

Arnulf L'Orsa a/s

Petroleumstransporter siden 1962

Av Arne Bardalen

L'ORSAS TANKLEKTERE har gjennom mer enn 35 år pløyd Oslofjorden fullastet med det meste fra tungoljer til lette flybensiner. Selskapet er et rent familieforetak og ikke blant shippingaktørene man leser om i avisene. På begynnelsen av 80-tallet hadde rederiet hele 90 mann ansatt, blant annet i et eget dykkerfirma og på to tankskip i fart på norskekysten. Disse to områdene falt så bort, og rederiet levde en periode tilbaketrukket i Oslofjorden. Investeringen i motortankeren Lotus i 1995 kom imidlertid til å endre på dette, da både Nord- og Østersjøen ble lagt for baugen.

Tørrlasteskipet Opo fra 1946 tilhørte rederiet Thoresen & L'Orsa i perioden 1954-63, og var dermed L'Orsas første skip. Foto via rederiet.



Arnulf L'Orsa jr. var født i Vika 15. november 1913 som sønn av kommandørkapteinen og overlosen, den første Arnulf L'Orsa, og hustru Anna L'Orsa fra Tønsberg. Han begynte sin shippingutdannelse blant annet i det dengang kjente meglerfirmaet Spencer i Hamburg i 1936. Krigen brøt imidlertid løs, og sommeren 1940 kom L'Orsa seg til London for å tjenestegjøre i Nortraships tankavdeling. Her ble han værende til krigens slutt. Før krigen hadde L'Orsa også arbeidet en tid som tankmegler hos G.J. Mejlender, og etter hjemkomsten til Norge fortsatte han en periode der. Etter en tid etablerte han imidlertid selskapet Thoresen & L'Orsa A/S sammen med Arild Thoresen. Selskapet drev som tankmeglere, agenter og prosjekt-

makere innen ulike felt, med slutning av cementbåter til Nord-Norge som hovedbeskjeftigelse.

Selskapet entret rederibransjen gjennom rollen som befrakter og megler for tørrlasteskipet *Opo*. Dette var opprinnelig et britisk marinefartøy av LCG (M) type, og tilhørte nå skipsreder A. Bervig i Oslo. I 1952 ble en ny tørrlastebåt tatt i befraktning under *Opo*-navnet. Denne fikk imidlertid en kort karriere, i det den forliste ved Stad i september samme år. Besetningen på seks ble imidlertid reddet.

Det påfølgende år prøvde så selskapet seg for første gang i rederrollen gjennom kjøpet av en tredje *Opo*, den tidligere *Sauda* bygd i 1946. Bakgrunnen for dette var en fraktkontrakt inngått med Grønlands Handel i København. Båten gjennomgikk snart ombygging til motordrift ved installasjon av en GM maskin på 500 bhk. Frakt av sildemel til Frankrike kom til å bli en av hovedbeskjeftigelsene for fartøyet. Midt på 50-tallet ble det satset på selfangst, og et tomt skrog beliggende i Ålesund ble overtatt av selskapet for ombygging til selfanger. Skroget ble ført til verksted i Cuxhaven, og senere satt inn i selfangsten som *Selbarden*.

På slutten av 50-tallet ble Thoresen & L'Orsa A/S splittet. Selfangsten tok slutt, *Opo* (III) og *Selbarden* fikk nye eiere, og dagens eksisterende selskap Arnulf L'Orsa A/S ble dannet av samarbeidspartnerne Arnulf L'Orsa jr. og Jan Haufmann. Dette kom fra 1962 til å representere begynnelsen på oppbyggingen av det som siden har vært firmaets hovedbeskjeftigelse - oljetransport på norskekysten. Hovedgrunnlaget for det nye selskapet var nemlig en voluminøs kontrakt med Mobil Oil på årlig lektektertransport av 50.000 tonn raffinerte oljeprodukter i Oslofjorden. Disse lokale petroleumsskipningene fra importanleggene utover i fjorden og inn til Oslo var hittil i stor grad blitt utført med oljeselskapenes egne lektere.

Til dette formålet gikk selskapet samme høst til anskaffelse av den svenskbygde tanklekteren *Veritas 4* beliggende i Göteborg. Den ble kjøpt usett, og fikk navnet *Pegasus* etter hesten i Mobils logo dengang. Lekteren var bygd ved Götaverken under depresjonen, og



Selfangeren Selbarden tilhørte Arnulf L'Orsa i en toårsperiode fra 1956. Foto via rederiet.

hadde svært tykke hudplater. Før L'Orsas overtakelse hadde den ligget opplagt en lengre periode i Göta Älv, med påfølgende sterk korrosjon i vannlinjesonen. Etter ankomst til Norge ble *Pegasus* dokket ved Aker, og tæringssonen fylt opp med "Belzona" stålplast. *Pegasus* gikk inn i tradene Fagerstrand-Sjursøya for Norsk Brændselolje og Granerudstøa-Sjursøya for Shell, begge lastehavnene beliggende på Nesoddlans vestside. Bunkringstjenester inne på havnen var også et viktig engasjement. *Pegasus* fikk senere navnet *Bonus* som følge av innføringen av registreringsplikt for lektere mot slutten av 1970-tallet. Osloederiet P. Pedersen & Søn kom i hovedsak til å stå for slepingen av lekterne fram til dette

selskapet ble overtatt av Bukser og Bjergningsselskapet i 1973.

På midten av 1960-tallet overtok L'Orsa skipsverftet Tjøme Verft & Bunkerstasjon. Verkstedet kom til å fungere som base for oppbyggingen av flåten i Oslofjorden gjennom selskapet Mågerø Verft A/S. Mågerø ble holdt i drift som skipsverft fram til utgangen av 1995, og er i dag omdisponert til marina for fritidsbåter, fortsatt under L'Orsas eie.

Lekterkapasiteten ble snart utvidet, idet en oljelekter på 650 dødvekttonn ble kontrahert ved A/S Seutelvns Verksted i Fredrikstad sommeren 1964. Den 18. august strakk verkstedet kjølen på sitt bygg nr. 87, den kommende *Nimbus*.

Tanklekteren Nimbus går ut fra Norsk Brændseloljes tankanlegg på Fagerstrand sommeren 1965. I bakgrunnen buksenes Pegasus til kai av en av Bukser og Bjergningsselskapets amerikanere. Foto via rederiet.





*Motortankeren Loen trafikkerte vestlandskysten og Oslofjorden under L'Orsas flagg en tiårsperiode fra 1965. Her er den fotografert etter at baugen ble avkortet for fart på Telemarkskanalen. Den ble senere ombygd til flytedokk, og eksisterer i dag som husbåt.
Foto via rederiet.*

Nybygget ble levert den 29. desember 1964, og tradisjonen med L'Orsas senere så velkjente "us" suffiks var et faktum.

Kort tid senere ble den 550 dødvekt-tonn store BP 6 overtatt fra Norsk Brændselolje A/S i Oslo som rederiets tredje lektet. Den var opprinnelig bygd i Sandefjord for Den norske Amerikalinje i 1921. Navnevalget falt denne gang på *Plus*, med indre Oslofjord som fartsområde. Den ble senere omdøpt *Minus* av hensyn til registreringen, og forble i L'Orsas eie frem til 1979. Snart fikk selskapet også driftsansvaret for Mobils lille motortanker *Mobil 51*. Båten fikk navnet *Loen*, og kom i hovedsak til å trafikere Vestlandet. Etter en periode i Oslofjorden med blant annet fart på Slagen og Telemarkskanalen ble den mot slutten av 70-tallet overdratt til Mågerø Verft. Der ble den etterhvert ombygd til det mest ugjenkjennelige, en flytedokk for skøyter og mindre fartøyer.

Etter tre års drift var det i 1965 duket for en vesentlig utvidelse av selskapets petroleumstransporter. En kontrakt ble nemlig inngått med Norsk Brændselolje A/S om skipning av oljelaster i nordnorske farvann. Dette resulterte i kontrahering av en motortanker med 430 tonns lasteevne, igjen ved Seutelven i Fredrikstad. Fartøyet ble levert som *Lovik* påfølgende år. Det var på mange måter et egenartet fartøy rederiet fikk levert, basert på erfaringer og kunnskaper hos rederiinspektør Bervik og verftets folk. Blant annet var det et av de første småskip som oppnådde klassifisering +1A1 - E0 i Det Norske Veri-

tas. Dette betydde at skipet kunne seile med ubemannet maskinrom i inntil 24 timer. To Schottel azimuth-thrustere ble valgt som fremdriftsmiddel, noe som resulterte i at en maksimal del av skroget kunne utnyttes til lastetanker. Prepareringen av tankene skulle by på muligheter for å føre såvel tunge oljer som lette bensiner, jetbrensel etc. Dette markedssegmentet ble i januar 1968 styrket med nok et Seutelven-bygg, *Lotind* på 450 dødvekttonn. Hun var en noe forlenget søster til *Lovik*, og kom i hovedsak til å trafikere området Kirkenes-Mongstad.

Den enes ulykke kan være til andres nytte. I 1969 kom Stavanger-tankeren *Hestia* i brann ved Fagerstrand i Oslofjorden, og satt på grunn ved Digerud lykt. Asfaltlasten ble losset av *Pegasus*, og vraket slept til oljevernstasjonen i Horten. L'Orsa overtok etter en tid restene av fartøyet, og brakte det året etter til Mågerø for nedrigging og ombygging til tungoljelektet. *Hestia* ble så snart satt i fart i Oslofjorden som *Opus*.

Shell N 69, en lektet på hele 840 dødvekttonn, ble chartret fra Shellbåtene i mai 1971. Den fire år gamle lekteren, som fikk navnet *Festus*, ble senere eiermessig overtatt av L'Orsa. Hun kom i flere år til å bli benyttet i clean-farten med bensiner og gassoljer, og seiler i dag fortsatt under selskapets flagg som bunkerslektet på Oslo havn. Sammen med lekteren fulgte også den 40 årige slepebåten *Shell N 35*, som kom i fart under navnet *Lotus*, senere *Lotug*.

Denne kom i hovedsak til å betjene *Bonus* inne på havnen, og var i flere år rederiets eneste taubåt.

I 1975 ble nok et brannherjet fartøy overtatt, denne gang den 19-årige liberiareregistrerte tankeren *Makurdi*. Den ble etter overtakelse i Haugesund brakt til Mågerø for mulig nedrigging til lektet. Etterhvert falt brikkene på plass, de nødvendige fraktkontraktene ble inngått og arbeidene kunne ta til. Ombyggingen medførte måneder med høy arbeidsbelastning for verftets arbeidere, men det gav resultater. Rederiets til nå største lektet fikk omsider navnet *Janus* under en prikkfri dåpssermoni den 4. juni 1977. Båtene ved verftet var flaggprydet, Tjømø Skole Musikkorps spilte, og etter seremonien samlet alle seg i kanten til taler og servering.

Det viste seg imidlertid at den stolte nyervervelsen kom til å få en kort karriere. Etter bare omlag ett års vellykket seiling i clean-farten ble *Janus* lørdag 24. februar 1979 rammet av en kraftig eksplosjon under lasting ved Slagen-tangen. Bensin og gassolje hadde lekket ut i pumperommet, og derfra trengt seg videre inn i maskinrommet hvor en gnist fra en hjelpemotor antente det hele. Eksplosjonen var så voldsom at en av mannskapet, som befant seg i båtens kontor, ble drept momentant. Full brannalarm ble slått på kaien, og skumapparatene der mobilisert. Siden kom også Tønsberg Brannvesen til, og røykdykkere fant den omkomne. Lekterens innredning ble fylt med skum, og forble slik inntil brannen kom under kontroll. *Janus* ble senere slept til tankrenseanlegget i Horten for lossing og videre gassfriing. Det viste seg senere at anbudene på en gjenoppbygging kom til å overstige assurance-summen, slik at lekteren ble kondemnert.

Etter ulykken ble *Nimbus* umiddelbart satt inn i de frakter som *Janus* skulle ha hatt. Da det så endelig ble bestemt at *Janus* ikke skulle gjenoppbygges, ble det hurtig inngått kontrakt med Sarpsborg Mek. Verksted om forlengelse av *Nimbus* med 10,4 meter. Tegninger og Veritas-godkjennelse forelå allerede, og den 6. august 1979 ble lekteren levert til verkstedet. Arbeidene gikk som smurt, og etter tre uker, ti dager før tiden, ble lekteren atter satt i fart, med lastekapasiteten øket fra ca. 650 tonn til 920 tonn. Samtidig ble pumpekapasiteten øket.



Lovik fotografert rett etter levering i juli 1966. Den var enestående for sin tid med blant annet to Schottel azimuth-thrustere til fremdrift og E0-klasset maskineri. Båten går i dag i fart mellom greske øyer for en lokal operatør. Foto via rederiet.

1970-årene hadde som følge av et stigende norsk oljeforbruk representert en betydelig vekstperiode for selskapet. Lekterflåten hadde hele tiden vært i ekspansjon, mens tauingen i hovedsak var blitt utført av innleide slepebåter. Stigende leierater førte til forsøk på å endre dette bilde, og i begynnelsen av november 1978 ble rederiets første nybygde taubøt levert som *Lokraft* fra Mågerø Verft. Kjølstrukkingen fant sted innendørs i januar, og "fødselen" må karakteriseres som keisersnitt, i det man måtte fjerne deler av veggen i byggehallen for å få skroget ut. Båten, som var av typen Selmer Tug Mark IV, ble bygd etter tegninger fra Selmer Sea Equipment. Det var opprinnelig Hauge-sunds Slip som hadde fått i oppdrag av F. Selmer å produsere en serie av den nye Mark IV slepebåten, men L'Orsa fikk imidlertid lov til å lage ett eksem-

plar for eget bruk. *Lokraft* kom sammen med *Lotus*, nå omdøpt til *Lotug*, til å representere en overgang fra bruk av innleide taubåter til egen tonnasje. Bukser og Bjergningsselskapets båter måtte imidlertid fremdeles trå til ved behov.

På denne tiden representerte laster til Sjursøya fra henholdsvis Granerudstøa (Shell) og Fagerstrand (Norol) samt fra Slagen (Esso) til havner på strekningen Moss - Kristiansand rederiets hovedbeskjeftigelse. Nye fjellhaller var blitt utsprengt i Ekebergåsen i årene 1975-78 ved siden av det eksisterende Ekeberg Oljelager fra 1970. Dette nye anlegget, kalt Ekebergtank, ble tatt i bruk av Esso i siste halvdel av 1978, og fratok rederiet i størrelsesorden transport av 80 - 100.000 tonn tungolje årlig. Med dette var den tidligere lektringen av oljeprodukter inn til Oslo havn redusert til et minimum. 1977 ble dermed et volummessig toppår. *Lotug* stod fortsatt for slepingen i indre Oslofjord, det ville hovedsakelig si jetfuel-lektringen med *Bonus* fra Granerudstøa til Fornebu og bunkringsvirksomheten med *Festus* inne på havnen. Kystslepingen ble forøvrig betjent av den nye *Lokraft* med lekterne *Nimbus* (clean) og *Opus* (dirty).

Driften av taubåtene *Lokraft* og *Lotug* hadde inntil inngangen til 1980-

Motortankeren Hestia av Stavanger ble overtatt av L'Orsa og bygget om til lekteren Opus ved Mågerø Verft. Foto via rederiet.



Tanklekteren Janus under slep av B+B's Bryteren i 1978. Som Opus var også denne en nedrigget tankbåt. Etter snaue to års drift ble den imidlertid totalskadd i en dødbringende eksplosjon i februar 1979 under lastning ved Slagenraffineriet. Foto via rederiet.





Tanklekteren Nimbus fotografert i Lokrafts kjølvann. Nimbus ble levert fra Seutelven i 1964, og er fortsatt i L'Orsas flåte. Foto via rederiet.

årene vært så tilfredsstillende at rederiet ikke hadde noen spesielle betenkeligheter da oljeselskapene våren 1980 oppfordret selskapet om å gjøre seg mer uavhengige av innleide taubåter. Ratene for leieslep var etterhvert også blitt uforholdsmessig høye, og denne kombinasjonen førte til at taubåtflåten ble utvidet med to ekstra enheter dette året. I mai ble den tidligere svenske isbryteren *Törefors* overtatt. Båten var bygd for isbryting på Väneren i 1952, og fikk etter innflaggingen navnet *Loffjord*. Med sine 1080 bhk kom den til å bli øremerket for isen, spesielt i Drammensfjorden. Den andre taubåten, *Loknekt*, innkjøpt fra Nord-Norge som *Molinda* sammen med flatlekteren *Pokkus*, skulle betjene Oslofjorden forøvrig fra Færder og innover. Med sine nå fire

enheter hadde rederiet skaffet seg full dekning for egne slep, bortsett fra i ekstrene issituasjoner.

Omstendighetene rundt overtakelsen av *Loknekt* er verd en nærmere omtale. Den ble kjøpt stående slippstilt i Svolvær, og hadde en lang rekke konkurser bak seg. Båten var i tillegg bygd uten noen kontroll av Skipskontrollen og hadde således en lang rekke pålegg. Rederiets egne mannskaper i Svolvær fikk i oppdrag å føre båten ned til Mågerø Verft, hvor det måtte isbryter til for å få den inn. Etter en stund på slipp ble det snart fastslått at en ombygging ville komme i den beste sesongen for verkstedet, og det ble følgelig innhentet tilbud fra Ekstrand Verksted på arbeidet. Den ble der behørlig om-

bygd med svingbare Kort-dyser, avkortet styrehus og diverse forbedringer. I tillegg ble hele skroget sveist om igjen. Resultatet ble en sinna liten plugg på 700 bhk med god trekraft og manøvreringsevne. Den opprinnelige tanken hadde vært videre salg, men det ble besluttet å benytte båten selv i en prøveperiode for betjening av *Opus* med tungoljetransportene i indre Oslofjord.

En egen dykkeravdeling ble startet opp på Mågerø i 1976 under navnet L'Orsa Diving. Utgangspunktet var anskaffelsen av et spesielt børsteutstyr for rengjøring av skipsbunner. En egenutviklet metode for undervannssveising av anoder fant snart utstrakt anvendelse, spesielt i off-shorenæringen. Flere båter var opp gjennom årene knyttet til driften av dykkervirksomheten, den mest kjente ble motorskøyta *Lotroll* på 64'. For å komme nærmere markedet besluttet selskapet å flytte aktivitetenes hovedbase til Haugesund i 1982. Virksomheten ble til slutt solgt til de ansatte ved årsskiftet 1986/87.

Rederiet satset ved inngangen av 80-tallet ytterligere på drift av egne slepebåter, da Molinda og Törefors ble kjøpt og omdøpt henholdsvis Loknekt og Loffjord. Foto via rederiet.



Som et ytterligere forsøk på å være selvhjulpne med taubåter, gikk L'Orsa i februar 1981 til innkjøp av den aldrende slepebåten *Namdalingen*. Selger brakte båten fra Trondheim til Mågerø Verft, hvor overtakelsen fant sted. *Namdalingen* fikk snart navnet *Loffjell*. Den kunne settes i umiddelbar drift og trengte bare mindre justeringer som tilpasning til sitt nye bruksområde. Tanken bak kjøpet var at båten skulle ligge som reservebåt ved Mågerø for selskapets andre slepebåter.

1981 kom dermed til å bli selskapets toppår hittil med tanke på taubåtflåten, som på denne tid talte hele fem enheter. Inngangen til 1980-årene representerte forøvrig et personalmessig maksimum, da arbeidsstokken under L'Orsa paraplyen, inkludert datterselskapene L'Orsa Diving og Mågerø Verft, talte hele 90 mann.

Sammen med *Loknekt* hadde selskapet også overtatt flatlekteren *Kineai* på tvangsauksjon fra Vesta. Lekteren lå delvis havarert ved Hemnesberget, og Rana Båtfabrikk påtok seg arbeidet med å berge og tette den. Slep til Tjøme ble senere arrangert, og etter ytterligere overhalinger ble den sertifisert ved juletider 1980 under navnet *Pokkus*. Dette brakte igjen rederiet inn i tørrlast-markedet, som var blitt forlatt ved salget av *Opo* (III) omlag 20 år tidligere. *Pokkus* første oppdrag ble omfangsrikt, nemlig transporten av fire 190-tonns søylefotmoduler fra Sjursøya til "Bingo"-riggen som var under bygging på Kaldnes. Lekteren ble i 1982 solgt til Elcon Leasing, for så å bli leaset tilbake til rederiet for fart i spotmarkedet i Oslofjorden. Fem år senere ble den imidlertid solgt til Norwegian Contractors, da verftskrisen i Oslofjorden hadde utradert markedet for modulslep.

Nedgangen i tungoljetransportene i Oslofjorden kom imidlertid til å bli så betydelig at satsingen på *Loknekt* og *Opus* som samarbeidspartnere over tid ikke viste seg regningssvarende. *Loknekt* gikk



Arnulf L'Orsa A/S drev egen dykkeravdeling i perioden 1976 til 87. Undervannssveising av anoder på borerigger var en viktig beskjeftigelse. Her er imidlertid dykkerbåten Lotroll fotografert i tjeneste etter Faste Jarls grunnstøting på Nesoddtangen i 1984. Foto via rederiet.

derfor i opplag, for senere å bli solgt til det tyske Werft Nobiskrug i august 1983. Den ble seilt til Kieler-kanalen av L'Orsas egne mannskaper. *Opus* ble etterpå om-disponert til bunkerslekter for tjeneste på Oslo havn, nå i *Loffells* kjølvann. Dette førte videre til at *Lotug* igjen gikk over i rollen som reservebåt.

Det gikk i 1981 lenge rykter om at den tre år gamle tanklekteren *West-Tank* lå for salg. Gjennom samme forbindelse som selskapet året før hadde kjøpt *Loknekt* og *Pokkus* av, ble det så enighet om kjøp av fartøyet i desember til gunstige betingelser. Lekteren, som fikk navnet *Cubus*, hadde imidlertid allerede

på sommeren blitt hentet i Bergen av *Lofford* på leiebasis. Den hadde dobbeltbunn, rustfrie coiler, store kjeler, epoxy coatede tanker, propellanlegg for manøvrering ut og inn fra kai samt god utrustning forøvrig. Bakgrunnen for kjøpet var opprinnelig at lekteren skulle erstatte *Opus* på tungoljesiden, men på grunn av markedsutviklingen kunne dette dessverre ikke realiseres. Noe skikkelig utnyttelse av *Cubus* ble det derfor ikke før ved påsketider 1983, da MOD (Ministry of Defence) slo til og leide den til hemmelig oppdrag for en periode på tre år. Den 9. april 1983 stevnet så *Cubus* ut fjorden, slept av *Lofford*. Denne tok lekteren til Kristi-



Taubåten Lofjell ble innkjøpt fra Trondheim i 1981, og sees her i fart på Glomma. Foto: Per-Erik Johnsen.



Cubus ved Slagenraffineriet isvinteren 1996. Under Falklandskrigen var den utleid til det britiske forsvaret og har siden 1986 forsynt Fornebu med jet-fuel. Foto via rederiet.

ansand, hvor den tyske *Jupiter* overtok. Ferden gikk videre til England, og deretter med slepebåten *Euroman* den lange reisen sydover til Falklandsøyene og krigshandlingene som dengang pågikk der. *Cubus* kom til å tjenestegjøre som drivstofflager for jetfuel ved flyplassen på øyene.

Jetfuelen til Fornebu hadde i mange år kommet fra anleggene på Granerudstøa (Shell) og Fagerstrand (Norsk Olje). 1983 ble imidlertid et vendepunkt i dette opplegget, da varene heretter skulle hentes på Slagen. Selskapet fikk omsider den nye Fornebukontrakten i sterk konkurranse med Esso, og *Bonus* og *Loffjell* gikk inn i denne farten. Et mindre kvantum skulle også skipes den korte distansen fra Ekeberg oljelager.

Året 1984 kom til å representere et merkepunkt for selskapet på flere områder. Dets leder gjennom 22 år, Arnulf L'Orsa jr., var fylt 70 år, og ville trekke seg tilbake. Hans sønn, Arnulf L'Orsa d.y., overtok nå rollen ved roret. Han hadde forøvrig vært knyttet til rederiet siden 1975. Videre kom viktige kapitler i selskapets historie til å avsluttes. Etter å ha seilt nesten 17 år sammenhengende på timecharter til Norsk Brændselolje A/S, A/S Norske Shell, Norske Esso A/S og Norsk Olje A/S, ble *Lovik* sagt opp fra 1. januar. Sørge- lige avgjørelser måtte følgelig tas - mannskapene ble sagt opp og båten ført til Mågerø i påvente av salg. Hun ble senere brukt som dykkerfartøy et par måneder, før salg til Hellas endelig gikk i orden på forsommeren 1985. Omsi-

der ble også den kondemnerte tanklekteren *Janus* solgt - kjøperen var Bjørnulf Mikalsen i Båtsfjord, som skulle benytte den innen fiskeoppdrett. Forøvrig ble Shells oljehavn på Granerudstøa nedlagt dette året. Dette medførte at lekteren *Shell N 63*, som selskapet tidligere hadde lånt av Shell, nå ble kjøpt og satt inn som reserve bunkerslekter under det klingende navnet *Rebus*.

Lotind kom til å fortsette i sitt certeparti for Norsk Olje fram til mai 1985, og fikk dermed en like lang karriere. Hun ble først solgt til greske interesser. Disse mestret imidlertid ikke oppgaven, og 17-åringen ble derfor solgt til danske kjøpere i Marstal i november samme år. Hun fikk nå seile videre en periode som bunkerstanker i danske farvann under

navnet *Conmar Tanker*. Konklusjonen etter salget var at både *Lovik* og *Lotind* hadde vært gode forretninger for selskapet, og en del av omstillingsprosessen for rederiet ble nå å klare seg uten disse inntektene i årene som fulgte.

Eventyret med *Cubus* på Falklandsøyene tok slutt i 1986. Da lekteren vendte tilbake til England var den helt ribbet for utstyr, og engelskmennene hadde hatt en stor jobb med å bringe den tilbake til sin opprinnelige stand. Etter den nødvendige rehabilitering ble *Cubus* levert tilbake til sin norske eier, for så å bli modifisert for jet-fuel transportene til Fornebu. Kapasitetsmessig var den 2,5 ganger så stor som *Bonus*, noe som medførte besparelser både i bunkers og mannskapsutgifter. *Lokraft* ble satt inn i slepingen av lekteren, som tok til i midten av november. Med sin store bollard pull og gode manøvreringsevne ble dette tillagt optimisme med tanke på resurssituasjonen for slep av den tunge lekteren i med- og motvind. *Bonus*, som hadde tilhørt rederiet siden starten i 1962, ble følgelig tatt ut av drift. Etter å ha blitt lagt ut for salg, havnet den snart i danske farvann som bunkerslekteren *Haar Bridge*. En 25-årig epoke var dermed over.

I 1987 ble den selvbygde *Lokraft* avhendet etter en driftstid på ni år. Den hadde vist seg som en meget bra lekterhåndteringsbåt, med god manøvreringsevne og et unikt styrehus. Imidlertid klarte den bare så vidt slepingen av *Cubus* Oslo/Slagen/Oslo på akseptabel

Forts. side 33

Motortankeren Lotind slippesatt på Mågerø sommeren 1985 i forbindelse med salg til Danmark. Foto via rederiet.



Slepebåten Lotus og lekeren Nimbus ved Sjursøya omkring 1973. Foto: Per-Erik Johnsen



tid, og var direkte ubrukelig i is som følge av propelldysene. Da kjøps-tilbudet fra stavangerrederiet Jonassen & Østbø så dukket opp midt i den verste isperioden, var det følgelig svært vanskelig å avstå fra salg.

Kort tid senere inntraff imidlertid omstendigheter som gjorde at man til tider kom til å angre på dette. Underveis i Mossesundet i januar samme år ble *Loffjord* rammet av en veivhuseksplasjon. Båten ble umiddelbart slept til Oslo av *Loffjell*, for senere å havne på Mågerø. Videre ble den tatt under slep av den svenske taubåten *Starke* til maskinbytte i Sæby i Danmark. Den 31. oktober var så båten atter på pletten etter et prosjekt i ettertid betegnet som et "mini-Mongstad". Etter mye fram og tilbake hadde man endt opp med en brukt MaK maskin på 1100 hk og nytt propellanlegg. Etter havariet ble *Bukser* og *Bjergnings Bryteren* umiddelbart innleid på bare boat certeparti. Kjøp av båt ble også vurdert, og trondheimsfarkosten *Tambur* ble innleid på prøve. Dette falt imidlertid ikke udelt heldig ut, da den blant annet med *Nimbus* på slep havarerte på vei ut Glomma, og gjorde vei i vellinga hos Sellebakk båtforening. Båten ble snart tilbakelevert etter et heller lite fruktbart opphold i Oslofjorden. *Loffjords* havari var følgelig en lite minneverdig hendelse, og for å understreke dette kan det nevnes at episoden blant annet nødvendiggjorde hjelp fra taubåtene *Bebe*, *Birger*, *Bjarte*,

Bjønn, *Bjørn*, *Breifjord*, *Bryteren*, *Fred Flintstone*, *Fru Olsen*, *Krutt*, *Melløs II*, *Samson*, *Tambur*, *Tor* og *Thor III*.

Den nylig ervervede tanklekeren *Rebus* fikk endelig oppdrag mot slutten av 1987. Den ble nå liggende på Greåker med tallolje, og foretok enkelte overføringer av det samme produktet lokalt på stedet. *Rebus* ble nå betjent av den innleide taubåten *Bjørn*.

Etter at *Loffjord* var kommet vel i drift igjen, seilte den i vanlig fart med *Nimbus* ute i fjorden fram til vårtiden 1988. 1987 og 88 ble imidlertid tunge økonomiske år som følge av havarier, innleide taubåter og oppbyggingen av et nytt marinaanlegg på Mågerø. Selska-

pet valgte derfor å akseptere et tilbud fra Arne Nilsen Slepebåter A/S i Fredrikstad på sleping av *Nimbus* og *Rebus*, som igjen medførte at *Loffjord* ble flyttet innover i fjorden til håndtering av *Cubus* og *Opus*. *Loffjell* ble så overtatt av Arne Nilsen på en leie/kjøpsavtale i november samme år. For å bedre på økonomien ble også *Loffjord* solgt. Denne gikk imidlertid til Custos Finans Nord, for igjen å bli leaset tilbake over en periode på fem år.

Høsten 1989 var det igjen duket for en historisk begivenhet, da gamle *Lotus* ble hugget på Mågerø. Den hadde da ligget flere år i opplag, og nye krav fra myndighetene gjorde den ikke lenger formålstjenlig. Økonomien kom igjen

Tanklekeren Friertank ble leiet inn i perioden 1990-93 under navnet Pondus. Her i opplag ved Mågerø Verft. Foto via rederiet.





Opus fotografert ved avgang Horten i 1984. Taubåten Towing Chiefman slepte lekteren til sin kjøper i London. Friskus til høyre. Foto via rederiet.

på bedringens vei ved inngangen til det nye tiåret, og selskapet var igjen i markedet for flåteekspansjon. En engelsk tankbåt var dengang nær ved å bli overtatt. Dette kjøpet ble imidlertid kansellert i tolvte time. Datterselskapet Workshop hadde imidlertid allerede i 1987 ervervet den gamle slepebåten *Sjøgutt* som et restaureringsobjekt. Etter en aktiv vedlikeholdsjobb på Mågerød de påfølgende årene, ble båten i 1990 innsatt som reserve for *Loffjord* på Sjursøya under det nye navnet *Lomax*. *Lomax* ble den sjette taubåten i rekken til å seile under L'Orsa-logoen.

Siden midten av 80-tallet hadde *Festus* periodevis vært involvert i lektring av brukt lut for Norsk Hydro mellom Rafnes og Moss. Denne enheten var nå satt

inn i clean-farten i Oslofjorden, og selskapet satset følgelig på bare boat leie av lekteren *Friertank* fra et rederi i Brevikstraktene. Lekteren fikk grunnet sitt utseende navnet *Pondus*, og tok fatt på både frakt av brukt lut og pyrolyseolje. På grunn av svært aggressive laster opplevdes en del problemer med pumpesystemene ombord, men under slep av den innleide taubåten *Grizzly* kom lekteren til å operere fram til kontrakten ble mistet til Seatrans i 1993. L'Orsa ble deretter engasjert for å finne en kjøper til *Pondus*.

Som et resultat av anstrengelsene for å utvide selskapets arbeidsområde valgte man å etablere en tankmeglingsavdeling i 1991, og det ble opprettet samarbeid med Polish Steamships Company

i Gdansk. Oppmerksomheten ble holdt mot det gamle Øst-Europa, og som en kuriositet må det nevnes at selskapet sluttet to tankskip fra Caspian Shipping Company i Azerbaijan en periode i 1992. Megling av skipsreparasjoner kom også til å spire til et nytt viktig arbeidsfelt i denne perioden, da det ble opprettet representasjonsavtaler med blant annet verftene Ship Repair Yard "Gryfia" i Szczecin og Tyne Dock Engineering i Newcastle. Siden har det blitt flere verksteder, blant annet Cammell Laird shipyard i Liverpool og det kinesiske Dalian Cosco Marine Engineering nær Beijing. Begynnelsen av 1990 årene ble følgelig en økonomisk vekstepoke, både som følge av de nevnte meglingsengasjementer og en ny økning i lektringsmarkedet. Det viste seg imidlertid også bli en tid til ettertanke, da selskapets grunnlegger, Arnulf L'Orsa jr., gikk bort høsten 1993, nær 80 år gammel. Han hadde til det siste viet selskapet stort engasjement.

Nye endringer i lekterflåten var i vente. Etter 23 års drift gikk *Opus* i opplag våren 1993, mye som følge av høy alder og uforholdsmessig store vedlikeholdskostnader. *Festus*, som en tid hadde operert i clean-fart i fjorden, gikk så inn i *Opus* sted. Det kom imidlertid til å vise seg at *Opus* tid under norsk flagg snart var over, og lekteren ble solgt "as is" til det Londonbaserte selskapet HCH Services i juli året etter for transport av vegetabilsk olje i Themsen. Dette var forøvrig det samme selskapet som året før hadde overtatt Essos

Motortankeren Lotus ble innkjøpt fra Storbritannia i 1995. Den er på 1065 dødvektstonn, og trafikkerer Oslofjorden med avstikkere på Nord- og Østersjøen. Foto via rederiet.



skyvelektersystem, *Esso Oslo* + lekterne *Esso 12* og *13* for samme trade. Selskapets til nå siste lekterinvestering ble gjort samme år, om enn en svært rimelig sådan. Det dreide seg nå om den gamle traveren *Fina 6*, som hadde trafikkert indre Oslofjord i en årrekke. Den sertifikatløse lekteren fikk snart det livlige navnet *Friskus*, men var i første rekke tenkt lagt ut for videre salg eller bruk som lagerfartøy. *Friskus* kom til å oppnå en spesiell karriere i selskapet. Allerede i 1995 ble den overført til søsterselskapet Morola (Oslo) for nye oppdrag, og under sitt nye navn *Mågerøen* ble den snart fikset opp og forankret som bølgebryter ved L'Orsas voksende marinaanlegg på det gamle Mågerø Verft-området. Gammelt materiell kom og gikk. Den nylig ervervede *Lomax* fra 1907 ble avhendet "as is" til en vestlandsreder i 1994 grunnet problemer med sertifiseringen. Båten hadde imidlertid gitt lærdom om investering i gamle båter. Historien hadde vist at når man først har tatt en beslutning, i dette tilfellet "det er denne vi skal bygge om", så må man stå løpet fullt ut, selv om en ser på regningen at en skulle gjort noe helt annet. *Lomax* avgang førte til at *Loffjell*, på denne tid seilende som *Duga* for Arne Nilsen på en hire/purchase "deal", ble hentet tilbake som reservebåt.

Nye arbeidsfelt innen megling til tross, tanktransporter hadde siden starten i 1962 alltid vært selskapets kjerneområde. Man hadde lenge grublet over mulighetene på igjen å entre tankskipsmarkedet, noe som snart kom til å gi materielle resultater. Den 10. oktober 1995 ble en spesiell dag. Da ble den 1065 dødvektstonn store motortanke-*ren Beckenham* overtatt som *Lotus* i Rochester fra sin tidligere eier, britiske Crescent Shipping. En utvidet transportkontrakt med Esso hadde gitt grunnlag for nyinvesteringen, som var tidsriktig utrustet med dobbel hud. Båtenes operasjonsmessige nøkkelområde var Oslofjorden, men det var snart også duket for seilas på både Kattegatt og Østersjøen.

Investeringen kom til å resultere i enda en seilende enhet under selskapets flagg. Siden skipper og medeier Edvard Asebo fra Arne Nilsens taubåt *Big* kom over til *Lotus*, måtte han kjøpe seg ut fra samarbeidet med Arne Nilsens tru-



Lokraft (II), den tidligere svenske isbryteren Runskär, har vært drevet på leiebasis siden isvinteren 1996. Båten er fra januar 1998 eiermessig kontrollert av L'Orsa. Foto via rederiet.

badurer. Behovet for en god båt i isen var tilstede, og *Big* ble innleid på bare boat under navnet *Lokraft*, et tradisjonsrikt sådan i rederiet. Båten videre skjebne var lenge uklar. Etter et større reparasjonsopphold i Szczecin forsommeren 1997 ble imidlertid båten kjøpt av Morola (Oslo) A/S for videre bare boat utleie til Arnulf 'Orsa A/S.

Lotus og den øvrige virksomheten, spesielt jet-fuel transportene med *Cubus*, kom til å gi selskapet økonomisk vekst i siste del av 90-tallet. Skyer ligger imidlertid unektelig i horisonten. Den nye hovedflyplassen på Gardermoen kommer til å frata rederiet et viktig inntektsgrunnlag. Men som så ofte, der noe glipper venter gjerne nye utfordringer!

Flåteliste

✓ Tørrlasteskip:

OPO (III) - L L O M

L 149,9' B 30,6' D 10,8'

495 brt 301 nrt 620 tdw (1955)

4.1946 A/S Moss Værft & Dokk, Moss, bygg nr. 109. Levert som *Sauda* til den norske stat, men opprinnlig kontrahert av det tyske industriselskapet Nordag. Slept til Fredrikstad for utrustning.

1946 Solgt til Skips-A/S Beran, Oslo, og fullført for selskapets regning som *Burøy*.

Opprinnelig 517 brt, 284 nrt,

4-syl compound dampmaskin 72 nhk,

bygget Fredriksstad mek Verksted

1949 Rederiet konkurs, opplagt i Drammen.

10.1949 Solgt til Lovin Bratlid, Oslo.

2.1950 Levert ombygd til selfanger i Kiel

8.1950 Opplagt i Ålesund.

11.1950 På auksjon til Christiania Bank & Kreditkasse, Oslo for NOK 700.000,-

7.1951 Solgt til E.B. Aabys Rederi A/S, Oslo.

7.1952 Solgt til A/S Ryvarden (F.N. Nordbø), Haugesund, omdøpt *Haugland*.

1953 På islandsfiske.

2.1954 Solgt til Skips- A/S Opo (Thoresen & L'Orsa A/S), Oslo, for NOK 370.000,-, omdøpt *Opo*.

6.1954 Ombygd til motorskip, M8 500 bhk General Motors.

1958 Nytt maskineri 2M6 300 bhk GM, giret til en propell.

5.1963 Solgt til A/S Kvitøy (Paal Aarseth), Vartdal/Ålesund, omdøpt *Sæl*.

Ombygd til selfanger.

9.1972 Solgt til Brødrene Sørensen A/S, Stathelle/Brevik, rigget ned til lekter i 1973.

1998 Eksisterer fortsatt.

Selfangstfartøy:

✓ SELBARDEN - L N D K

L 149,0' B 26,9' D 17,35'

643,65 brt 232,23 nrt (1956)

1.1930 Helsingborgs Varfs & Svetsnings AB, Helsingborg, bygg nr 52. Levert til Rederi-AB Norden i Norrköping (G Beckman), Norrköping som ss *Norrköping*.

Opprinnelig 454 brt, 162 nrt, 350 tdw Triple expansion, bygget på verftet.