



«FRANCE» som ble «NORWAY»

Det er ikke ofte at et verdenskjent stort passasjer-skip i Atlanterhavstrafikk blir kjøpt opp av norske redere og deretter blir nesten ennå mer kjent som cruise skip. Men dette skjedde med «FRANCE».

Dermed blir hun vårt front bilde i denne snutten. Inspirasjonen fikk jeg da jeg kom over en annonse om FRANCE og French Line på en av de siste side-ne i en guidebok om Louvre. Jeg har scannet den, og den sees her. Og en ytterligere inspirasjon fikk

jeg fra et besøk i Le Havre i 1978 eller 79 da jeg så henne ligge ved kai i opplag. Et trist syn, men fascinerende å se dette store skipet ligge der. Jeg hadde veldig god lyst til å komme meg om bord for å ta en runde og se meg omkring, men torde ikke spørre—og hadde hel-ler dårlig tid. Men hvilken opplevelse det hadde vært!! Jeg mener jeg hørte bare noen få uker etter at Kloster hadde kjøpt henne, så det hele ble en liten «memory» å ta med seg.

Rederiet, ikke lite påvirket av President de Gaulle, bestemte seg for et nytt stort passasjer-skip til erstatning for NORMANDIE som selskapet tapte i brann under krigen. Kontrakten ble inngått i 1957, og man begynte på utviklingen av skipet. De Gaulle var meget interes-sert i prosjektet og ga støtte til kostnadene. Det virker nesten rart at man gikk i gang med



et slikt passasjerskip når en tenker på at jetflyene ble introdusert i midten av tiåret. Men her var det nasjonal presti-sje og mer med i spillet. Det var da også madame de Gaulle som var gud-mor ved dåpen, hvoretter generalen leverte en flammende tale om Frankri-kes ære og om hvordan skipet ville knytte det franske og amerikanske fol-ket sammen. Da hun ble levert i 1962, var hun et absolutt vakkert skip med rene linjer og en nydelig «svung» over

seg. Hun kostet USD 80 mill. å bygge, var på noe over 60.000 brutto tonn og 1,035 fot langt. Mat, vin, kjøkken og service var noe av det beste Frankrike kunne levere. Når en så henne, var man aldri i tvil om hvilket skip det var. Vingene på de to skorsteinen forsterket da også det spesielle.

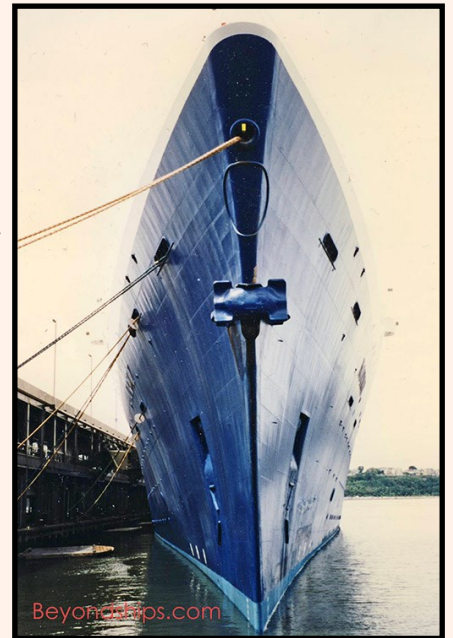
Men det markedet som skulle ha vært der, var langt på vei borte. Flyene hadde tatt over. I 1974 prøvde en seg med et cruise jorden rundt, men det hjalp ikke og hun ble lagt opp i Le Havre til protester fra fagforeningene. Men der ble hun liggende til Kloster kjøpte henne. Og da fagforeningene fikk høre at hun skulle skite navn fra FRANCE til NORWAY, ble det nye klager og litt bråk. Kloster kjøpte henne for USD 18 mill. og fikk henne bygget om for ytterli-gere USD 80 mill. Men da hadde de et særegent cruise skip, den gang det største—og en utrolig suksess for rederiet. Kundene strømmet til. Eksteriørmessig var det ikke så store for-andringer, annet enn et helt nytt fargespill over det hele, og to store tendere for å ta

passasjerer i land på mindre øyer i det Karibiske hav. Et vakert skip som fremdeles så vakert ut. Etter ombygging kom hun til Oslo for første gang, og rederiet hadde avertert at det ville være anledning for publikum å komme om bord. Interessen eksploderte og det var kaos på kai, ved ombordstigning og på veien som gikk forbi. Den gang var det hovedveien mellom øst og vest i Oslo, og jeg



kom selv kjørende. Bildet til høyre er det jeg tok selv den gangen. Hun fikk en lang periode for Kloster og Norwegian Cruise Line. Men i 2006 var det slutt. Hun fikk nytt navn BLUE LADY og sendt av gårde til Alang for det siste som skjer i et skips liv. Her ser dere bilde av henne etter ombygging for å få mer lugar kapasitet, og den høye «hatten» hun fikk på toppen var dessverre ikke med på å forbedre hennes ellers vakre utseende. Nederst ser vi BLUE LADY

i prosessen ved Alang i 2006. Trist å se, men egentlig ikke til å unngå. Men noe av skipet lever. I Frankrike sør-



get de for å få tak i et par meter av baugen, og nå står den som monument over skipet et sted i Frankrike. «Nesen til Frankrike (FRANCE) har kommet tilbake til Frankrike!! Så det så!!!



Barken PESTALOZZI som en gang tilhørte det kjente tyske seilskips rederiet F. Laeisz, Hamburg, men havnet under norsk flagg—og til slutt ble et av skipene til den berømte Gustaf Eriksson på Ålandsøyene.

Barken PESTALOZZI var hverken et av de mest kjente eller største seilskipene til det kjente tyske seilskips rederiet F. Laeisz i Hamburg. Hun var bygget i jern 1884 ved Blohm & Voss, Hamburg. Hun hadde to søsterskip, PAPOSO og PIRAT. Også PAPOSO skulle havne i Norge.

PESTALOZZI ble solgt 1904 til A/S Pestalozzi hvor O. Terjesen, Lillesand var disponent. Kaptein om bord i 1909 var S. Terjesen— kanskje en familie forbindelse. 1915 blir hun solgt videre til Oluf Christensen i Arendal uten skifte av navn. Men et nytt A/S ble det. Nå var det A/S Rundtur. 1919 ble

hun så solgt til R. K. Bager i Marstal, Danmark. Nå fikk det navnet CALUDIA. Og hun blir under dansk flagg og dette navnet frem til 1934 da hun ble solgt til den kjente seilskipsrederen Gustaf Erikson på Åland. Han ga henne det gamle navnet PESTALOZZI tilbake. Dessverre ble hun involvert i en kollisjon i den østlige delen av Østersjøen og ble solgt som vrak til



Skrog fargene på Laeisz skipene reflekterte det tyske flagget.



Modell av PAMIR

kjøpere i Libau som deretter hugget henne. Bildet viser henne som PESTALOZZI under finsk flagg. Jeg har ikke klart å finne bilde av henne i Laeisz klassiske farger— sort—hvit—rød som etter det tyske flagget den gang. Og rederiet F. Laeisz var ganske konsistente på bruken av sine tradisjonelle farger.



Her ser vi bilde av barken PAPOSO ex F. Laeisz skip, bygget i Hamburg 1885 og eiet av C.L. Endresen m. flere, Christiansand. Hun ble kjøpt inn i 1904 og sank i følge disse detaljer fra Wreck Site: On February 10th, 1918, the Norwegian iron barque PAPOSO, built in 1885 by Blohm & Voss and owned at the time of her loss by C.L. Endresen., on voyage from Bahia to Philadelphia with a cargo of mangan ore got lost in the Atlantic Ocean after losing her rig and getting water leakage. Read more at wrecksite: <https://www.wrecksite.eu/wreck.aspx?196410>

Noe som er virkelig spennende, er det at bemerkelsesverdig mange ex F. Laeisz skip fremdeles eksisterer, enten som minneskip eller museums skip, eller som seilende skoleskip. Rederiet eksisterer fremdeles og driver sin virksomhet i beste velgående. Første skipet CARL fikk rederiet i 1840. Vi snakker altså om et rederi som er 183 år gammelt. Slå den!!! Det er et rederi med spesielle skip jeg vil komme tilbake til. Men før jeg gjør det, vil jeg bare ta med en smakebit av rederiets historie, Fullriggeren PREUSSEN med fem master. Dette er det eneste skipet som noen sinne har blitt bygget med en så omfattende rigg. Hun var da



også på hele 5.081 brt. og en laste evne på 8.000 tonn, 124,4 m lengde. Hun hadde 5.560 m² seilflate som ga henne en fart opp mot 17 knop. Hun tok 550 tonn vannballast og hadde dampdrevet ankerspill, wincher for rigg og styremaskin. Fem lasteluker og vel 45 manns besetning.

EN AV DE MERKELIGSTE FERGENE JEG HAR SETT BILDE AV. OG FOR- GJENGEREN «SNUBLET» JEG OVER I CHICAGO.

Under leting etter noe annet—og i litt undrene arbeide med å sette meg inn i ny og tung stasjonær PC, kom jeg over dette bildet som mildt sagt forundret meg en god del. Det er i en film jeg har scannet for en amerikansk venn av meg, og det viser en roro/bil/jernbaneferge som ble bygget for et rutenett jeg måtte sjekke opp. Fergen heter M/S ABEGWEIT og ble bygget i 1982 av St. John Shipbuilding & Dry Dock, New Brunswick, Canada. Hun overtok ruten Borden-Carleton på Prince Edward Island til Cape Tormentine, New Brunswick. Dette er to små provinser i det østlige Canada, kaldt The Maritimes. Og jeg har vært i St. John to ganger og likeledes vært i nærheten av dette ferge systemet. Hun var eiet



og drevet av CN Marine som var et datterselskap av Canadian National Railway, et av det to store jernbaneselskaper i Canada. Og hun overtok plassen til en eldre ferge fra 1947 i ruten—også med dette navnet.

Hun var konstruert for det rolige og beskyttede farvannet i Northumberland Stredet, og fikk dermed et heller uvanlig

utseende. Når dere på bildet, ser det ut som om noen har kuttet av både baug og akterende. Hun er rett og slett formet som en smal skoeske med en rampe som falle rett ned forut og akterut. Hun er faktisk 122 meter lang med en brutto tonnasje på 13.483 og dermed større enn hun synes som på bildet. Hun kunne ta 974 passasjerer, 250 biler eller alternativt 40 lastebiler og 20 jernbanevogner. Hun hadde også et heisbart bildekk.

Men hennes tjeneste skulle ikke vare lenge. Publikum var lei av ferger og ønsket en permanent bro over sundet. Denne ble bygget og så åpnet 31.mai 1997. Etter en kort tid som lasteferge, ble hun lagt opp for salg. Det var noen paner om å bygge henne om for det mye røffere Cabot Stredet, men det ble oppgitt som for dyrt å gjennomføre.. Etter to år i opplag for den 17 år gamle fergen ble det salg til et selskap med det noe merkelige navnet «Accrued Investment Inc.» i Houston Texas. Hun fikk navnet ACCRUED MARINER i samme forbindelse. Så seilte hun ned i Galveston, Texas hvor hun ble liggende til 2004. Det var visstnok noen planer om å bruke henne som ferge på De Store Sjøene eller i Mexico Gulfen, men dette ble de ikke noe av. Så ble hun solgt til kjøpere som tok henne over Atlanten, Middelhavet, Rødehavet til Alang i India. Der ble det slutt og hugging. Navnet var da bare MARINER.



Forgjengeren, ABEGWEIT bygget i 1947, lever på den annen side fremdeles, nå nær 77 år gammel. Hun ble solgt til en Yacht Club i Chicago som ikke fikk tillatelse til å bygget et klubb hus ved sjøen. Da fant de et alternativ i kjøpet av denne gamle ferger, gjorde det om til flytende klubbhus og omgikk forbudet mot et hus. Der har hun ligget siden 1983.

Jeg kan jo ikke la være å ta med et bilde av den gamle «damen» fra The Glory Days. Som en ser er det ikke store forandringene på henne, annet enn at de fleste livbåtene ser ut til å være fjernet.

Og jeg tar med et bilde til av ABEGWEIT fra 1982. Legg merke til baugen til venstre og baugporten som er oppe. Dette er ikke hverdagskost når det gjelder ferger.



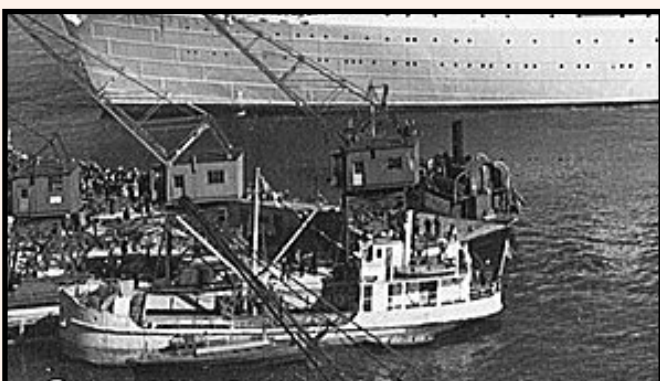
NAL's småbåter—en litt ukjent side av selskapets tonnasje.

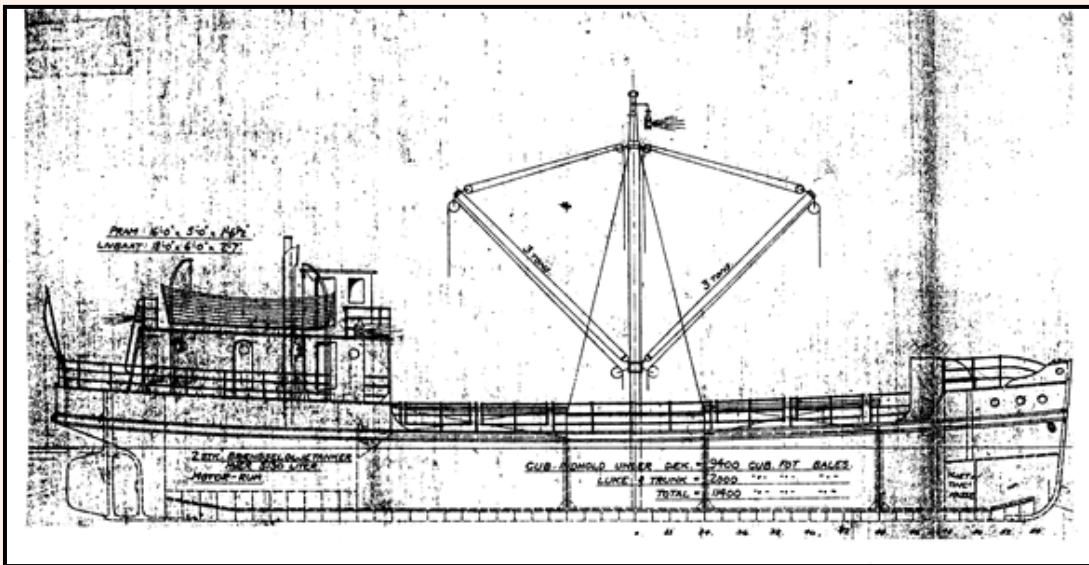
NAL er vel mest kjent for sine store passasjerskip og cruiseskip—fra KRISTIANIAFJORD til VI-STAFJORD. Mindre kjent er det nok at de i de første årene også hadde to-tre taubåter og en liten flåte av lektere, både i stål og i betong. Feeder-båtene som gikk på Madagaskar har jeg allerede vært innom. Men i denne miksen av mindre båter var det også to små skip som vel må regnes som motoriserte feeder-skip. Det var M/S GURI og M/S MARI, begge bygget ved Framnæs Mek. Verksted i Sandefjord i 1923. De var litt over 30 m. lange og hadde diesel motor fra Bolinders, Stockholm. Laste kapasiteten var beskjedne 275 tonn. Skorsteinen var egentlig ikke annet enn et tynt langt rør, men hadde NAL's kjente farger—rødt-hvitt og blått på gul skorstein. MARI ble rett etter levering omdøpt til OSLOFJORD og var dermed det første skipet i flåten med dette navnet. Men hun ble solgt ut allerede i 1930. Jeg tror at NAL



egentlig disponerte skipene slik at MARI opererte i Oslofjorden, mens GURI hadde Bergen som fast sted. Hun fikk da også en mye lengre karriere i NAL og ble først solgt i 1946. Begge skip skulle få et langt liv via forskjellige eierskap, navn,

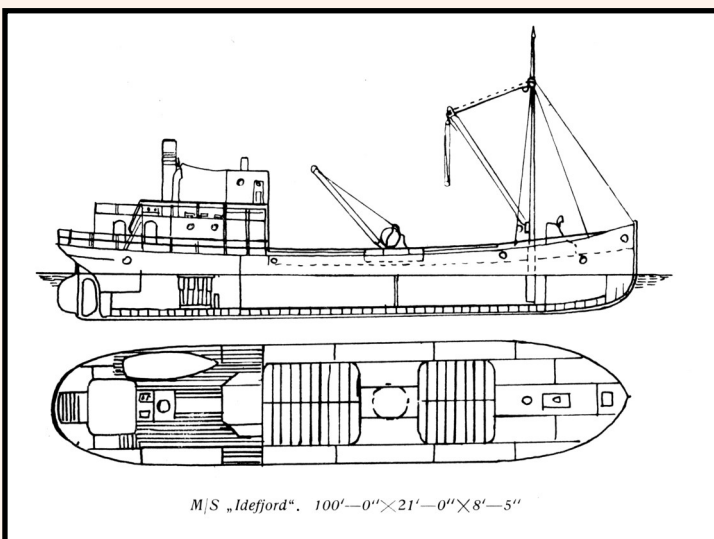
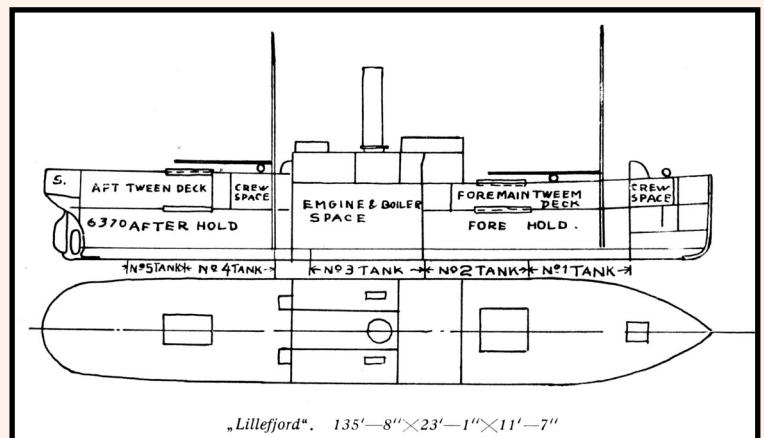
ombygginger og skifte av motor. GURI gikk ut av tiden i 1990, mens MARI/OSLOFJORD—tross salg allerede i 1930, fremdeles var i drift i 2009 som GRETA under finsk flagg. Vi ser henne under til høyre. På det store bildet på denne siden ligger GURI sammen med det første passasjerskipet med navnet OSLOFJORD, men altså det andre skipet med dette navnet. Litt pussig dette, for her ligger GURI sammen med skipet som overtok navnet til søsteren til GURI. Bildet mener jeg er tatt i Oslo.





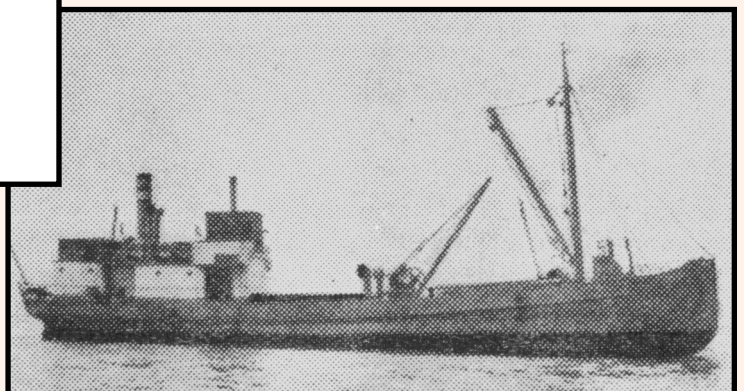
Her ser vi side tegning av de to feeder skipene. Mannskap med lugarer forut og offiserene i akterenden. Jeg vet ikke hvor stor mannskapet var, men tipper 8-10 mann totalt. Før GURI og MARI hadde NAL også to

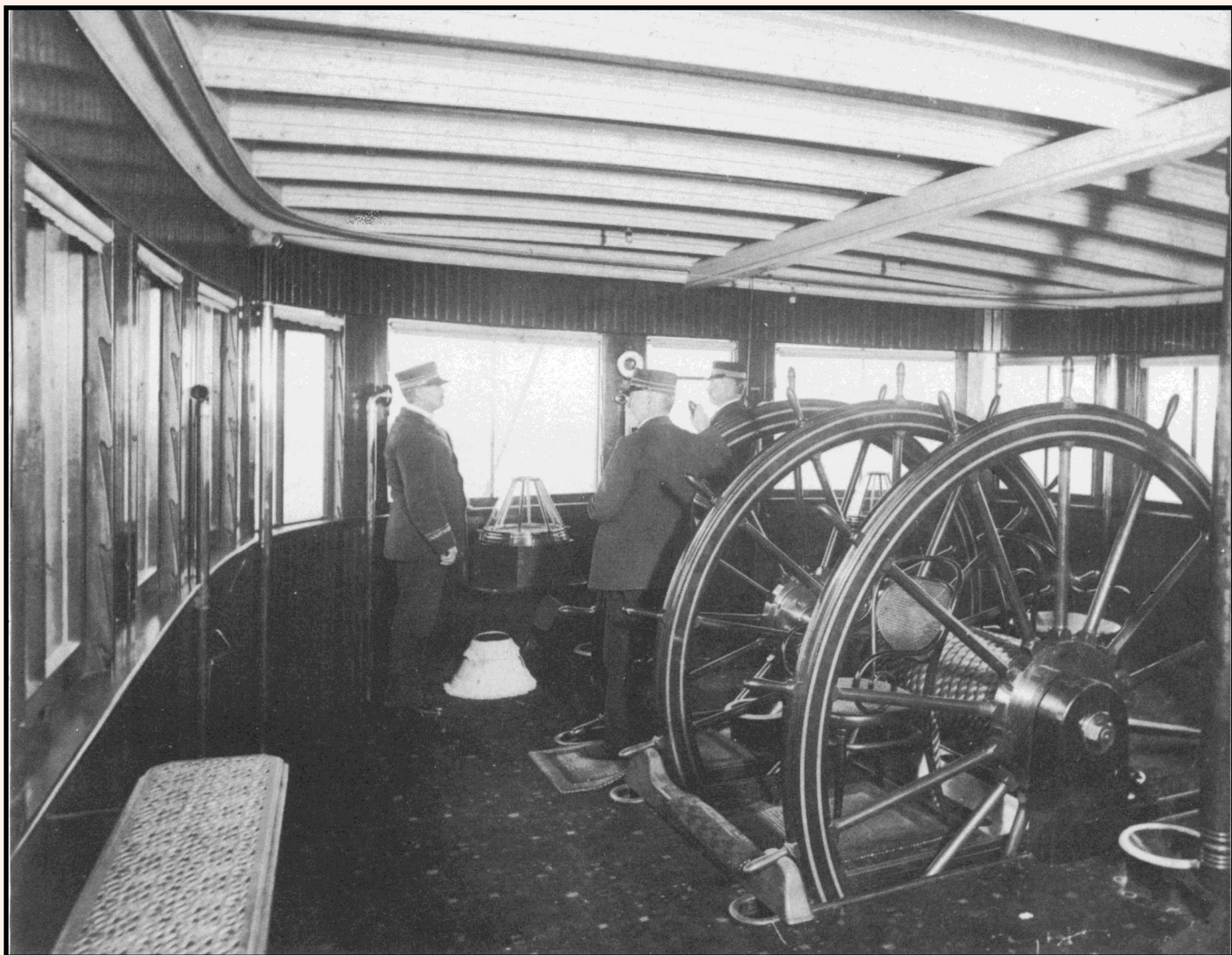
skip med det talende navnet LILLEFJORD. De var også feeder skip for NAL. Det første LILLEFJORD ble kjøpt inn i 1916 og solgt allerede i 1920. Hun var dampdrevet og bygget i Tyskland i 1896. Vi ser henne på neste bilde og tegning. Nederst ser vi LILLEFJORD (2) som egentlig startet service i NAL som IDEFJORD (1) fra 1919 til 1921. Da skulle navnet brukes til et nybygg, og IDEFJORD (1) ble omdøpt til LILLEFJORD (2) Hun var bygget i 1914 og ble ut-



styrt med en Kromhout diesel motor. Hun ble da faktisk det første motorskipet i NAL flåten. Solgt i 1923 da GURI og MARI kom, men fikk allikevel et langt liv. Hun ble strøket i Lloyds i 1994 da man tvilte på at hun fremdeles eksisterte. En pussig ting, da hun ble solgt fikk hun navnet TUNA—og det be-

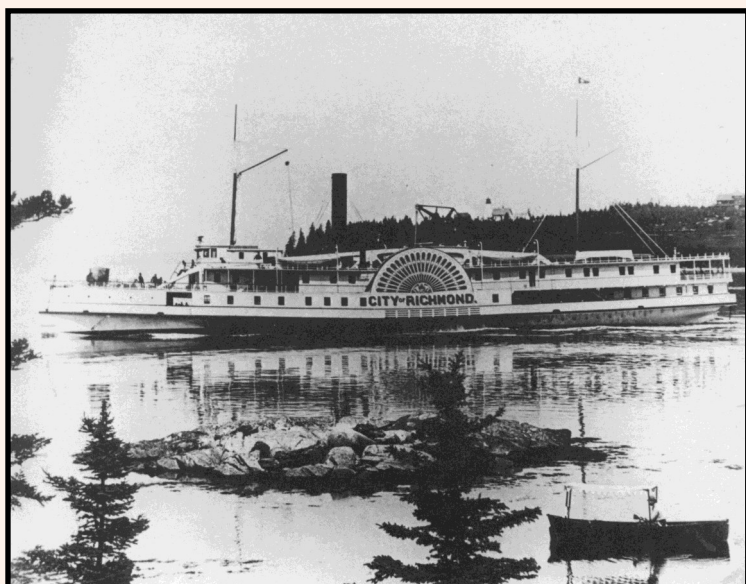
holdt hun gjennom livet hos 16 forskjellige eiere. Ikke verst.

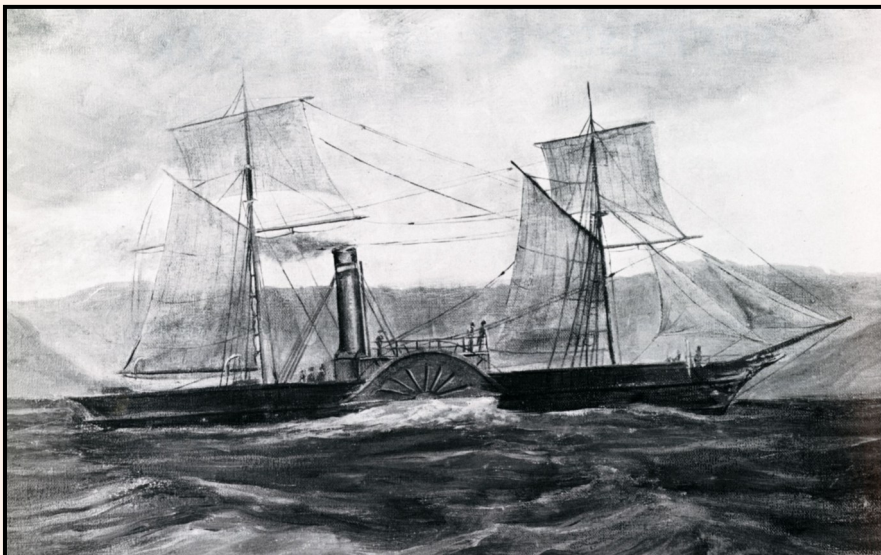




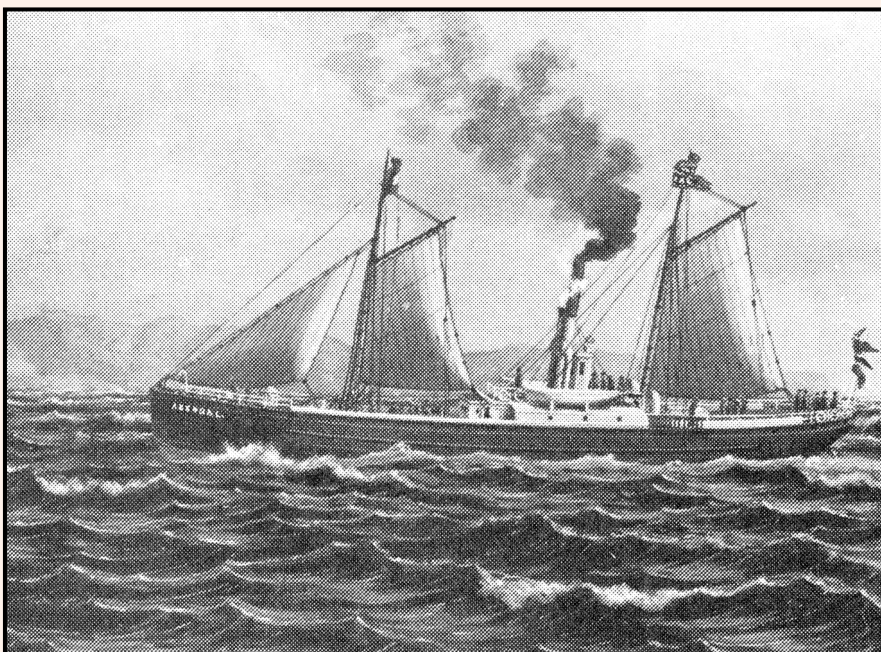
Her har vi et bilde av styrhuset eller broen om bord et av de store amerikanske passasjerskipene som gikk langs kysten, eller opp elven som f.eks. New York til Albany. Det som er særlig slående i dette bildet er det—eller de—enorme rattene for manøver av skipet. Jeg husker ikke i farten hvor jeg fant bildet, men antar det er fra en stor hjuldampner av den typen amerikanerne var så glade i. Det er en romslig plass her, og «kjekt» med benken på venstre side. Sikkert en på den andre siden også. Legg merke til den stokken man har lagt som sperre for unødig bevegelse av roret. Ellers kan man ikke si det er overflod av instrumenter på denne broen.

Og her til høyre ser vi en av de berømte «side-wheelers» fra USA. Jeg tror ikke bildet fra broen over er fra dette skipet—CITY of RICHMOND. Jeg tror dette er det skipet som ble bygget i 1880 og brant opp i 1904. Hun var nemlig bygget av treverk som jo ikke er den beste kombinasjonen med damp maskin og kull eller tre-fyrte kjeler.





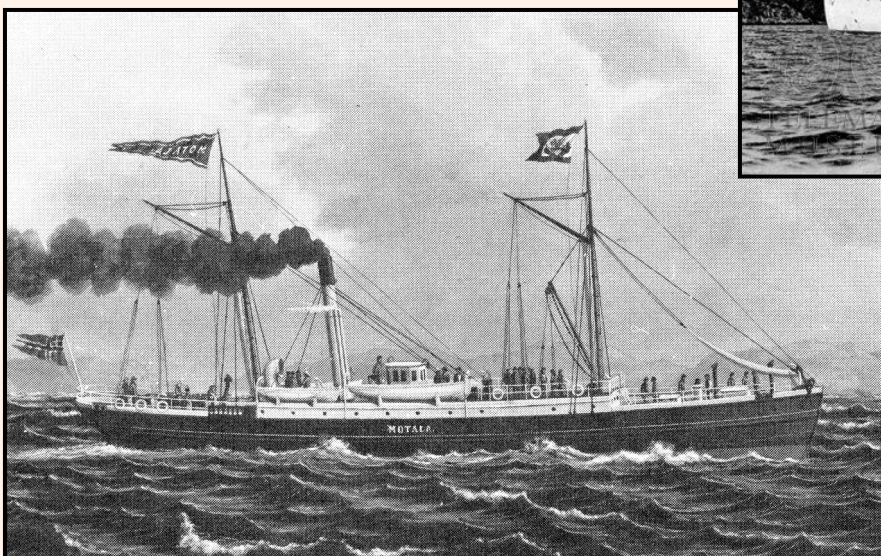
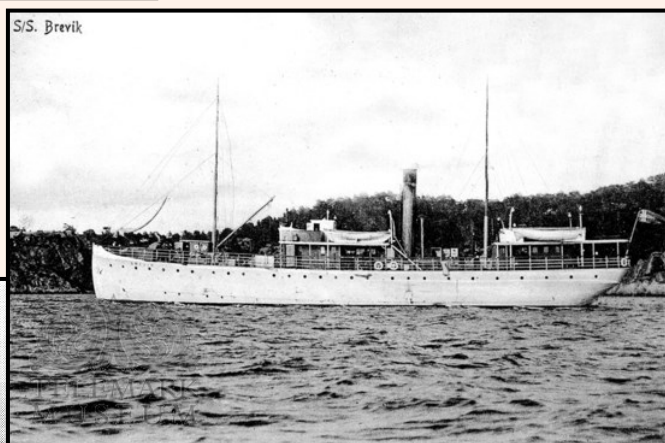
Arendalske Dampskibsselskab var et av våre første ruteselskaper, stiftet i 1857, fikk sitt første ruteskip i 1858—Hjuldampere **NEDENÆS**, og gikk først i rute Christiansand til Risør, fra 1860 fra Christiansand til Christiania. Fra 1864 ble det endelig stamruten Bergen til Christiania. Dessverre ble det total forlis i 1866 etter salg i 1865.



Skip nr. 2 ble **ARENDAL (1)** levert 1865 og solgt allerede 1877 til Vesterålens D/S hvor hun fikk navnet **VESTERAALEN** og ble selskapets første skip.

Så følger D/S **MOTALA** levert av Motala, senere kjent som Lindholmens Werkstad, Gøteborg i 1868. Hun skal få et langt liv hos ADS. Solgt for hugging i 1938, 70 år gammel. Men hun blir mo-

dernisert og delvis bygget om i 1912. Da skifter hun navnet til **BREVIK**. Vi ser henne som **BREVIK** til høyre i den hvite fargen på skroget som skulle bli ADS varemerke i mange år. Under ser



vi henne som opprinnelig bygget—**MOTALA** slik hun var ved leveringen i 1868