



## Inger Lupe

---

Hjemhavn : Aarøsund  
Kaldesignal : OUSP  
LR/IMO nr. : 6141741  
Byggeår : 1912  
Værft : P. MacGregor & Son, Kirkintilloch, Skotland  
Type : Tankskib

Motor : 2 cyl. totakt Bolinders Motor på 83 HK fra Bolinders Mek.Verksted, Stockholm  
2 cyl. totakt dieselmotor på 150 HK fra Burmeister & Wain, København  
3 cyl. firtakt Gamma på 180 HK fra Gamma A/S, Fr.havn

Brt.: 125,73      Nrt.: 66,15      Tdw.: 163

Lg.: 26,30 m      Br.: 5,58 m      Dbg.: 2,62 m

**1927, 13. sept.** : Indkøbt fra Norge af maskinmester Hermann Andreas Christensen, Nykøbing Falster. Omdøbt til **FALSTER**. Hjemsted Nykøbing F. Kaldesignal NGTR.

**1930, 15. jan.** : Solgt til skibsfører Egil Qvist, København. Beholdt samme navn. Hjemsted København.

**1933, 14. juli** : Solgt til Danish American Gulf Oil Transport Company A/S, København.Omdøbt til **DANGULF LUBE**. Hjemsted København.

**1959, 20. jan.** : Solgt til skibsfører Hans Petersen, Aarøsund.Omdøbt til **INGER LUPE**.Hjemsted Aarøsund.

**1963, 31. jan.** : Solgt til baron Ebbe Wedell-Wedellsborg, Rungsted Kyst (50/100) og baron Ernst Gustav Wedell-Wedellsborg, Thurø (50/100).Omdøbt til **HANNE WEDELL**.Hjemsted Vedbæk.

**1967, 20. nov.** : Solgt til ingeniør Tom Jean Brunes, Holte.Omdøbt til **TANJA**.Hjemsted Præstø.

**1970, 31. marts** : Hjemsted forandret til Havnsø

**1979,19. juni** : Solgt til skibsfører Knud Erik Ebbesen Smed, Struer.Beholdt samme navn.Hjemsted Struer.

**1980, 1. okt.** : Solgt til skibsfører Tom Laurits Jacobsen, Humlum pr. Struer.Beholdt samme navn og hjemsted.

**1980, 30.okt.** : Iflg. anmeldelse,dateret Humlum d. 30.10.1980, fra Tom L. Jacobsen er dette skib ophugget.Skibet er hermed udslettet af Dansk Skibregister.

Følgende artikel skrevet i Søfart :

## *Historien om en tanker*

*Et skibs usædvanlige livsforløb sluttede i begyndelsen af 1982 i limfjordshavnen Struer. Sandpumperen "Tanja" blev af ejeren, skibsfører Tom Jacobsen forvandlet til en bunke genbrugsstål. Sådant lyder indledningen på en besvarelse, Lampemanden har fået på et spørgsmål rejst omkring den lille kysttanker "Dangulf Lube", der med så megen flid fartede rundt i de danske havne i 50'erne. Hvad blev der egentlig af den, spørger en læser, som ofte så den lille tankbåd? Historien tog sin begyndelse 8. april 1913 i den lille skotske by Kirkintilloch, hvor skibsbyggeriet P. MacGregor and Sons søsatte et lille fragtskib, der blev døbt "Innesfree". Bestilleren af skibet var Coasting Motor Shipping Co. Ltd., ved J. M. Paton i Glasgow, Skotland. Det 65,9 fod lang skib blev efter afleveringen indsat i lokalfart, drevet frem med en fart af 8 knob, fra en tocylindret råoliemotor fra den engelske motorfabrik Peerman & Co. Ltd., i London, på 90 HK. I 1915 blev "Innesfree" chartret af Royal Navy og anvendt som Water-carrier ved at der indsattes en tank i lastrummet. I 1920, da 1. verdenskrig var slut, løstes skibet fra den "royale" charter, og kort tid efter solgtes det til Norge. Køber var A/S Trafikant ved skibsreder P. Ejnarsen i Bergen, som døbte skibet til "Nutta". Skibet fortsatte i tanktrader med sin indbyggede tank, der nu blev anvendt til olie i stedet for vand. Norske veritas betegner i 1925 skibet som en "Motorlægger med olietank indbygget i rummet". Den 8. december 1927 skiftede skibet for sidate gang nationalitet, og blev indregistreret i Danmark som tilhørende Hermann Andreas Christensen i Nykøbing Falster og fik navnet "Falster". Det fortsætter i tankfart med sit primitive royal-navy system, men sælges i januar 1929 til skibsreder Eigil Quist i København. Han lader "Falster" gennemgå en større ansigtsløftning. Skibet bliver forlænget til 84,6 fod – 129 brt. – 160 tdw, og en ny maskine installeres. Det blev en næsten identisk*

maskine med to cylindre og samme ydelse blot fabrikeret af Bolinders i Stockholm. Skibet blev nu til et "rigtigt" tankskib med 4 tanke og kofferdamme.

17. august 1933 skiftede skibet igen ejer. Det var nu købt af Alfred Olsen transport A/S i København, der var agent for Gulf Oil, som lod skibet fortsætte med at sejle olieprodukter. Året efter, 1934, måtte der dog igen en ny motor til, og man valgte denne gang den lokale Burmeister & Wain, hvor man købte en to-cylindret motor på 120 HK, som gav det forlængede skib en servicefart af 7 knob. Denne motor skulle vise sig at holde en hel del længere end de to forrige.

Skibet sejlede fast i indenrigsfart, men Dansk Søulykkesstatistik kan fortælle, at skibet 11. november 1938 befandt sig i Tallin på den anden side af Østersøen, og at det kl. 1815 på dagen grundstødte i indsejlingen til havnen til trods for, at der var lods ombord, men skibet kom selv fri lidt senere.

Efter 2. verdenskrig skiftede firmaet navn til Danish American Gulf Oil transport Company A/S, stadig i København. Skibets navn bliver i 1948 "amerikaniseret" ligesom firmanavnet, og efter 21 år som "Falster" stod der nu "Dangulf Lube" på siden.

I januar 1959 solgtes skibet til skibsfører Hans Petersen i Aarøsund, og blev døbt til "Inger Lupe". Her lagde skibet grunden til rederivirkomheden Hans Petersen, og over årene har der i alt 10 enheder været i flåden – alle tankskibe. I 1961 måtte der igen en ny motor til, en 180 HK motor fra Motorfabrikken Gamma i Frederikshavn, tre cylindre som gav en fart på 10 knob.

"Inger Lupe" beholdt navnet i 4 år, og solgtes i 1963 til et partrederi bestående af to baroner – Ernst Gustav – og Ebbe Wedell-Wedellsborg fra henholdsvis Thurø og Rungsted. Skibets navn blev nu "Hanne Wedell" af Vedbæk og det fortsatte i indenrigsfart med olieprodukter. I midten af 1960'erne blev de små, gamle tankskibe fortrængt fra markedet af en flåde af nybyggede tankskibe på omkring 1000 tdw. Rederiet må selv have set skriften på væggen, idet der i en salgsannonce i 1965 stod: "Skibet er eventuelt egnet for ombygning til sandsuger eller lign. "

I stedet for at sælge valgte rederiet at lade "Hanne Wedell" ombygge til stenfisker/sandsuger for egen regning, og det sker i Nykøning Falster, hvor skibet 38 år før ankom som nyindkøbt tankskib. Ombygningen skete i efteråret 1965, men kom dog til at tage længere tid end beregnet, thi en morgen i november 1965, da smedene mødte på jobbet, lå "Hanne Wedell" sunket med en lækage i bunden. Den 1. november 1966 kom skibet så i fart som ralpumper for A/S Præstø Stenindustri som "Tanja" af Præstø, hvor også lasten fra Fakse Bugt blev losset.

I 1970 solgtes skibet til T.J. Brunes med kontor i Holte. En periode sejlede "Tanja" lasterne til den kunstige ø, som til formålet var anbragt et stykke nord for Havnsø i Sejerø bugten. Fra øen gik sand og ral på et flere hundrede meter langt transportbånd til sortérværk og lager inde bag klitterne. Ude ved øen blev "Tanja" lagt op i begyndelsen af 1974, dette magiske år som vendte op og ned på alting i byggeindustrien, som "Tanja" og lignende skibe var afhængige af. Her lå skibet længe, og lignende mere og mere en ophugger men fik dog en ny chance, og dukkede i 1976 op i den vestlige del af Limfjorden, som nu var blevet skibets station. De næste år var skibet beskæftiget med ralpumpning for Struer Sten og Gruskompani, tillige med forskelligt uddybningsarbejde i havne rundt i området.

I sommeren 1980 blev "Tanja" afløst af den "nye" ralpumper "Trine" som var 16 år yngre end "Tanja", der derefter blev lagt op. I september 1981 købtes skibet af Tom Jacobsen i byen Humlum nær Struer. Han er praktisk nok både skibsfører og produkthandler. Han vælger at lade skibet ophugge, men den gamle dame overgav sig nu ikke uden modstand. Da man nåede bunden, og ville hejse den på land med kran, viste det sig, at der var så meget beton i skibets bund, at der måtte et par dage med lufthammer til, inden "Tanja" endeligt forlod sit rette element. Særprægede 69 år sluttede som skrotbunker på kajen og sejladts til Frederiksværk på en kollegas køl....

Kilde : Søfart