

Nr. 03-2024



FORENINGEN SKIPET

NORSK 1973  
SKIPSFARTSHISTORISK  
SELSKAP

## S/S SVANEFJELL - FRA 1936 - ET TYPISK «Kjeler-på-dekk» skip.

Siden denne snutten viderefører Olsen & Ugelstads linje og operasjon i de store sjøene fra foregående snutt, tenkte jeg det også ville være interessant å se litt nærmere på et av de typiske skipene i linjen før og etter siste krig. Det var den såkalte «kjeler-på-dekk» typen som ble utviklet og bygget ved Fredrikstad Mek. Verksted. Typen og prinsippet ble utviklet

av verkstedet ledet av direktør K.G. Meldahl. Ønsket var å få en skips type som passet inn i slusene i Welland kanalen samtidig som det ga maksimal kubikk i skipet. Dette fikk man til ved å løfte kjelene opp i akterkant av midtskips huset. Dette ga skipene et karakteristisk ut-



seende som kjennere knapt kunne ta feil av. Første skip var det franske frukt-skipet FELIX HENRI levert i 1933. Det siste skipet med kjele på dekk ble levert i 1954. Det var flere størrelser, og også prosjekter om skip opp i 10.000 dwt. SVANEFJELL ble levert i 1936 og innledet en serie på 12 skip mer eller mindre like og utstyrt for Great Lakes farten. De kunne alternere mellom kull og diesel som drivstoff. SVANEFJELL og ble tatt av tyskerne i 1940 og ble dermed en del av hjemmeflåten - og under tysk kontroll. Senket etter flyangrep i Måløy, emn reparert og klar igjen i 1943. Igjen senket 30.mars 1945 og reparert, klar i 1946. Solgt til AB Finska Nord-Amerika Linjen i 1955. Nytt navn HELSINGFORS. Igjen solgt i 1958 og nytt navn RINA - også finske eiere. I 1965 bar det til Hellas og nytt navn KATARINA. Hugget 1967.



# FJELL LINE - FJELL & FJORD LINE - Fjell - Oranje line. Tiden etter 1960

1960 årene er ofte omtalt som det decennium hvor de store forandringene kom. Spesielt fram marsjen av containere skulle skape store forandringer, frafall av linjer og en helt ny måte å tenke linjefart. For Fjell line ser man store forandringer bar i disse to annonsene fra

1955 og 1963. Og mer skulle komme. Først utvider Fjell Line samarbeidet med Oranje Lijn og de to selskapene danner nå i fellesskap NIAGARA LINE som skal gå mellom Middelhavslandene og Montreal/Great Lakes. Videre skal Niagara Line samseile med Concordia Great Lakes Service som på sin side er et

**FJELL LINE**

Direct Regular Sailings  
To and From Antwerp, London,  
Rotterdam and Glasgow.

**M.S. VESLEFJELL**

From Toronto } May 4  
Hamilton }

To and From Oslo, Copenhagen,  
Stavanger and Bergen.

**S.S. HEMSEFJELL**

From Toronto } May 3  
Hamilton }

**CANADIAN OVERSEAS  
SHIPPING CO. LTD.**

Room 305-306, Terminal Bldg.  
Toronto EM. 3-0323

**J. BROCK SHIPPING CO. INC.**  
Montreal MA. 7373

**FJELL-ORANJE LINES** 1963

To: LONDON and GLASGOW

	From: Hamilton	Toronto	Montreal
GRINDEFJELL*	Oct. 30	Oct. 31	Nov. 2
TERNEFJELL*	Nov. 6	Nov. 7	Nov. 9
PRINS CASIMIR*	Nov. 20	Nov. 21	Nov. 23
PRINS WILLEM V*	Nov. 21	Nov. 23	

To: LeHAVRE, ROTTERDAM/AMSTERDAM, ANTWERP  
BREMEN, HAMBURG

TINDEFJELL*			Nov. 5
PRINS FREDERIK			
HENDRIK	Nov. 4	Nov. 5	
PRINS ALEXANDER	Nov. 7	Nov. 8	Nov. 10
HARPEFJELL*	Nov. 14	Nov. 15	Nov. 17

**FJELL and FJORD LINES**

To: KRISTIANSAND S., OSLO, COPENHAGEN,  
STAVANGER AND BERGEN

AAAKEFJELL*			Oct. 30
HAUKEFJELL*	Nov. 7	Nov. 8	Nov. 10
OPDALSFJORD*	Nov. 14	Nov. 15	Nov. 17

Fjell (L) and Fjell-Oranje Lines (R) advertisements from 1955 and 1963.

felles foretagende mellom Chr. Haaland (Concordia Line) og Fred. Olsen & Co. I tillegg får linjen de tre siste nybyggene levert -HAUKEFJELL, SVANEFJELL og SIREFJELL alle på 5.556 dwt. Heretter blir det bare innkjøp av second hand tonnasje.

**PARTNERS OF THE SERVICES**

**FJELL-ORANJE**  
*lines*

**FJELL-FJORD LINES**

**niagara line**

I: CONTINENTAL SERVICE:  
weekly sailings

II: UNITED KINGDOM SERVICE:  
weekly sailings

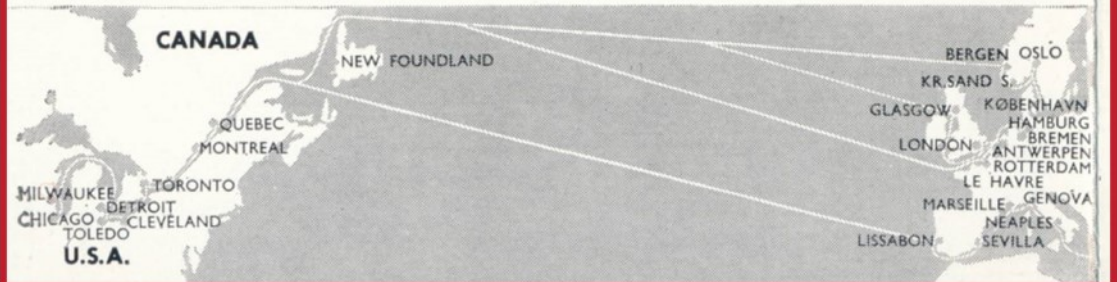
III: SCANDINAVIAN SERVICE:  
fortnightly sailings

IV: MEDITERRANEAN SERVICE:  
fortnightly sailings

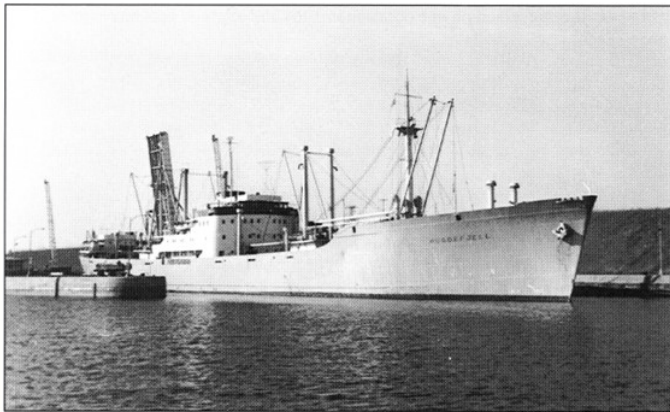
TO AND FROM THE ST. LAWRENCE AND THE GREAT LAKES  
OFF SEASON: Fortnightly winter sailings between UK/Cont. and  
Halifax N. S. & St. John N. B.



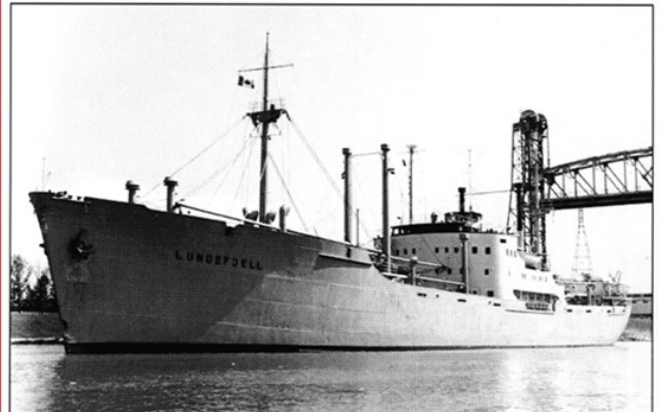

**THE ALL EUROPE - HEART OF AMERICA LINERS SERVICES**



Fjell Line (Olsen & Ugelstad) begynner å slite med økonomien i linjen. Resultatene gir ikke grunnlag for kontraheringer av ny tonnasje, og det blir innkjøp av eldre linjeskip. Først de to ex P. Meyer skipene fra begynnelsen av femti-årene i 1964-65. Disse får navnene RUGDEFJELL og LUNDEFJELL. Begge to på ca. 8,200 dwt., men gammel teknologi.



*RUGDEFJELL leaving the Iroquois Lock on November 8, 1964.  
(George Ayoub)*



*The large freighter LUNDEFJELL is shown in the Welland Canal.  
(Alfred Sagon-King)*

## KONSOLIDERINGEN FRA 1.MARS 1968

- **Det var klart at nå ble det mer og mer vanskelig å drive linjene på Great Lakes på grunn av kostnadsøkningene, ikke minst i lasting og lossing.**
- **Forhandlinger resulterte i tre nye linje konsortier**
- **SCANLAKE LINE: Fjell & Fjord Line + Svenska Amerika Linjen + Swedish Chicago Line (Ragne og And. Smith)**
- **TRANS-ATLANTIC LAKES LINE: Fjell Oranje Line + Cie. Generale Transatlantique + Cunard Line.**
- **MEDLAKES SERVICES: Niagara-Concordia Great Lakes Service + Montship Line + Capo Line + Fabre Line**
- **Dermed kunne O & U redusere antall skip fra 11 til 7**
- **Men ganske snart oppsto det uenighet om innføring av container tonnasje i Trans-Atlantic Line og O&U trakk seg ut i 1969 og innledet sammen med Fred. Olsen & Co en outsider linje FJELL-FRED. OLSEN LINES.**

Samarbeidet mellom O & U og Fred. Olsen & Co. Baserte seg først og fremst på de to store Pacific linjeskipene til Fred. Olsen. Det ene, TERNEFJELL, ble vel både det ultimate store linjeskipet i Fjell Line, og det siste linjen kjøpte inn. Ex BURRARD på over 11.000 dwt. Innkjøpt i 1970 og solgt allerede i 1971. Da ble det avvikling av Great Lakes linjen for begge rederier. Før TERNEFJELL ble et tredje P. Meyer skip kjøpt inn - i 1965 - og fikk navnet ØRNEFJELL.

ØENFJELL seilte isesongen 1971 i SCANLAKES, men resultatene ble så dårlige at ledelsen i O&U bestemte seg for trekke seg ut av både SCANLAKES og MEDLAKES. ØRNEFJELL selges i 1971 - og MÅKEFJELL etter en periode ute på T/C blir som siste linjeskip solgt i 1972. Da var det slutt, etter nesten 40 års tjeneste i denne ganske så spesielle farten.

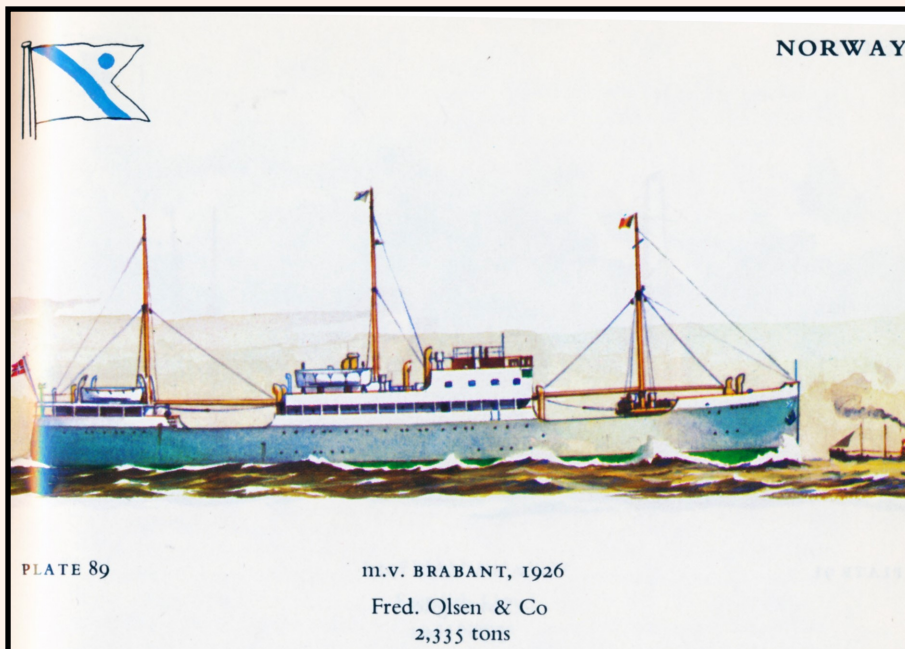


Nedenunder har jeg litt ekstra opplysninger om NAL og hvorfor de gikk inn i Great Lakes farten. Og underliggende dette ønsket var å finne alternativer for ekstra inntekter da de vanlige inntektene stadig gikk nedover. Bak det hele lå en stadig forandring i linjefarten mot containere og ro-ro linjer. I tillegg ble konvensjonell lasting og lossing stadig dyrere og mer og mer tidkrevende. Tiden var i ferd med å løpe fra de klassiske og vakre linjeskipene som så mange betrakter som en del av «Gullalderen» i norsk shipping. Men i shipping er forandringer alltid en del av livet.

**Den Norske Amerika Linjes inntreden i Great Lakes området var bare en naturlig utvikling fra deres mangeårige stopp i Halifax og Montreal i sin sedvanlige Amerika service. Allerede på 50-tallet hadde de 14 daglige avganger til Montreal.**

- **Allerede i 1957 kom de til enighet med Fjell Line om en felles service – Fjell & Fjord Line – for oppstart når Welland kanalen var klar i 1959**
- **Første skip var LYNGENFJORD og SKIENSFJORD**
- **Senere ble det LYNGENFJORD og TOPDALSFJORD**
- **Da omorganiseringen i 1968 ble gjennomført til SCANLAKE LINE, var det TOPDALSFJORD og SKIENSFJORD som gikk på lakene**
- **Men i 1972 var det slutt for NAL på Great Lakes.**



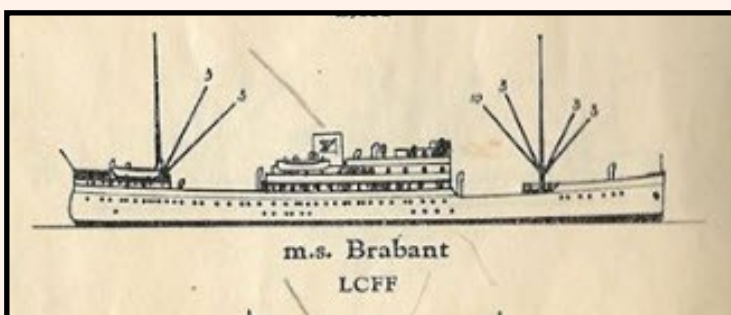


## DEN ENGELSKE SJØFARTS HISTORIKER OG KUNST- NER LAURENCE DUNN 1907-2006

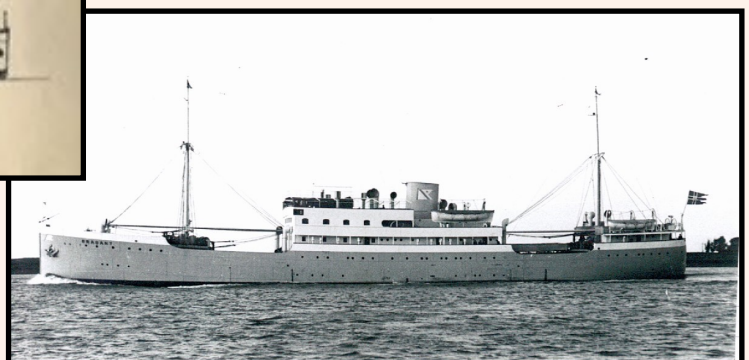
Som ung mann og med gryende interesse for skip, shipping, sjøfart og rederi historie, varte det ikke lenge før man kom over en eller flere av de glimrende bøkene Lawrence Dunn skrev, nydelig illustrert med egne tegninger. Han vokste opp i Devon og ble tidlig glad i å tegne passasjerskip. Det resulterte i kunst studier, design arbeider for rederier og verksteder, og etter hvert en selvstendig profil som forfatter og skips kunstner.

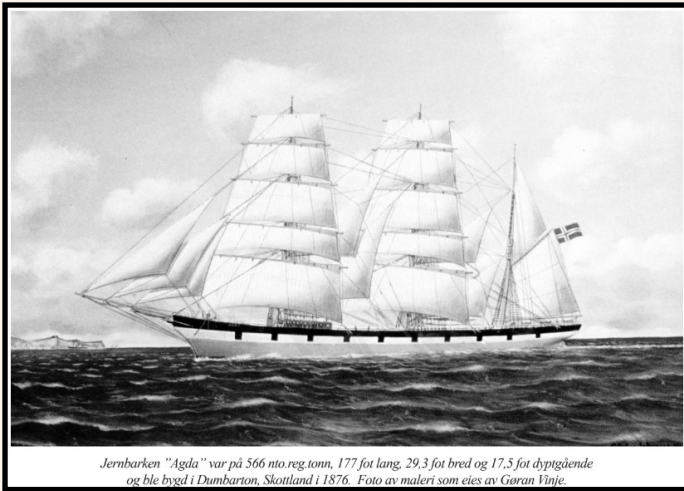
En av de bøkene jeg kjøpte het *Merchant ships of the World in colour 1910-1929* utgitt i 1973 med 96 akvareller av skip fra forskjellige land gjennom disse nesten 30 årene av klassiske skip. Akvarellene hans er på en måte lett gjenkjennelige, de har sin egen stil. Og han har med seks norske skip fra denne perioden, deriblant M/S BRABANT som vi ser her. Hun ble bygget av Akers Mek. Verksted (da et Fred. Olsen & Co. Kontrollert verksted) i 1926. Hun var det første passasjerskipet rederiet fikk med diesel motor. Hun var bygget for rederiets passasjer linje mellom Oslo og Antwerpen. Hun var på 2,335 brt hadde tre lasterom og tre luker. Hun var utstyrt med to diesel motorer som utviklet 2,300 BHP til sammen og ga henne en maksimu fart på 15, og service på 13.5 knop. Hun hadde plass til 70 første klasse og 30 tredje klasse passasjerer. Som vi ser fikk hun tre master, men ingen skorstein. Det var lenge praksis hos flere rederier i Skandinavia å utelate en full skorstein, og heller la eksosen komme opp gjennom noen små rør. Dette ble det forandring på i 1937 da en romslig og konvensjonell skorstein ble montert, og hun fikk da bare to master.

Hun ble tatt av tyskerne, men overlevde krigen og ble gjenfunnet i København 5.juni 1945. Solgt til Sudan 1954 og omdøpt SUAKIN. 1971 solgt til redere i Saudi Arabia, og nå fikk hun navnet RADWA. Hugget i 1972. Det litt merkelige med rederiet var at det var både progressivt med mange nye motorskip i mellomkrigsårene, samtidig som de bygget skip med dampmaskineri helt opp mot midt-



en av 1950 årene. Et lite paradoks, men bunnset vel i hva som passet best mulig rent økonomisk sett.



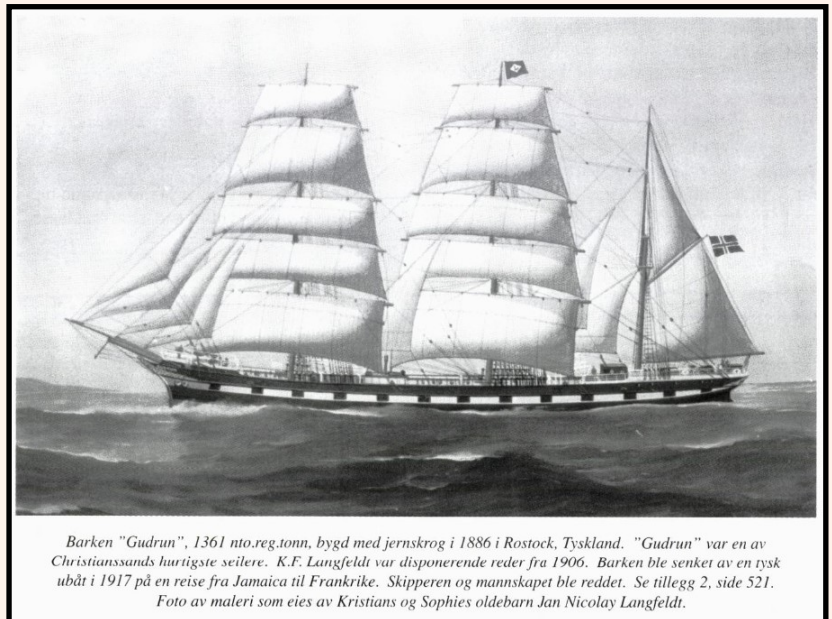


*Jernbarken "Agda" var på 566 nto.reg.tonn, 177 fot lang, 29,3 fot bred og 17,5 fot dyptgående og ble bygd i Dumbarton, Skottland i 1876. Foto av maleri som eies av Goran Vinje.*

## Langfeldt rederiene i Kristiansand.

Jan G. Langfeldt har skrevet en slektshistorie om sin familie hvor det er beskrivelse av losser, gårdbrukere, skippere - og redere. Og det viser seg jo at det er flere rederier innen familien, selv om de fleste av oss nok bare husker litt om det siste - A.I. Langfeldt & Co - som gikk inn i det som ble Norwegian Gas Carriers i 1987.

Og da kommer vi fort til reder K.F. Langfeldt som startet sin virksomhet i 1878 med kjøpet av totopp skonnerten NEWCASTLE PACKET som han selv førte til 1887. I den første tiden bodde han i Ny-Hellesund, men fant det tungvint og flyttet til Kristiansand i 1890. Tross havarier og andre vanskeligheter, kjøpte han andeler i seilskip frem til 1912, mye i samarbeide med sønnen Ferdinand. På et punkt var han Kristiansands nest største seilskipsrederi, og alt i alt var han disponent og medeier i over 30 seilskip. Og litt statistikk over hva som skjedde med disse skutene sier litt om farene ved å seile seilskip, disponere seilskip og risiko ved å investere i seilskip. Redere måtte verre risiko villige!!! 10 skip forliste, 1 ble bare forlatt, 5 kondemnert etter havari, 2 bare forsvant uten tegn til noe, 6 ble senket med kanon av tyske u-båter under krigen, et ble torpedert. Til slutt var det bare seks skip som ble solgt til andre for videre drift. Og slike havarier og senkninger medførte at menn omkom ved forlis, menn som gikk i livbåter men aldri ble funnet, menn som omkom ved kanoner og torpederinger og menn som ble reddet, men slet tungt med ettervirkningene. Og de etterlatte hadde det heller ikke lett. Intet NAV den gang.



*Barken "Gudrun", 1361 nto.reg.tonn, bygd med jernskrog i 1886 i Rostock, Tyskland. "Gudrun" var en av Christiansands hurtigste seilere. K.F. Langfeldt var disponerende reder fra 1906. Barken ble senket av en tysk ubåt i 1917 på en reise fra Jamaica til Frankrike. Skipperen og mannskapet ble reddet. Se tillegg 2, side 521. Foto av maleri som eies av Kristians og Sophies oldebarn Jan Nicolay Langfeldt.*

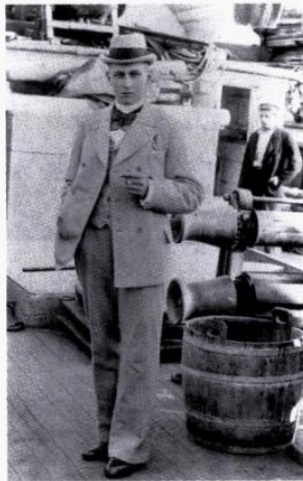
Da første verdenskrig starter i 1914 var rederiet nest størst innen seilskip i Kristiansand. Det kjente S.O. Stray & Co var størst. Rederiet hadde 10

store seilfartøy da krigen begynte, og alle var - eller ble - godt forsikret på grunn av krigsrisikoen. Men rederiet skulle være særdeles uheldig og mistet alle skipene i løpet av krigsårene, enten ved forlis på grunn av været, eller ved skudd eller torpedo fra tyske u-båter.

Da krigen var over, hadde Kristian F. Langfeldt nådd en alder av 65 år. Sønnen som partner hadde gått mer og mer over i politikk og tillitsverv og foretrakk dette fremfor et forsøk på å komme i gang igjen. Og det var klart - fremtiden var enten dampskip eller motorskip. Det betød ny teknikk og kunnskap. Hverken far eller sønn ville gi seg inn på dette. Og forsikringene etter de tapte skipene ga alle aksjonærene et godt utbytte. Krigsforsikringen ble på hele Kr. 1.173.000 som var mye penger den gangen. Noen ganger er nok absolutt nok.



Kristian Fredriksen Langfeldt.



Ferdinand Langfeldt i Swansea, Wales, ombord på barken "Wladimir" hvor han var styrmann.



Ferdinand Langfeldt.

Her ser vi far og sønn, Kristian F. Langfeldt og Ferdinand Langfeldt. Og jeg måtte jo bare ta med et bilde av Ferdinand i yngre dager, som styrmann i Swansea der han er fotografert som en rene dandy. Det er spennende å notere at Kristian F. Langfeldt tok sin styrmanns-

eksamen bare 17 år gammel og ette det seilte han først 2.styrmannpå en rekke skip, blant annet også om bord i barken LECTOR SCHWEIGAARD der hans farbror Tønnes Nicolai Langfeldt var skipper. Skipet har jeg også omtalt i Snutt 09-2023. I 1874 tok han skipper eksamen bare 21 år gammel og ble deretter skipper på skonnerten ELGEN. I 1878 sluttet han å seile på langfart, og konsentrer seg mer om reder virksomheten kombinert med korte reiser som skipper. Første skipet han kjøpte, var ELGEN - og da var han 20 år gammel. Det skrives også at han hadde forretninger med sine brødre, nevøer og andre slektninger både når det gjaldt aksjer i de fartøyer han bestyrte samt lån fra rederiet.

Han bodde lenge i Ny-Hellesund, men fant det mer og mer vanskelig å bo der da det ikke var telegraf stasjon på stedet. Det var også lang vei til bank, forsikrings-

agenter osv. Han etablerte seg så i Kristiansand fra 1890.

#####

**Da jernbarken "Chacma" klarte å seile fra en tysk ubåt**

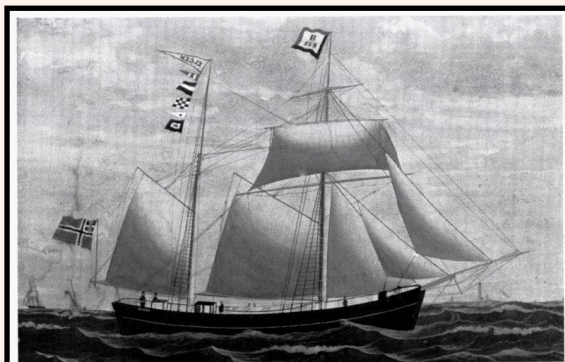
Den 23. mars 1916 ble jernbarken "Chacma" praiet av en tysk ubåt i Atlanterhavet. Kaptein Thorvald Thorjussen ble beordret til å komme om bord i ubåten med "Chacma"s papirer.

I et intervju med avisen Lindesnes den 21. november 1991 fortalte Thorjussen hva som så hendte:

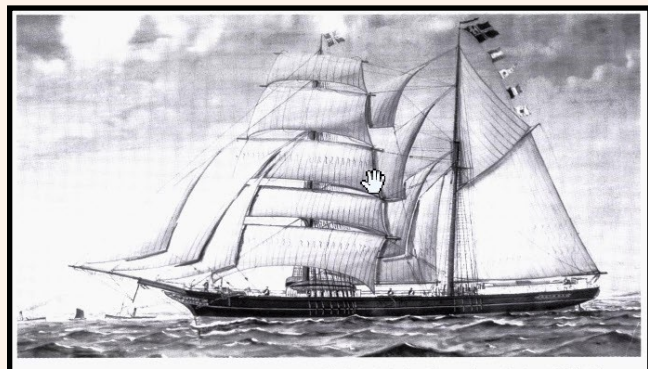
"Jeg måtte gå i livbåten sammen med fire mann og ro over til ubåten for å levere papirene og forhandle. Alene gikk jeg i ubåten som dukket. Da vi kom opp igjen – og det var naturligvis bestemt at "Chacma" skulle senkes – var skuta forsvunnet i snøværet. Styrmannen hadde kommet seg vel av gårde med den.

I to dager var vi i livbåten, to negre, en spanjol, en amerikaner og jeg selv. Kaldt var det vintersdag. Heldigvis kom en belgisk tråler og tok oss opp og satte oss inn til Milford Haven" (Wales, England).

#####



Galassen "Elgen", 106 nto.reg.tonn, bygd i 1863 i Hoggavik ved Stavanger. I den kjøpte Kristian F. Langfeldt i 1873 sin første part i et seilfartøy. Han kjøpte den sammen med flere fra Søgne. Både Kristian og broren Anton førte galesen. Det er to forlisversjoner: Enten forliste "Elgen" ved en kollisjon ved Bornholm i 1884 eller ved Helsingør i 1886. Foto av akvarell som eies av Kristians og Sophies oldebarn Ellen Langfeldt (gift Brunsvig).



Skonnerthriggen "Astræa", 217 nto.reg.tonn, bygd med kobberhud, ek, bøk og furu av fineste kvalitet i 1872 i Blankenese ved Hamburg. K.F. Langfeldt var disponerende reder fra 1890. "Astræa" seilte frem til 1900 i Nordsjø- og Østersjøfart. Skonnerten tjente opp sin innkjøpspris flere ganger inntil den forliste ved Okseøy fyr ved Kristiansand 16. november 1900. Foto av akvarell som eies av Kristians og Sophies oldebarn Ingrid Harmens Langfeldt (gift Gunnes).

# Hvalfangst ut fra Bremen og de frisiske øyer lang tilbake i tiden.

Jeg må innrømme at det var litt overraskende for meg å komme over dette bildet av fullriggeren BREMEN som i sin tid var et hvalfangerskip. Jeg stusset mye på dette da jeg jo viste



at nederlenderne hadde vært ivrige på hvalfangst, og da spesielt på Svalbard. Mange navn der opppe har jo også nederlandsk opprinnelse. Så det var det å gå i gang med litt «graving», og jeg fant - joda - at tyskerne også hadde vært med i dette. Og røttene til dette gikk tilbake til 1600 tallet. Og nederlenderne var de første som gikk så langt nord som til Svalbard. Og sier jeg nederlenderne, var det først og fremst sjøfolk og fangstfolk fra de frisiske øyer som ligger som en kjede fra Den Helder nord for Amsterdam

til forbi Ems i Tyskland. Folk fra de tyske frisiske øyer kom med i 1643, først som mannskap på nederlandske skip. Men snart sendte tiltaks lystne folk egne skip opp mot Svalbard - eller Spitsbergen som nederlenderne gjerne sa. Byen Glückstadt ble etter hvert sentral. Den ligger ved Elben litt nord for Hamburg. Det sies at på slutten av 1700 sendte denne lille byen hele 55 skip av gårde på hvalfangst. Og om risiko var stor, så var også inntektene det.

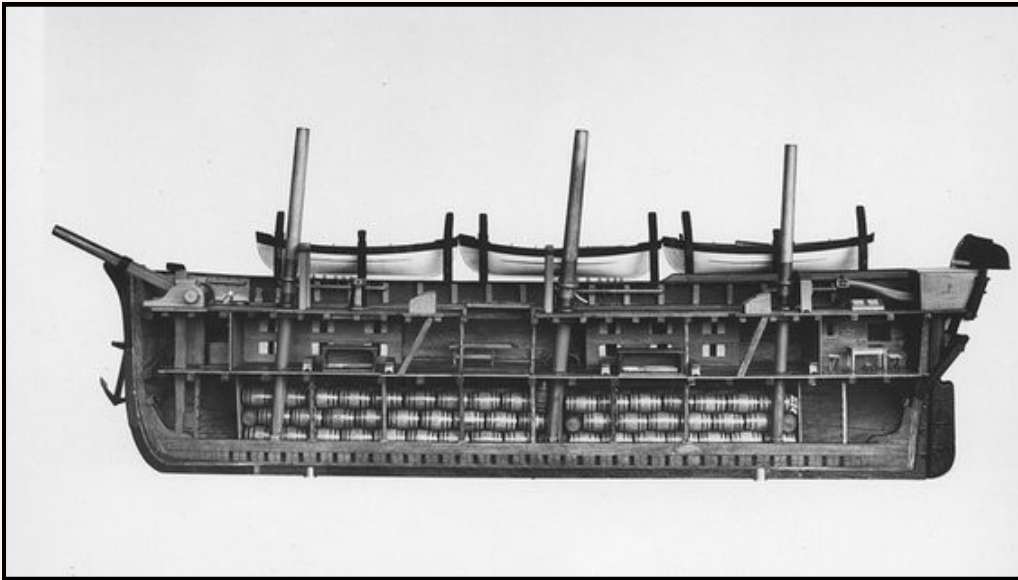
Det var stort sett grønlandshval man jaktet på. Den var en sakte svømmende hval og lettere å ta enn de andre som finnhval og blåhval. Og spekket ble kokt ut om bord eller på land. Og fangstene ble etter hvert en viktig inntekt for øyboerne hele veien fra Nederland og opp til det vi i dag kjenner som grensen mellom Tyskland og Danmark. Omkring 1700 dro omkring 1000 mann bare fra denne lille øya. Disse øyene hadde også hatt en svært ødeleggende stormflod i 1634 som hadde ødelagt landbruket. Ja ble jo hvalfangst et godt alternativ til inntekt.

Så ble da folk fra de tyske Øst-frisiske og Nord-frisiske øyene de førende hvalfangere og kapteiner, styrmenn, harpunere og flensere. Den mest kjente av dem, Matthias Petersen fra øya Föhr som levde fra 1632 til 1706 skjøyt 373 hvaler på Spitsbergen og ble en meget velstående mann. En annen kjent skytter var Roelof Gerrits Meyer 1712-1798

Gravsteiner for sjøfolk og hvalfangere på en kirkegård på den tyske øya Föhr







som på 47 reiser mellom 1736 og 1786 fanget 311 hval. Han kom fra Borkum.

Her til venstre ser vi et langskips snitt av en hvalfanger fra 1800 tallet som lang på vei minner om maleriet av BREMEN. Det ble lagre fat med hvalolje i bunn av skipet. Da ble det ikke mye plass til-

bake for de 40 mann som var om bord. Og ulykker, sykdom og skips ulykker gjorde at mange menn kom hjem i kister. Ble de sittende fast i isen, ble det overvintring eller nedskruing av skipet.

Selve jakten skjedde med folk i robåter. Det var gjerne seks båter om bord i hver hvalfanger. Å få fanget og dret en hval kunne ta mange timer. Kaptein, styrmenn, harpunerer og flensere fikk inntekt eller andel av overskuddet. Intet overskudd, ingen inntekt. Mannskapet på 30 fikk fast lønn uavhengig av fangsten. Offiserer spiste ved bord, mannskapet på dekket. Det var mye mat om bord, men stort sett salt kjøtt, tørrfisk, brød, kaffe, vin og øl - men det ble jo en monoton kost med fare for skjorbuk. Men de hadde funnet vekster på Spitsbergen som motvirket dette, og denne ble hyppig plukket og brukt.

Gullalderen i den tidlige tyske hvalfangsten var egentlig over omkring 1750. Det ble gjerne til at fangs skipene gikk over til selfangst eller en kombinasjon av hval og sel. Men det gikk mot en langsom slutt. Hvalen var i ferd med å forsvinne i farvannet rundt Spitsbergen. Siste båt fra Altona dro ut 1836, fra Elmshorn i 1872 og fra Glückstadt i 1863.

Jeg har gravd en del etter BREMEN som vi ser først i denne artikkelen, men jeg har ikke greid å finne henne. Det artige jeg gjerne vil nevne om henne er at hun har flagget til Bremen fra akte-

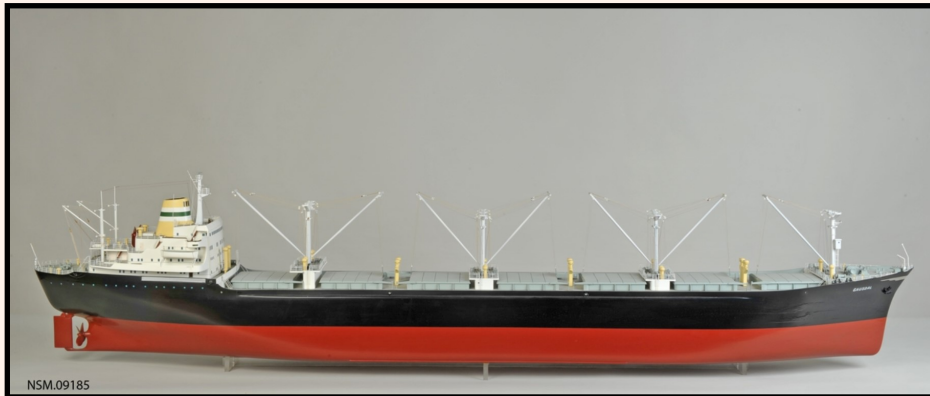
renden. Flagget ble introdusert for Bremen fri-stat i annen halvpart av 1400 tallet og brukes med stolthet av Bremen by fremdeles.





Denne gangen blir siste siden brukt til bilder av skipsmodeller fra ulike steder.

Den første er av D/S SVANE-FJELL, bygget ved Fredrikstad Mek. Verksted i 1936. Modellen befinner seg hos NMM i Oslo



Så følger en modell av GAUSDAL, en handy size bulkbåt. Denne modellen er også å finne i NMM på Bygdøy.



Så har vi en modell av Anders Jahres frukt-skip JASMIN. Modellen befinner seg hos Sandefjord Hvalfangermuseum.



Her har vi BRATTDAL som tilhørte Moltzau & Christensen, Oslo. Modellen er ute hos NMM på Bygdøy.



Og endelig en modell av DSD's bilferge FJORDSOL som er å finne i Stavanger Sjøfartsmuseum.