



FORENINGEN SKIPET

NORSK 1973
SKIPSFARTSHISTORISK
SELSKAP

Nr. 04 - 2024

Kjære lesere og medlemmer av SKIPET både her og der. Her følger en ny snutt med artikler både fra Norge og fra verden der ute. Jeg har begynt med stor nysgjerrighet å se på alle de skip, de rare kontraheringer i USA rundt 1916 og hva som skjedde med dem. Her kommer en liten begynnelse. Mer vil følge.

Så har jeg tatt for meg et skip og et bilde jeg hadde i dias arkivet mitt. Dette er MPC skipet THOR

1 Som tilhørte Thor Dahl & Co. A/S og som gikk i Christensen Canadian African Lines som vil si fra St. Lawrence havner og Toronto til Syd-Afrika. Bygget i 1978, mens søsterskipet THORSCAPE ble levert året før. Og det ble fjerde skip i rederiet med dette navnet. Hun kom til å seile lenge i linjen, og ble først solgt ut av linjens kontroll i 2000 eller 2001. Hun fikk etter hvert navnene BNC THOR, JAYA SUN, SA-



FINAZ før det ble hugging i Pakistan i 2008.

På et eller annet tidspunkt ble skroget malt om fra hvit til en blå farge. Når og hvorfor vet jeg ikke.

Hun var på 20.321 dwt med en lengde på 165,1 meter. Fire lasterom og syv luker samt fire kraftige kraner, hver med kapasitet på 20 tonn. I tillegg til disse var det 8 bommer på 10 tonn og en Stülcken tungløft mast og bom på 120 tonn.

Normal fart var 17- 17,5 knop. Hvor stor container kapasiteten var, er jeg langt fra sikker på. Og så er det morsomt med bildet som viser de to søsterskipene sammen i Durban.



4775 million dollar reedrevisjon var bildefotokan i avisen whistl Mercury for 23. mai 1978. Det overlige bilde ble muliggjort ved at det skulle overføres, skipingstrik kuller det adobe-bankings. THOR 1 var bound for Montebello. THORSCAPE til Montreal.

MALMKAIA I NARVIK 1907 OG TURRET SKIPET «NORDSEE»

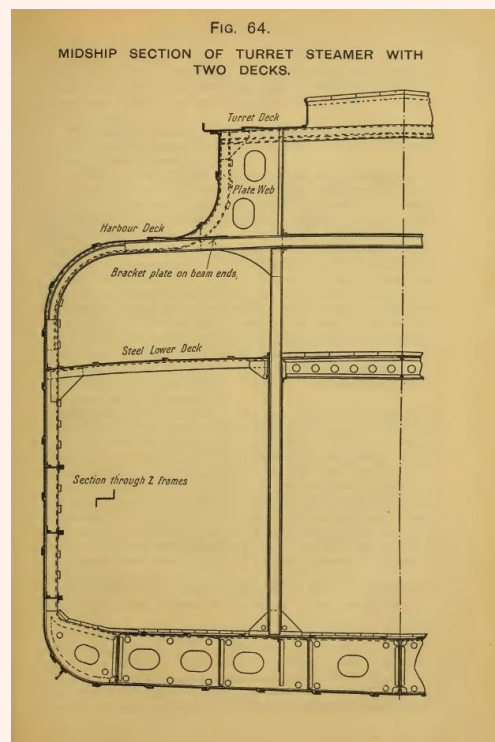
Dette postkortet fra Narvik Komm. Fotosamling er et meget interessant kort og bilde. Det viser malmkai nr. 2 og det tyske turrete skipet NORDSEE langs kai. Bildet er fra 1907. Når jeg sjekket etter skipet i Miramar finner jeg at det er bygget i 1907, så dette må jo være en av de tidligste reisene til skipet. Det er spesifisert som turrete, en skipstype som ble utviklet av Doxford i Storbritannia. Men her viser det seg at hun er bygget av Krupp Germania verkstedet i Kiel. Det var uvant!! Hun hadde en tripple exp. dampmaskin som ga henne en fart på 11 knop, som jo var nesten standard fart på trampskip på den tiden.. Tyskland var i en stor industriell ekspansjon på denne tiden og trengte store mengder malm. LKAB var storleverandør til Tyskland og mye av malmen gikk ut over Narvik. Kai nr. 2 var ferdig i 1906 og første skip som

lastet der var NARVIK som tilhørte LKAB— eller Gränges-Oxelösund som det ble kjent som senere.

Og NORDSEE seilte ikke lenge. Allerede 17.mai 1908 kolliderte hun med AVOCA utenfor Nieuw

Waterweg med en last fra Narvik til Rotterdam, og sank. Så her kan man nesten si at man har et snevert tidsbilde.

Turrete typen ble som sagt utviklet av Doxford og hadde sammenheng med ekstra styrke som øket fribordet og evne til mer last. Samtidig ga det fordeler ved kanalavgiften. Da reglene i kanalene ble forandret ble det også slutt på bygging av disse skipene. Med den innsvingede siden på skipene, var det veltilpasset kornlast og kan nesten kalles selv-trimmers. Over 180 skip av typen ble bygget hvor Clan Line faktisk kjøpte hele 32 skip av typen. De siste av dem ble ikke hugget før 1959-60. Det var også noen norske redere som kjøpte typen, bl.a. Wilh. Wilhelmsen med skipene TITANIA i 1897 og GUERNSEY 1898 og NORMAN ISLES i 1896. Fire av turrete typen ble bygget av andre verksteder, deriblant Krupp, Kiel.





Thomas T. Heftyes hjulbåt på Nøkle- vann utenfor Oslo.

For en tid siden spiste jeg mat på Rustad-saga ved Nøklevann, og fikk se en modell av denne hjulbåten. Bildet viser den båten som var forbildet på Nøklevann i 1903. Heftye fikk bygget et praktfullt sted som vi ser i bakgrunnen—med navnet Sarabråten. Stedet ble revet da myndighetene ville bruke Nøklevann til et av byens drikkevann. Båten var 26 fot lang, og hadde plass til 20-25 passasjerer. Den ble drevet med menneskekraft, da fire mann rett og slett sveivet på en aksel som drev skovlene. Må ha vært en tøff jobb. Og en må jo forundres litt når en

tenker på sikkerhetsutstyr som livbelter osv. En ser ikke mye av det. Passasjerene ser tvert i mot meget avslappede ut.

Bildene er fra Heftye familiens album og Sarabråtens venner. De har også fått en modellbygger til å lage en modell av originalen. Modellene var en stund utstilt på Rustadsaga spisested, men er nå tatt tilbake av venne-



foreningen. Man kan trygt si at skipet hadde et særdeles miljøvennlig fremdriftsmaskineri. Og til slutt et bilde av Sarabråten selv.



TRAKTORBÅTER I TØMMERFLØTINGEN.

For en kort tid siden fikk jeg denne mailen fra Jan Helge Hansen

Til alle dere som leser disse innholdsrike brevene , så er det et bilde av en liten «arbeidsbåt» i siste brev , 12. Denne typen var jeg med på å bygge 3stk ved Knardalstrand Slip & Verft . Disse kaltes, Traktorbåt, og ble brukt inne i tømmerlensene for å skyve tømmeret inn mot kjerraten og til sorteringen . Våre hadde en 3 syl Deutz luftavkjølte motor . Åpen styreposisjon . Veldig effektive

Her ser dere igjen bilde av nevnte arbeidsbåt som nå er et museums objekt i Fetsund Lense Museum. Jeg sjekket inn på nett siden til museet, og der fortelles det: «Så har vi traktorbåtene MB «Hans» (1963) og MB

«Grete». Traktorbåtene var små, sterke og svært manøvrerbare båter med en loddrett stålbjelke i baugen, og var laget for å kunne skyve tunge mengder tømmer. Disse traktorbåtene ble bygget på Fetsund lenser». Da vet i alle fall jeg litt mer om denne lille båten jeg fotograferte under et besøk på Lensemuseet. Jeg anbefaler en tur dit for dem som ikke har sett dette.

Jeg kom også på at jeg hadde sett noe liknende tilbake i 2003 under en ferietur i British Columbia og Syd-Alaska. Der kom vi over et område for sortering av tømmer inne i en lang fjord - og den lille båten dere ser på det nederste fotografiet. Rett ved siden lå det et Gear-



bulk open hatch bulk-skip som lastet trelast eller tremasse. Ste- det heter Steward Bulk Terminal. Vi overnattet i byen Steward og tok en tur inn til den amerikanske bitte lille byen Hyder i Alaska. Vi var da mildt sagt lang hjemmefra den gangen.

Detroit Shipbuilding Company, Wyandotte, USA.

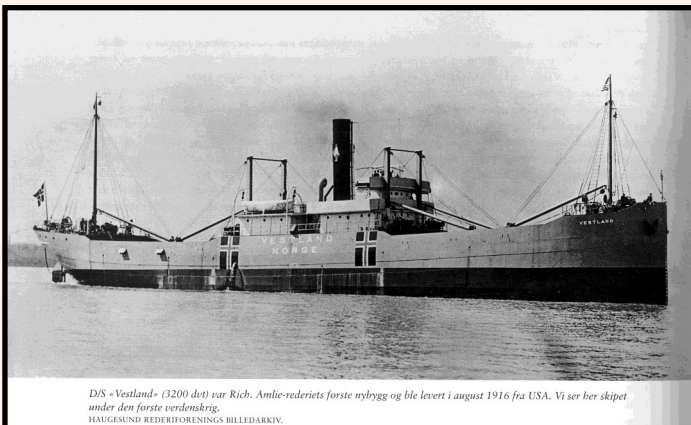
Noen ganger kommer man over «rariteter» hvor man bare kan lure på hvordan det gikk til. Det gjelder dette skipsbyggeriet dere ser i overskriften. Via søken etter noe helt annet snublet jeg over fire norske skip bygget 1916 ved dette verkstedet. Dette var standard skip av en egen type bygget ved verkstedet, og jeg tror det hadde sammenheng med første verdenskrig og en snart økende og avgjørende tonnasjemangel på grunn av miner, ubåter og annet. Verkstedets normale produksjon var Lakere i størrelse opp til 6-7.000 brutto tonn. 1914 satte de i gang med en lang rekke skip av samme størrelse og design, og det ble i alt 89 skip av denne typen. 250 fot lang 2.000 til 2.200 brt. i tonnasje, damp drevet med three island konfigurasjon. De 13 første skipene gikk til private rederier, deretter til den amerikanske stat så å si alle sammen. De fikk da alle navn med LAKE et eller annet. GISLA og GAUTE ble levert til Brødr. Bjørnstad, Moss. VESTLAND ble levert til Rich. Amlie i Hauge-sund og LARS FOSTENES også til Haugesund. Reder var O. Fostenes. Hvordan ble disse kontraktene formidlet til disse rederne?? Hvem var megler?? Hvordan kom det i stand? Verkstedet må ha vært rimelig ukjent for norske redere vil jeg tro. Så her tror jeg vi kommer over i Jobbetiden i norsk skipsfart fra begynnelsen av krigen og videre mot slutten.

Noe av det første jeg finner er at det er mange verksteder ved bredden av de store sjøene, men de kan ikke bygge større skip enn 255 fots lengde. Større skip kommer ikke ut av sjøene da dette er maksimum i slusene. Og det viser seg at en rekke skip var kontrahert ved

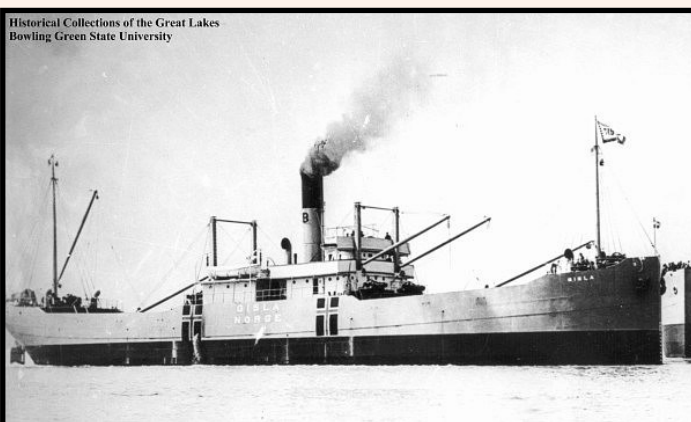
verksteder i området. Deriblant American Shipbuilding Co som kontrollerte dette verkstedet i Detroit. Og jo mer en kikker inn i norsk skipsbygging i USA, jo mer omfattende ble det. På det meste mer enn 1 million tonn dwt.

GISLA blir torpedert 1917, GAUTE selges i 1924, VESTLAND fikk en lang tjeneste og synker først under den annen verdenskrig - i 1942. Og LARS FOSTENES blir torpedert i 1917.

Men videre nysgjerrig undersøkelse gjør at jeg finner ennå flere norske skip fra dette verkstedet, i den samme gruppen av standard skip, men nå kjøpt second hand etter

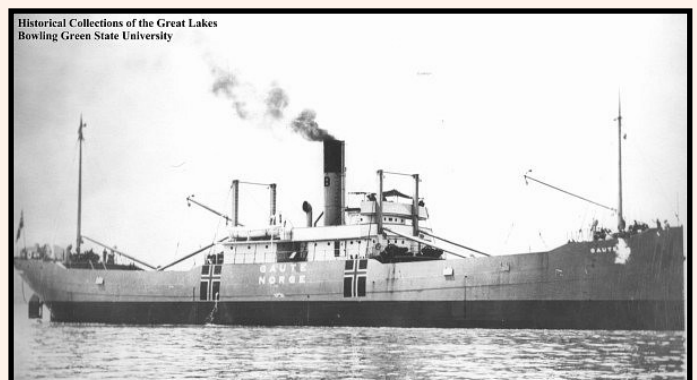


*D/S «Vestland» (3200 dwt) var Rich. Amlie-rederiets første nybygg og ble levert i august 1916 fra USA. Vi ser her skipet under den første verdenskrig.
HAUGESUND REDERIFORENINGES BILLEDARKIV.*



Historical Collections of the Great Lakes
Bowling Green State University

krigen. Det første er BJERKA også levert i 1916 - men som LEVISA for ikke ukjente United Fruit Co, og så kjøpt av A/S Bjerka Kragerø.



Historical Collections of the Great Lakes
Bowling Green State University

Fra 1917 finner jeg GEZINA til Th. Brøvig i Farsund og som senere får andre norske eiere under navnene RAGNI, ARPECO og FORCE før hugging i 1959. Deretter begynner det å bli en liste av disse standard skipene fra Detroit verkstedet som kommer til norske og andre skandinaviske rederier.

MALMÖ ex OZAMA til Sydsvenska Red AB. Malmö i 1928

BIODD ex LAKEWOOD til AS Bestum 2 Oslo i 1932

STRAND senere RONDO og SALT ex LAKE WESTON

NIDAROS ex LAKE BENBOW overtatt i 1937

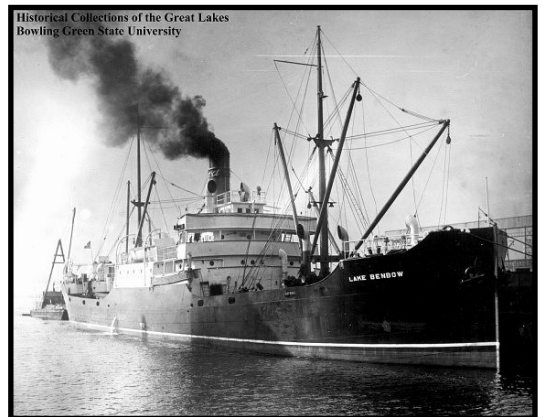
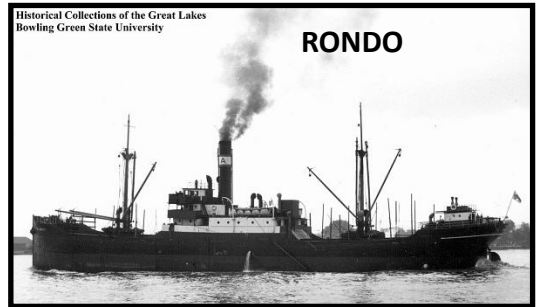
SIGNEFJORD ex LAKE ORMOC til AB Ragne, Sverige 1947

DAMPFEM ex GOODSPEED i 1930

NIDARDAL ex LAKE GORIM i 1937

BOSSI ex GOREE i 1930

Rundt 30 av disse skipene levert av verkstedet under første verdenskrig, ble aldri solgt til kommersielle rederier, og gikk vel omtrent rett i opplag etter levering. De ble hugget i årene 1926-27 og var da ikke mer enn 6-8 år gamle. Verkstedet leverte vel ikke mer en et par lake-re etter at denne serien var ferdig. Deretter gikk de over til ren reparasjons virksomhet før de i 1929 stengte dørene. Og det ble aldri snakk om å få i gang nybygg da den annen verdenskrig kom. I dag er det ingen rester etter verkstedet, og en finner der nå egentlig en golfbane. Jeg har allikevel klart å finne et bilde fra skipsverftet og sjøsetting av et laker skip BENJAMIN NOBLE som ble bygget 1909. De to siste bildene viser to andre skip fra denne lange serien i krigsmaling og med sine opprinnelige navn LAKE



GROGAN and LAKE



Christoffer Hannevig og B. Stolt-Nielsen og norske kontrakter i USA.

Disse to skipsrederne var de store bestillerne og egentlig spekulantene i norske kontraheringer i USA. Hannevig (1884 - 1950) hadde far som reder, tok veien inn i shipping som megler første og fremst, og startet i 1914 meglerfirmaet Hannevig Brothers med to brødre. Krigen som startet sommeren samme år utløste et stort behov for tonnasje og Norge som en nøytral nasjon med stor tonnasje fikk en golden opportunity i dette markedet som nå utviklet seg med store inntekter og stor risiko - aksjespekulasjoner og ren «jobbing».

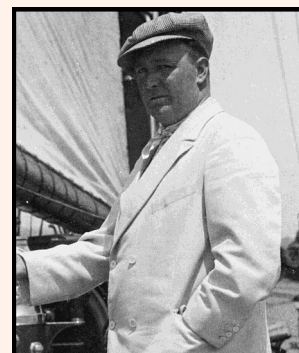
På grunn av senkning av skip og mangel på beddinger for nye skip da all kapasitet ble brukt for marine fartøy, så Hannevig muligheter for bygging i USA som jo også var nøytralt, og hadde stort potensiale for å bygge skip. Han etablerte firmaet Hannevig & Johnsen i New York 1915 for å formidle kontrakter. Deretter så han seg om for å etablere seg med eget verksted. Han skaffet seg kontroll over Pusey & Jones Co. Wilmington som raskt ble modernisert og utvidet for å møte forventet etterspørsel. Kort etter fulgte oppbygging av Pennsylvania Shipbuilding Co i New Jersey., samt et tredje verft noe senere.

1916 stiftet han eget meglerfirma Christoffer Hannevig Inc. og deretter egne rederier både i USA og i Norge. Senere fulgte egen bank og forsikring.

Men i 1916 ble US Shipping Board etablert for å få kontroll med verkstedene, kontrakter og bygging av skip. Og da USA gikk med i krigen på alliert side, overtok US Shipping Board høsten 1917 eiendomsretten til alle utenlandske nybygg og kontrakter i USA. Dermed ble Hannevigs situasjon snudd på hodet. Det samme gjeldt for andre norske kontrakter. Senere gikk Hannevig konkurs, samtidig som han ble involvert i en lang prosess om kompensasjoner og erstatning. Alt løp ut i sanden.

Så var det Botholf Stolt-Nielsen fra Haugesund (1863 - 1936) som var en annen kjent spekulant og «jobber» som hadde vyer om å få rederiet til å vokse inn i himmelen. Det begynte i 1915 med kontrakter på 9 nybygg. Alle ble solgt før de var gått på vannet, og B. Stolt-Nielsen tjente stort på dette. Haugesund utviklet seg til en av de største spekulant byene, og Stolt-Nielsen var en av de største med ønske om å vokse seg riktig stor. Under krigen kontraherte han 43 skip og kjøpte 14 brukte skip, og det ble en evig veksling mellom kontrakter og kjøp og salg. Det var til slutt Skinner & Eddy Seattle som fikk levert skip til Stolt-Nielsen før alle kontrakter ble overtatt av US Government. Da gikk det fire skip til ham og et til Knut Knutsen OAS, men barefor et øyeblikk. Ved levering ble det konfiskert av US Government. Men Knut Knutsen fikk en klekkelig erstatning. Av de fire til Stolt-Nielsen ble ett

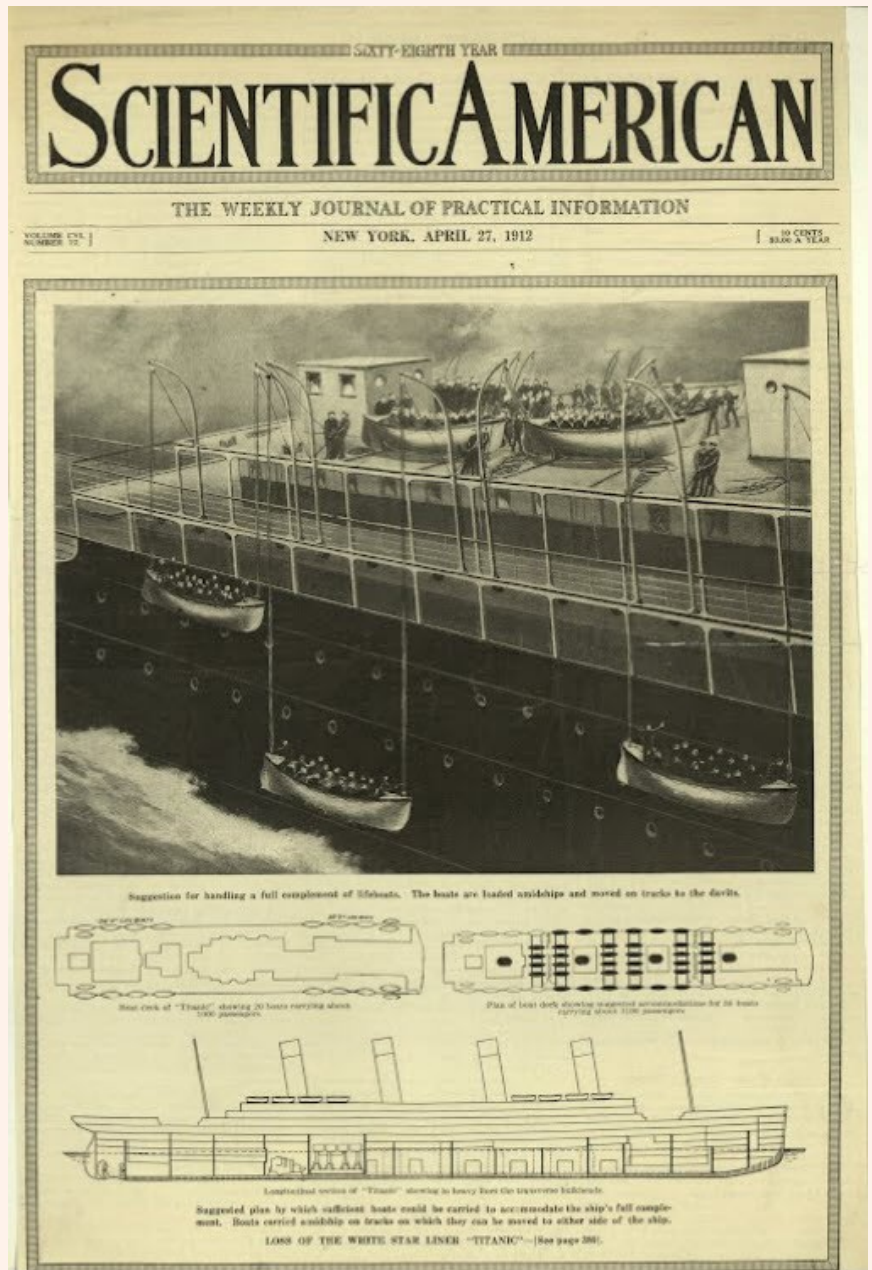
torpedert under første verdenskrig, mens de tre andre ble solgt til Japan i 1926. Et av de skipene US Government overtok, EDITOR levert 1919, ble overtatt av den norske regjering i 1942 og fikk navnet NORLOM. Vi ser henne som NORLOM i bilde fra siste krig. Hun gikk på grunn i 1942, overlevde, men ble bombet utenfor Bari, Italia i 1943 og da var det slutt.



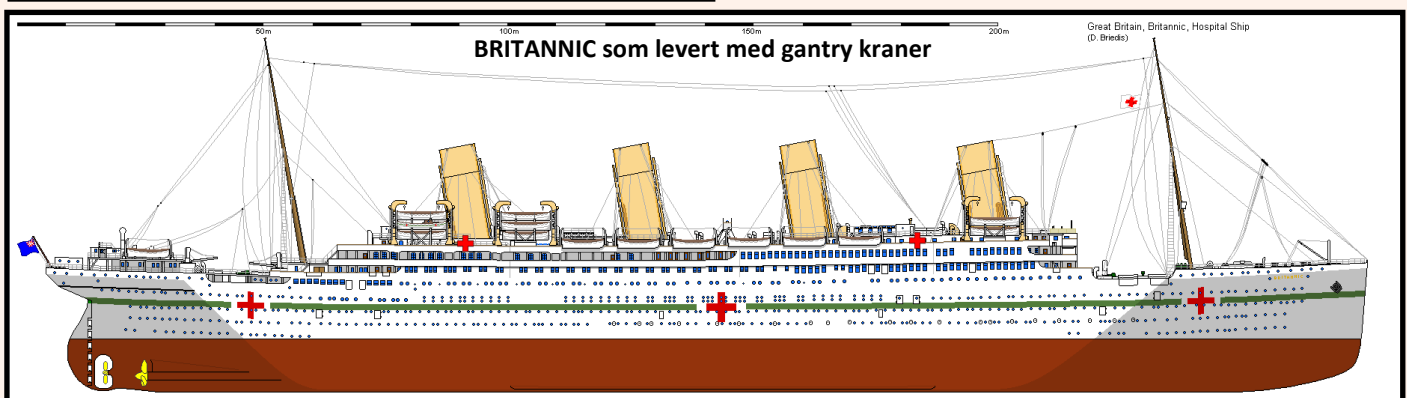
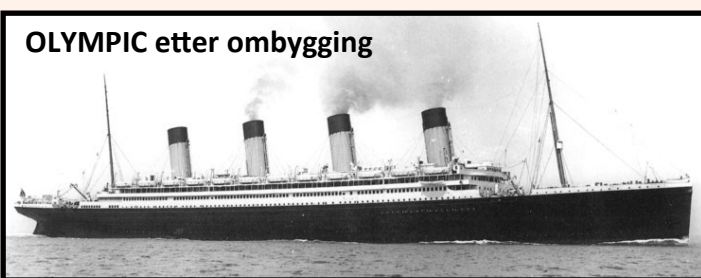
Etterspillet fra TITANICs forlis.

Det er utrolig hvor mange innspill det kom etter TITANIC ulykken når det gjelder livbåter, og da for å få lang flere livbåter om bord i passasjerskipene på Atlanteren. Her ser vi noe fra SCIENTIFIC AMERICAN datert 27.april 1912, bare 13 dager etter katastrofen. Her kommer forslag om ikke mindre enn 36 ekstra livbåter plassert på toppen av skipet som skulle ruller ut til davitene for deretter å settes på vannet. Hvor lang tid det ville ha tatt å få alle båtene på vannet kan en bare lure på. Men en lang tid ville det ha tatt.

Nå kom det jo nye og ekstra livbåter på søsterskipene OLYMPIC og BRITANNIC, men etter et annet system enn dette. Nå ble det brukt hva man kaller gantry cranes, og de fikk - i alle fall BRITANNIC - et antall på hele 48 livbåter om bord. Flere av dem stablet tre over hverandre. OLYMPIC på sin side fikk antallet øket til hele 68 livbåter. Mange av dem var da av den såkalte «collapsible»



typen. En sammenfoldet type som man kunne utvide til en livbåt med presenning sider. Noe liknende gjentok seg på omtrent alle passasjerskip. Alle rederier hadde nå et skarpt øye for hvor mange livbåter de kunne få plassert ombord i sine skip.

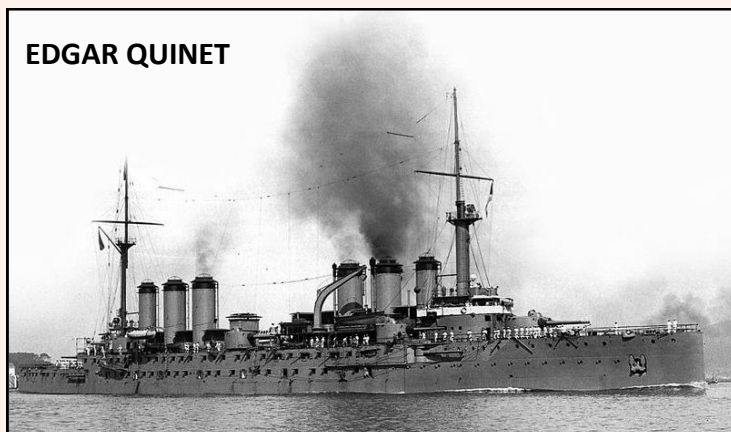


Seks skorsteiner på et skip!!

Gjennom tiden med de store passasjerskipene med tre skorsteiner som skikkelige, store og hurtige skip, var det ennå en gruppe som fikk større omtale og beundring. Det var gruppen med fire skorsteiner - lik f.eks. TITANIC og hennes to søsterskip. Men utrolig nok, det ble faktisk bygget tre små grupper av marinefartøy med hele seks skorsteiner. Den første ERNEST RENAN bygget i 1909 i St-Nazaire for det franske marine. Hun var en armert krysser på 13.464 tonn med tre propeller som hver ble drevet av et tripple expansion maskineri. To separate sett med dampkjeler ledet røyken gjennom to adskilte sett på tre skorsteiner. Hun gjorde en 23 til 24 knops fart. Etter tjeneste under den første verdenskrig, ble hun bygget om til et treningskip og til slutt brukt som målskip for fly og andre skip. Som et slikt skip sank hun i 1931.



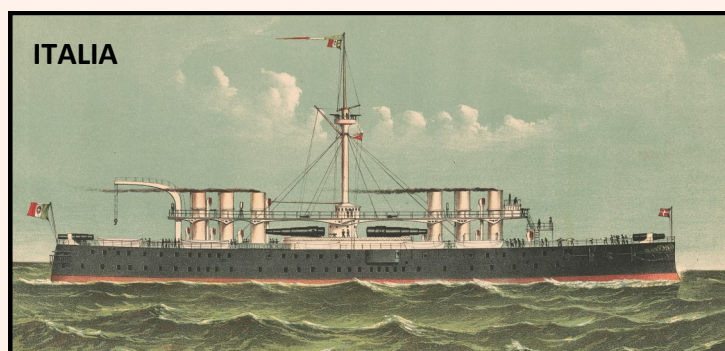
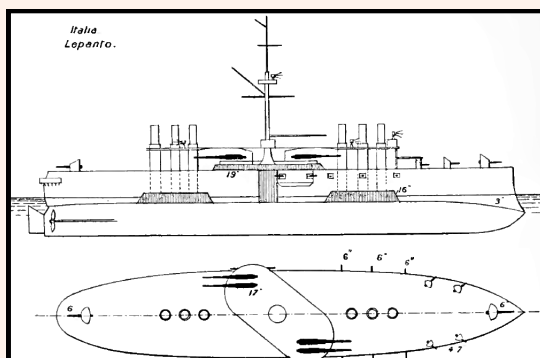
De andre gruppen var EDGAR-QUINET klassen som også var i den franske marine. Her var det to skip - EDGAR-QUINET og WALDECK



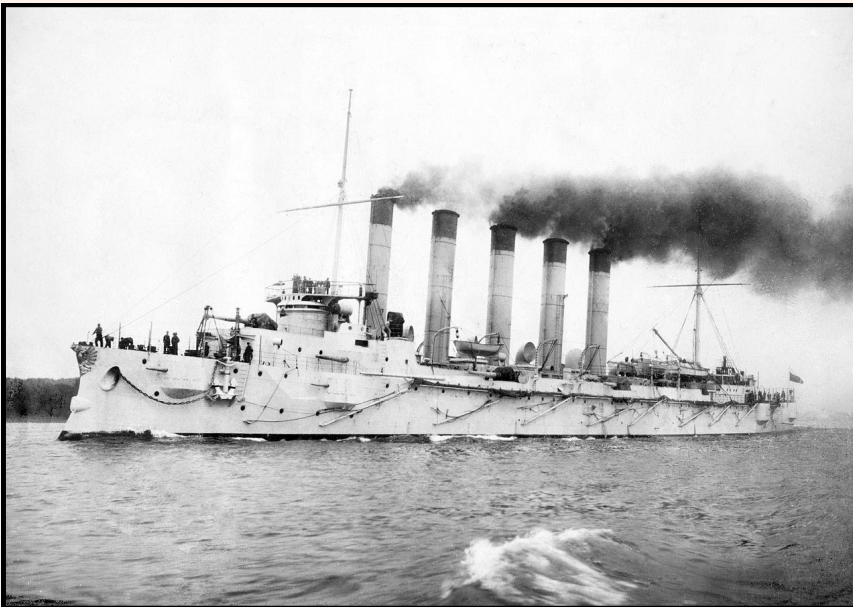
-ROUSSEAU levert i 1911. Det var på ca 14.200 tonn og gjorde 24 knop. De tre maskinene og tre propellene ble gitt krefter fra ikke mindre enn 40 kjeler i to separate grupper med røyk-opptak i to sett på tre skorsteiner. 40 kjeler er mildt sagt mange. Begge skip gjorde stort sett tjeneste i Middelhavet i løpet av første verdenskrig. EDGAR QUINET ble ombygget til trenings-skip i 1920 årene, og gikk

på grunn i 1930 utenfor Algerie uten å kunne berges. WALDECK-ROUSSEAU ble gjort om til admiralens flaggskip for tjeneste i den fjerne Østen fra 1929 til 1932. Deretter ble hun redusert til en lekter og endelig hugget i 1941-44.

Den tredje gruppen var ITALIA klassen av panserskip, eller hva vi i dag ville kalle slagskip, bygget i Italia for den kongelige italienske marine 1885 og 1887. Det første fikk navnet ITALIA og det andre LEPANTO. De hadde en vekt på 15700 til 15.900 tonn og en fart på 17,5

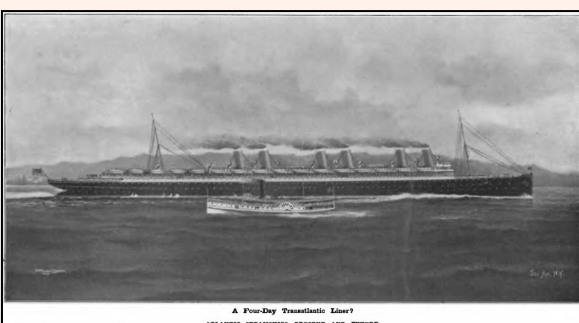


knop. De hadde fire 17 tommers kanoner i barbetter på to , ett på hver side, men litt asymmetrisk for å si det slik. Se tegningen. Minimalt med overbygg. Og underlig - minimalt med armering. Filosofien til konstruktøren var at redusert vekt av armering ville bety lettere skip, og dermed høyere fart. Akkurat som filosofien bak slag-krysserne senere i utviklingen. De hadde fire dampmaskiner og fire propeller som ga dem en maksimal topp fart på 18 knop. MEN - det var en stor forskjell på dem. Det var faktisk bare ITALIA med seks skorsteiner. For LEPANTO ble det bare fire. Dette tror jeg hadde sammenheng med det forhold at de ble bygget på to forskjellige verksted, og at ulike kjeler og maskiner gjorde denne forskjellen. Det ser også ut som to av skorsteinen om bord i ITALI ble tatt bort under en ombygging i 1908. Det skulle vise seg ganske raskt at filosofien om en lett armering var en stor feil. Da skipene ble bygget var vanlig skips artilleri kanoner med runde jernkuler, lik en bredside under Nelsons tid. Dette forandret seg rask og da skipene endelig ble levert, var man gått over til det helt nye- spreng granater. Da ble ITALIA typen som et papir skip å regne. Innen de var 20 år gamle, var de blitt overført til reserve status. LEPANTO ble hugget i 1915, mens ITALIA gikk fra det ene til det andre - blant annet som lagerskip for korn - før hun ble hugget i 1921



Den russiske krysseren ASKOLD bygget 1902 hadde forresten fem skorsteiner, og det var jo mye det også. Skorsteinen var uvanlige lange og tynne, og dette ga skipet et heller uvanlig utseende. Hun var bygget i Tyskland. Hun var stasjonert i Port Arthur da den russisk-japanske krigen startet i 1904. Hun deltok i slaget i det gule hav, fikk alvorlig «juling» men slapp unna og ble internert i Shanghai til krigen sluttet i 1905. Etter en variert tjeneste under første verdenskrig, ble hun i 1918 konfiskert av den britiske marine, plassert i Garloch i Skottland som depot skip og gitt navnet HMS GLORY IV. Utrolig!! Etter at den russiske borger krigen var over ble hun tilbudt gitt tilbake til Russland, men den nye regjeringen fant henne i så dårlig tilstand at reparasjon ikke var ønskelig og hun ble skrapet i Tyskland i 1922. GREAT EASTERN, gigant skipet til Isambard Brunel, hadde også fem skorsteiner da hun ble levert i 1859. Men mer om den senere.

Så har vi dette prosjektet i USA som det ikke ble noe av. Her var det planer om en super liner med 110.000 hestekrefter og fart på 30 knop. For å klare denne farten var det beregnet et daglig forbruk på 1.710 tonn kull hvert døgn. Damp skulle produseres i 44 kjeler. Maskineriet skulle være helt akterut. Men det var bare et prosjekt, og det ble som sagt intet av dette.



A Four-Day Transatlantic Liner?
ATLANTIC STEAMSHIP—PRESENT AND FUTURE.

Her følger en liten samling av bilder jeg har tatt av noen kyst godsskip som brukte Festningskaia som terminal. Øverst ser vi FRODE JARL eiet av Nordenfjeldske D.S bygget 1967. Hun gikk inn i Nord-Poolen i 1982, ble så solgt i 1988 til P/R Palleskip 1988. I 1994 ble hun bygget om til livestock carrier samtidig som navnet skiftet til B.M. SPIRIDON. Hun ble først hugget i 2012 - 45 år gammel.



Så ser vi BARØY bygget 1969. Hun ble forlenget i 1973, skiftet navn til BRØNNØY i 1986, SERESA i 1998, og kantret dessverre i 2005. Da var hun registrert i La Paz, Bolivia. Landet langt fra havet og opp i fjellene i Syd-Amerika.



Neste skips bilde er NORDKYN til Vesterålens D.S. bygget i 1967. Hun fikk en lang og kronglete videre historie - 77 TIARE MOANA - 87 DOLPHIN - 95 CHAMAN PROGRESS - 97 FATHIMA - 98 SEA QUEEN - 00 ASIAN QUEEN - Men de stadig skiftende navnene skjedde hele tiden mens hun var registret i Maldivene, bortsett fra TIARE MOANA da hun var New Zealands registrert. Litt usikker på endelig skjebne.



Nederst finner vi BDS skipet MERCUR fra 1946. Hun ble solgt til gresk reder i 1969 uten skifte av navnet. Ble så til vrak utenfor Tobruk 20.12.1974.

Festningskaia er i dag borte. Alt er fylt igjen, og stedet er terminal og biloppstilling for DFDS fergene til København.

