* og *Moldanger* ble overført til den nyetablerte Sprague Line i amerikanske farvann, mens deres plass ble tatt av eldre skip i den mer utsatte farten på Europa. Etter okkupasjonen av Norge våren 1940 ble linjene underlagt Nortraships linjeavdeling i New York, men med General Steamship som reell driftsansvarlig.

Interocean Line ble kortet inn til Liverpool som hovedhavn i Europa. Nortraship forsøkte å skåne de mest verdifulle skip ved å overføre dem til W-L Line. Etter at USA kom med i krigen i desember 1941 presset US Maritime Commission på for å få de beste skipene overført til den strategisk viktige farten mellom USA og Brasil/argentina. Våren 1942 ble derfor *Berganger*, *Moldanger* og *Grenanger* overført til Ivaran Line, men ble alle senket i løpet av noen måneder. Dessuten ble også *Taranger* senket i 1941 mens den seilte i Interoccean Line og året etter også *Hindanger*.

Genreising

Westfal-Larsen & Co satset tungt på fornyelsen av linjeflåten etter krigen. Rederiet fikk valutalisens for bygging av tre store skip ved Kockums Mek Verkstad i Malmö og deretter ett skip fra J L Thompson i Sunderland. Dessuten fikk det overta fire amerikanskbygde C1 A-skip og ett tysk erstatningsskip, *Ulanga* (9420 tdw) fra 1940 som fikk navnet *Taranger*.

Av kontraheringene før krigen var *Falkanger* (8400 tdw) blitt fullført ved Nakskov Skibsværft i 1943 og trengte til en

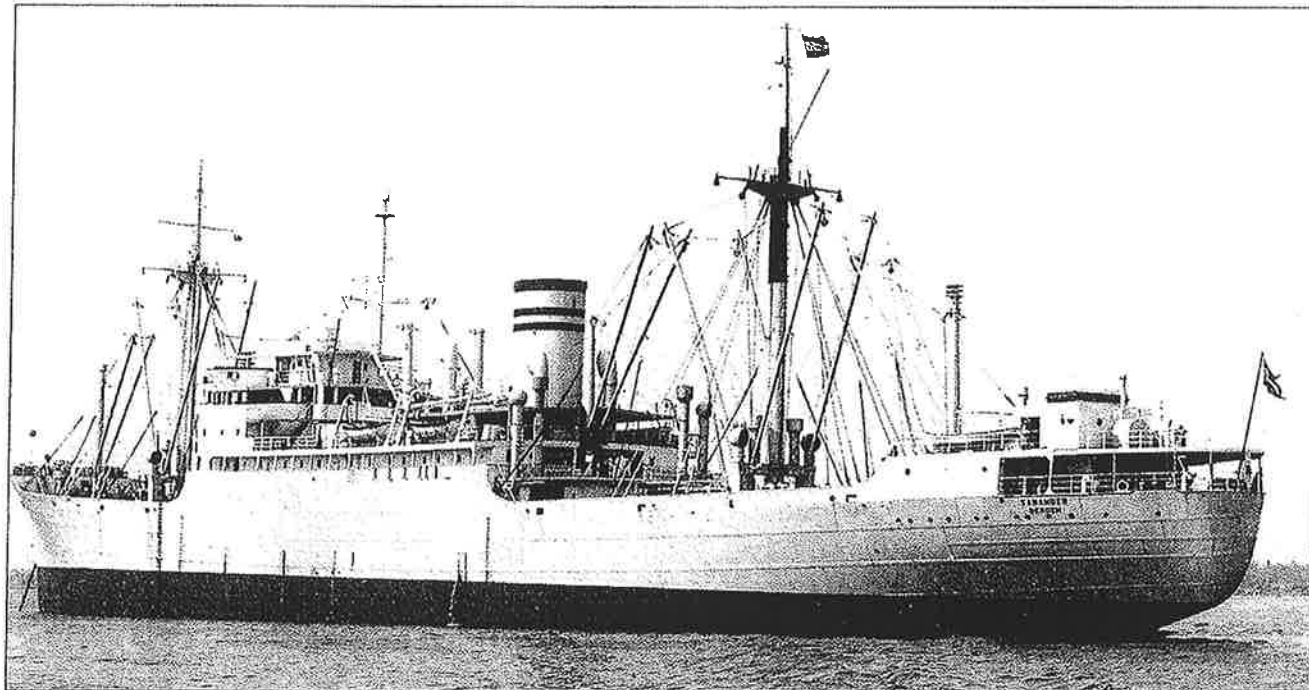
omfattende overhaling etter tysk bruk før det ble satt i fart i april 1946. Det bestilte skipet ved Akers Mek Verksted skulle først bli levert i 1951 med navnet *Sandanger*.

Rederiets stifter, Hans Westfal-Larsen, døde høsten 1936. Sønnen Rolf (1909-1968) ble da gjort til partner med Georg von Erpecom (1889-1958) som en tid vært den drivende kraft i rederiet. I 1951 ble Rolf Westfal-Larsen valgt til styreformann, samtidig som broren Hans (1916-1962) og Georg von Erpecom jr (1915-2001) ble tatt opp som partnere og styremedlemmer. Både Rolf Westfal-Larsen og Georg von Erpecom sr var begge sterkt opptatt av linjefarten.

Westfal-Larsen & Co nådde på 50-tallet opp blant landets største og ledende linjerederier. Virksomheten omfattet da fire operasjoner utført med 16-17 linjeskip, drevet med høy standard og bemannet med rederiets stamme av dyktige offiserer og sjøfolk. Vakre og veldrevne skip med style og stolt rederiidentitet, men også krevende linjer - Interoccean Line med stram seilingsplan og god fart, W-L Line med sine mange havneanløp og nære kontakter på Sør-Amerika. Særlig sterk må rederiets stilling ha vært på Vestkysten fra San Pedro til Vancouver. Her avløste kaptein Finn Dale i 1949 Einar Petersen som rederiets representant i San Francisco.

Den 15. november 1945 kom dampskipet *Hardanger* til Buenos Aires for første gang etter krigen for å laste kaffe i La Plata-havnene for Vestkysten. **Westfal-Larsen Line** hadde mistet sine to nyeste skip og flere av de eldre. I første omgang kom gamle *Evanger* fra 1920 og det eldste motorskipet, *Høyanger* fra 1926 inn i linjen. I april 1946 kunne nybyggingen *Falkanger* settes inn etter reparasjon og vinteren 1946/47 kom tre av de innkjøpte C1 A-skipene, *Siranger*, *Grenanger* og *Ravnanger*. I 1949 var det disse fire skip som opprettholdt linjen.

Den tyskbygde *Taranger* (1940) ble overtatt i 1946 og satt inn i Interoccean Line. Waterweg Fotos



Westfal-Larsen Line kom nå sterkt tilbake i sitt gamle ruteområde. Den ble på det jevne utført med fem skip, i rotasjoner som på 50-tallet sees å ligge på 140-145 døgn. Skipene kunne iblant laste like nord i Alaska, og tok først og fremst treforedlingsprodukter, trelast og stykkgoods fra Puget Sound, stykkgoods og frukt fra California sørover til Peru og Chile, derfra gjennom Magellan-stredet til Buenos Aires og så lasting nordover tilbake til Vestkysten gjennom Panama-kanalen. I dette seilingsopplegget ble Buenos Aires noe av en hjemmehavn. Her lå skipene gjerne 2-3 uker for lasting, her ble det gjerne skiftet mannskap, og flere faste rederiseilere slo seg ned i Argentina.

Linjen måtte hevde seg i konkurranse med amerikanske interesser som Moore-McCormack, W R Grace & Co, Prudential Line og andre. Likevel oppnådde den en solid markedsposisjon og stod på 50-tallet med 50-60 prosent av kaffeskipningene fra Brasil til Vestkysten.

En ny serie skip ble nå prosjektert og bygget ved BMV, *Hardanger* levert i juni 1954 og deretter *Nordanger* og *Evanger*. På 8600 tdw, godt utstyrt og med 15.5 knops marsjfart hevdet de seg i toppsjiktet i linjefarten ut fra Vestkysten.

To lignende skip var sommeren 1952 bestilt fra Nederlandsche Scheepsbouw i Amsterdam for levering i 1955, men begge ble utsatt på grunn av det svakere marked. Det første av dem ble imidlertid bygget som *Porsanger* og levert høsten 1958, mens det andre på tegnebrettet ble konvertert for Interocean Line og levert som *Villanger*.

At W-L Line i 1960/61 fikk ytterligere to nye skip, skyldtes begge konverterte tankkontrakter ved BMV, som resulterte i *Siranger* levert i mars 1960 - det siste av de tradisjonelle W-L-skipene - og den nyskapende *Brimanger* i oktober. Slik kom W-L Line på 60-tallet til å bli drevet med fem moderne og likeverdige skip.

Mens Westfal-Larsen Line kunne starte opp høsten 1945 mellom havner som hadde vært uberørt av krigshandlinger, stilte det seg verre for **Interocean Line**. Det krigsherjete Europa hadde stort behov for varer fra USA, men havneanlegg og infrastruktur i Le Havre, Antwerpen og Rotterdam var tildels sterkt skadet. Det tok derfor tid før linjen kunne starte opp igjen, men den ses i gang i 1946.

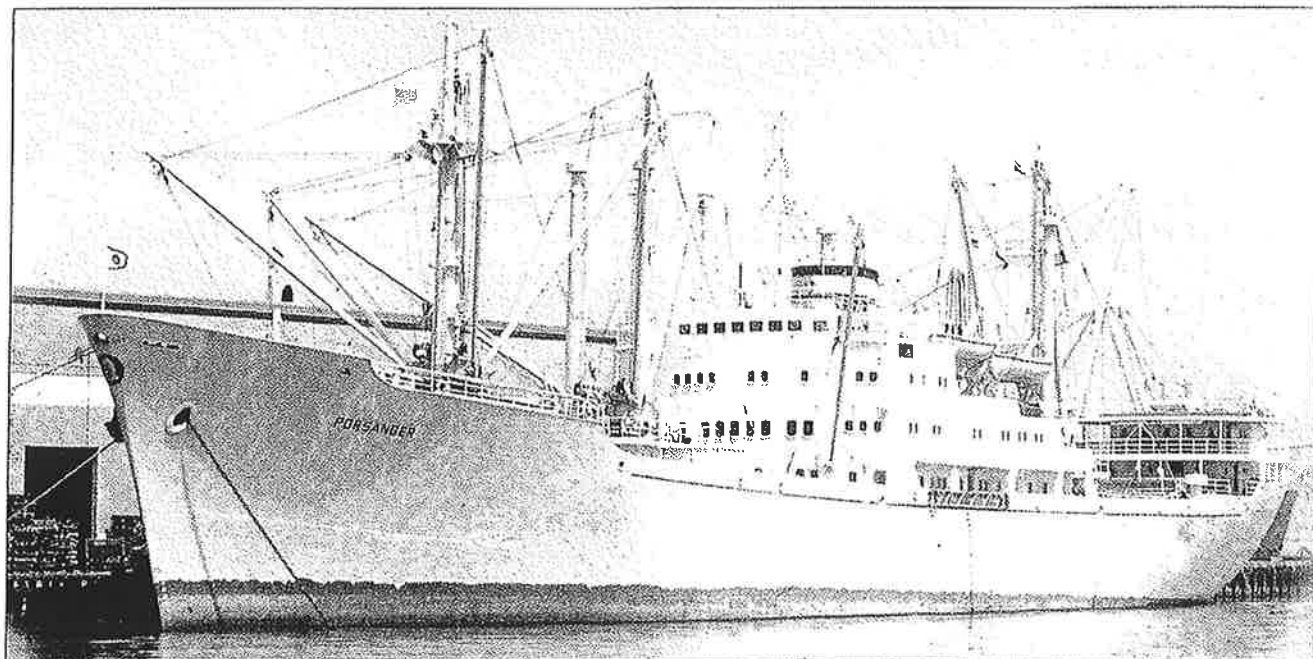
Rederiet hadde da sitt gamle flaggskip *Trondanger* igjen, samt søstrene *Villanger*, *Brimanger* og *Heranger*. I tillegg fikk det i januar 1947 overta *Taranger*, et tidligere tysk skip. Av de fire nybygg kom først *Brandanger* fra J L Thompson i Sunderland i mars 1949. Det var imidlertid de tre søstrene fra Kockums som vakte størst oppmerksomhet; *Berganger*, *Moldanger* og *Risanger* levert i 1950/51. Under prøveturen 18. mars 1950 kom *Berganger* opp i 20.2 knop, drevet av en lisensbygget MAN-maskin på 8000 bhk. Alle fire bar et umiskjennelig W-L-preg og tok seg flott ut med grått skrog, grøn vannlinje og gule mastre og skorstein.

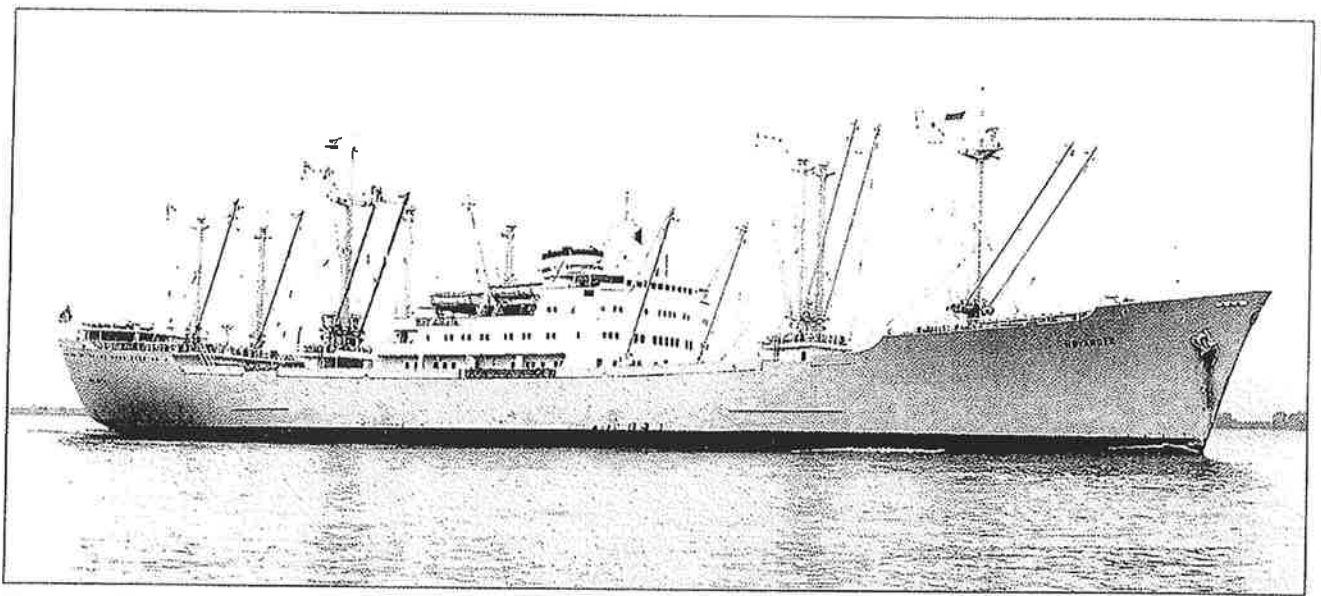
Da linjen i 1951 også fikk tildelt den nye *Sandanger* fra Akers mek Verksted ble den betjent av 7 hurtiggående skip: *Trondanger*, *Taranger*, *Brandanger*, *Berganger*, *Moldanger*, *Risanger* og *Sandanger*.

Interocean Line gikk etter en stram seilingsplan med rundt 60-65 dagers rundturer; iblant lenger pga streik eller sen ekspedisjon. Den hadde faste havner; i Europa var det Antwerpen, Rotterdam, Hamburg/Bremen og London. På Vestkysten var det vanligvis Los Angeles for lossing, derfor nord til Vancouver og lasting i Puget Sound, Portland, San Francisco og Los Angeles.

I tidsbruk tok runden på Vestkysten, fra Panama til Vancouver og tilbake, rundt 30 dager; overfarten fra Panama til Antwerpen tok rundt 11-12 døgn og ekspedisjonene i

Porsanger (1958) var bygget for Westfal-Larsen Line og var i klasse med de tre skipene fra BMV i 1954/55. NSS-Freiholtz-samlingen





Høyanger (1958) og halvøsteren Villanger ble rederiets flaggskip. Waterweg Fotos

Europa rundt 14 dager. I det hele fremstår Interocean Line som en langt strammere operasjon enn W-L Line med sine mange og varierende havner.

Interocean Line sies å ha vært rederiets beste linje, resultatmessig. Den opplevde noen gode år på 50-tallet, riktignok varierende med konjunktorene, med sterke resultater i 1955-57 og deretter en forbigående svekkelse i 1958-60. Dette førte til beslutningen i 1955 om å bygge to nye skip på 10000 tdw, *Villanger* fra J.L. Thompson i februar 1958 og *Høyanger* levert fra Nederlandsche Scheepsbouw i mars 1959.

Høyanger og *Villanger* representerer kulminasjonen av Westfal-Larsens linjeskip; store skip på rundt 600.000 kubikkfot, hvorav 100.000 kbf kjølerom, og gode for 16-17 knop. Men de var ikke søsterskip og hadde forskjellig maskineri, henholdsvis Doxford og Stork.

Tradisjonelt hadde utgående last fra Vestkysten vært rikelig; på 50-tallet fant rederiet også en godt betalt returlast i form av biler fra Storbritannia. I årene 1949-1955 ble det transportert rundt 50.000 biler, vesentlig fra London, og året 1957 ble linjens beste med hele 17.000. Bilene ble tatt inn på tanktopp og mellomdekk, men nybyggene *Villanger* og *Høyanger* fikk desuten letter, demonterbare bildekk, samt kornskott av aluminium.

Linjen ble i 1960 rapportert å ha høyere inntjening enn Rederiforbundets statistikk viste, og den hadde da fått del i skipningene av polert ris fra USA til Tyskland, samt inngått en ny 3-årskontrakt for biler fra England.

Linjene på 60-tallet

Etter at Southern Cross Line var avviklet i 1960 drev rederiet videre Interocean Line mellom Vestkysten og Kontinentet og Westfal-Larsen Line fra Vestkysten rundt Sør-Amerika. Til rådighet i 1961 hadde selskapet her 18 linjeskip, hvorav følgende var fast employert:

Interocean Line	<i>Taranger, Brandanger, Berganger, Moldanger, Risanger, Sandanger, Villanger, Høyanger</i>
W-L Line	<i>Eidanger, Hardanger, Nordanger, Evanger, Porsanger, Siranger og Brimanger</i>
Trampfart	<i>Falkanger, Grenanger, Ravnanger</i>

Interocean opprettholdt 14-daglige avganger med åtte skip. Her var det fart og style.

Westfal-Larsen Line bar mer preg av «flytende supermarket» med mange og varierende anløpssteder, men style og standard her også.

Linjene var godt innarbeidet, men led under vanskelige arbeidsforhold i amerikanske havner med streik og konflikter. Likeledes kom de gjennom 60-tallet til å lide under sterkt stigende kostnader under norsk flagg.

Linjen på Sør-Amerika ble tidlig utsatt for diskriminering, først i land som Peru, senere i Argentina og Brasil, hvor nasjonale linjer ble foretrukket. Også USA forbeholdt en stor del av utgående last under hjelpeprogrammer til egne skip. For W-L Line betød det at den mistet sin andel av kaffeskipningene fra Brasil og måtte søke å kompensere dette med andre typer last.

I Interocean Line var konkurransen hard, samtidig som det på sikt lurte utfordringer fra containere og enhetslaster, som skipene ikke var egnet for. For å oppnå en viss rasjonalisering søkte rederiet sammen med Fred Olsen & Co, som drev sin Pacific-linje på samme strekning, men utgående fra Norge. I oktober 1966 ble linjene slått sammen som **Fred Olsen Interocean Line** - gjerne kalt «Interolsen».

Samarbeidet forutsatte fire skip fra hvert rederi, og *Villanger, Høyanger, Berganger* og *Moldanger* ble valgt. *Risanger* ble overført til W-L Line der den avløst C1 A-skipet *Eidanger*. Samarbeidet ble fulgt av en teknisk oppgradering, hvor de fire skipene fikk bygget om mellomdekkene med flush luker og sideporter for truck-håndtering av last. For første