

Nr. 1-2023



FORENINGEN SKIPET

NORSK 1973
SKIPSFARTSHISTORISK
SELSKAP

Foreningens Østlandsavdeling

En lokal avdelings informasjons «snutt» som en vil forsøke å gi ut via e-mail til medlemmene på Østlandet—og eventuelt andre deler av landet der det måtte være interesse for dette. Dette kommer som et supplement til vår facebook side som jo egentlig er åpen for «alle».

Vi vil gjerne gjøre denne lille «snutten» mer til en sak av forhåpentligvis glede til våre betalende medlemmer.

Vi setter pris på å få tilbakemeldinger om dette nye tiltaket og hva medlemmene liker—eller ikke—om tiltaket. Og vi er åpne for innlegg og artikler fra medlemmene.

Styret i Østlandsavdelingen

Redaktør: Bjørn Pedersen

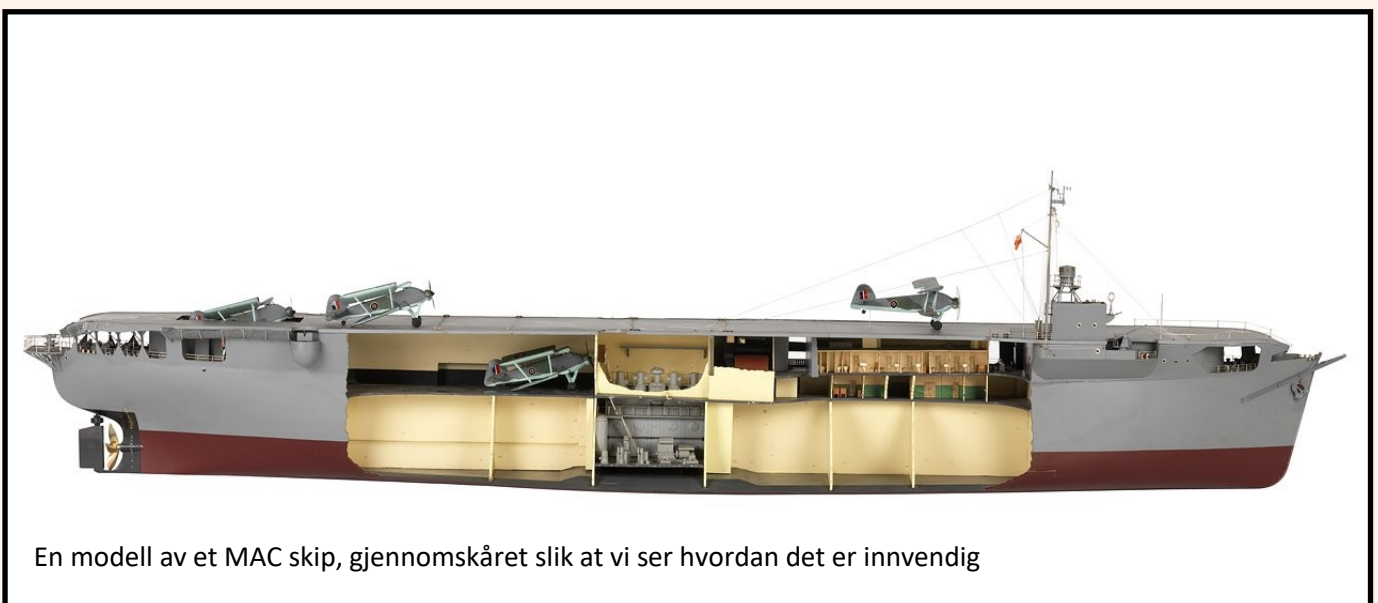
e-mail: bjopededer44@gmail.com

Fra engelsk hangarskip til norsk trampskip, en uventet utvikling!

Av Bjørn Pedersen

For noen få år siden nærmest «ramlet» jeg over et bilde av et norsk trampskip med et ganske så uvant utseende. Dette var Bergens skipet **TOBON**— og dette skipet gjorde meg nysgjerrig. Det tok da heller ikke lang tid før man fant ut at det hadde blitt byttet under den annen verdenskrig som et lite hangarskip med type betegnelsen MAC-ships. Og slikt gjør en jo ennå mer nysgjerrig, så jeg begynte å grave og samle sammen stoff og opplysninger om historien til dette skipet.

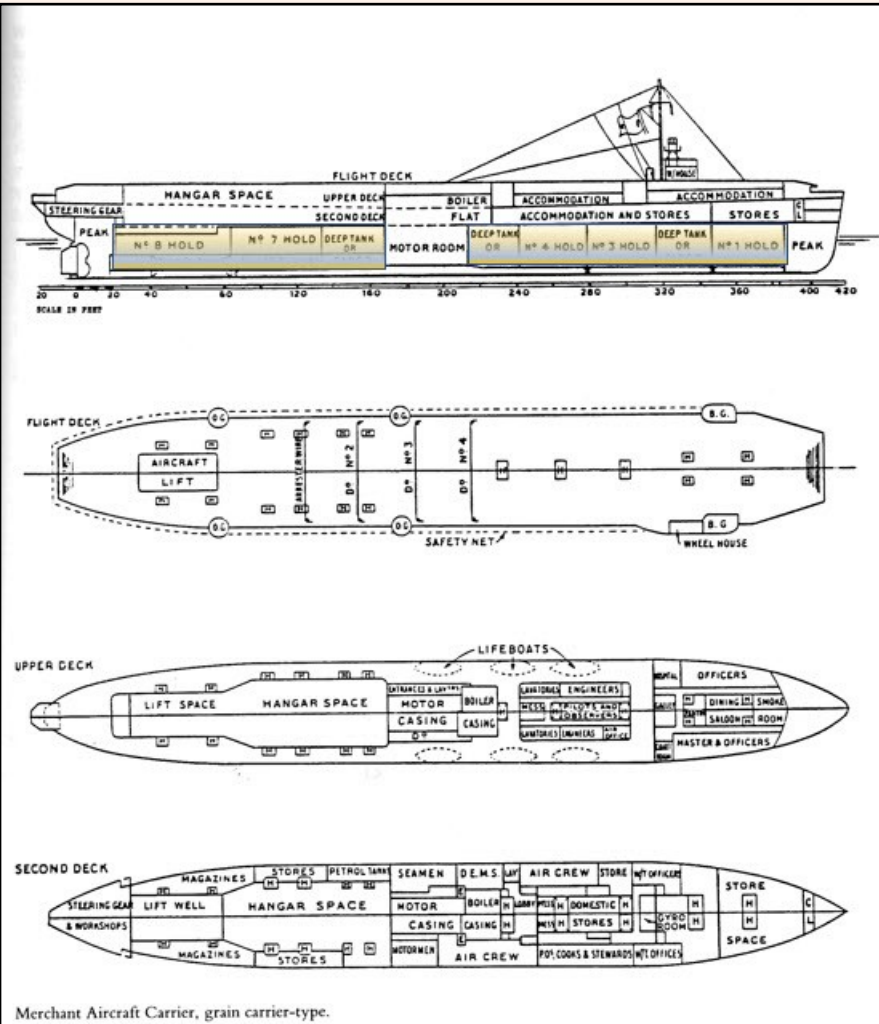
MAC skip var en ide man hadde kommet opp med i Ministry of War og Royal Navy etter at man hadde fått overført seks eskorte hangar skip fra USA på Lend-Lease basis i 1941-42. En så fremdeles et stor behov for å få flere eskorte hangarskip for å beskytte konvoiene mot ubåter., til tross for flere ombygging av engelske handelsskip til eskorte fartøy. Nå gikk utviklingen rask og man ønsket å bygge skip som kunne kombinere funksjonene som eskorte fartøy med fly om bord, og mulighetene for å transportere korn i lasterommene på retur reisene tilbake fra USA. Dette ble et komplisert prosjekt og slett ingen lett sak å løse. Men det ble gjort avtale om bygging av seks nye skip med dimensjoner omkring 420 fots lengde og en fart på 13 knop med bruk av diesel motorer. Fly dekket ble 62 fot i bredde og var likt i begge ender slik at flyene kunne lande både akter fra og for fra. Det ble plass kun til fire fly i hangaren under fly dekket. Og denne hangaren ble betjent av en heis. Flyene var av typen Fairey Swordfish hvor vingene kunne foldes inn. Slett ikke topp fly, men de hadde ev-



nen til å komme seg greit opp i luften på dette korte dekket, og lande etter oppdrag. Heisen kunne løfte et fly opp til fly dekket på 50 sekunder. Skipene ble utstyrt med spesial ventilasjon og oppvarming, lys og brann system med sprinkler anlegg. Flybensin og ammunisjon ble plassert på mellomdekket— ut i borde. Ikke dypt nede som normalt. Dypt nede var det åtte lasterom for korn, hvor av tre av rommene også kunne brukes til sjøvann når de gikk i ballast.

MAC står for Merchant Ship Aircraft Carriers, og de førte det røde flagget med Union Jack, på samme vis som de regulære handelsfartøyene. Kaptein, offiserer og mannskaper kom

fra Den britiske handelsmarine, mens det var marine folk om bord for fly, reparasjon av dem og bemanning av bevæpningen om bord i skipene. En merkelig sammenblanding av Royal Navy og handelsmarinen. Totalt var det 107 mann om bord som vil si noe slikt som 50 flere enn vanlig. De hadde lugarer på mellomdekket. Se også tegningen som viser innredning og beskrivelse. De gule området er der kornlasten befant seg. Den ble lastet og losset gjennom fleksible rørsystemer som ble tatt igjennom noen særdeles trange luker. Allike-



vel lastet skipet på første reise 7,500 tonn korn på tre dager, og fikk det suget ut på 24 timer. Utrolig!!! Det var seks livbåter inne under fly dekket, med tre på hver side. Det eneste som stakk opp over fly dekket var et særdeles lite og beskjedent tårn, forbausende langt forut mot baugen. Da det ble satt i drift, fikk det navnet EMPIRE MACRAE som var i samsvar med Ministry of War Transport politikk og sedvane. Alle skip skulle ha navn med prefix EMPIRE. Og MAC skipene skulle i tillegg ha et Mac navn—som nettopp EMPIRE MACRAE.

Da MAC skipene kom i operasjon, hadde kampen om kontrollen i Nord-Atlanteren definitivt svingt i favør av de allierte.

Ingen av flyene klarte å senke en ubåt, men det var tydelig at de innga stor trygghet for skip i konvoi. Da krigen var over, ble hun lagt opp. I 1947 ble hun solgt til Alpha South African Steamship Co. Ltd disponert av Moller Lines S.A. Pty. Ltd. Og dermed dukker en ny rar sak om skipet opp. Moller Lines ble etablert i



Kaptein Nils Moller. Han utviklet et familie rederi der ute som etter hvert skulle få mange skip. Via en kronglete vei kom de til London og etablerte sitt kontor der i 1943. Deres første investeringer etter krigen ser ut til å ha fokusert på hva de kunne få til i Syd-Afrika. De investerte i et lokalt selskap Alpha South African S.S. Co Ltd., som ble stiftet i 1946 for å transportere kull fra selskapets egne kull gruver. Avtalen var at Moller mot å investere inn i selskapet, også skulle arbeide som Manager—eller disponent—for selskapets skip. I rask rekkefølge ble fem skip kjøpt inn, deriblant EMPIRE MACRAE som ble bygget om til et vanlig stor trampskip i 1947, og gitt et nytt navn—ALPHA ZAMBESI. Men forventninger om gode overskudd og bra resultater ble de ikke noe av, og Moller Line trakk seg ut og tok med seg to av skipene, deriblant ALPHA ZAMBESI.

I ombygget tilstand må en kunne si at skipet fikk et karakteristisk og bestemt utseende. Man skrellet av fly dekket og mye av innredningene på øverste mellomdekk. Brohuset ble helt lukket på begge sider, helt opp til broen. En forunderlig måte å gjøre det på, og jeg har



Et Fairey Swordfish dobbel dekker torpedo fly, lik det som var om bord i EMPIRE MACRAE

bare sett søsterskipet EMPIRE MACCALLUM bygget ved samme verksted, og tydeligvis ombygget også på samme sted, ha et slikt overbygg. Og mye av mannskapslugarene under værdekket ble beholdt, også under bro-huset. Meget uvanlig. Luke arrangementet ble også meget uvanlig. Med stort og smått var det snakk om 7 luker, eller to flere enn normalt. Mye tyder på at

ombyggingen ble foretatt i Skottland, og at selskapet Clunies Shipping Co, Greenock var involvert i

begge skip og begge ombygginger. Så seilte hun i det vanlige tramp markedet frem til 1954 da det ble salg til Skibs A/S



ALPHA ZAMBESI slik hun så ut etter ombygging i 1947

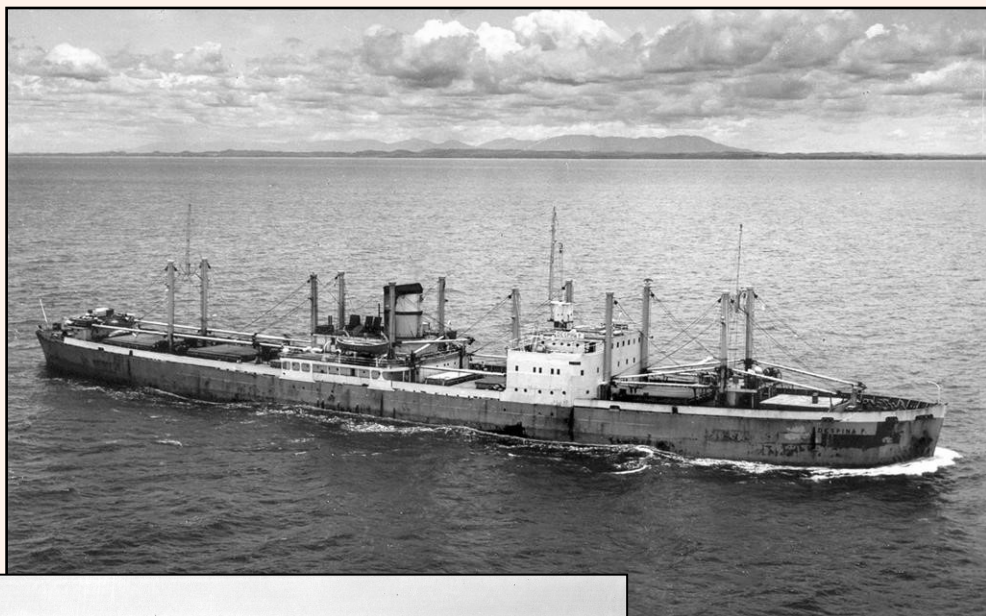
Vilhelm Torkildsens Rederi & D/S A/S Flint, begge i Bergen. Siste selskap var disponert av Willy Kubon i Bergen. Skipet fikk nå navnet TOBON som er en sammensmelting av de to redernes navn: TO-rkildsen og ku-BON for Kubon. Den daglige disponenten var Vilhelm Torkildsen inntil 1960, da Kubon overtok.



Den uvanlige profilen på skipet ser en tydelig på bildet av henne som TOBON. Og ennå tydeligere er det når vi ser henne under navnet DESPINA P etter salget i 1967.

Hun ble endelig hugget, eller resirkulert som vi sier i dag, i 1971 i Kaohsiung. Til høyre her

ser vi henne som DESPINA P. Og under ser vi EMPIRE MACCALLUM, ombygget til DORIS CLUNIES og så seilte som SUNROVER fra 1951 til 1953. De er forbausende like i ombyggingen, men en må jo si at SUNROVER er den «rareste» av dem. Men hun kom aldri under norsk flagg.

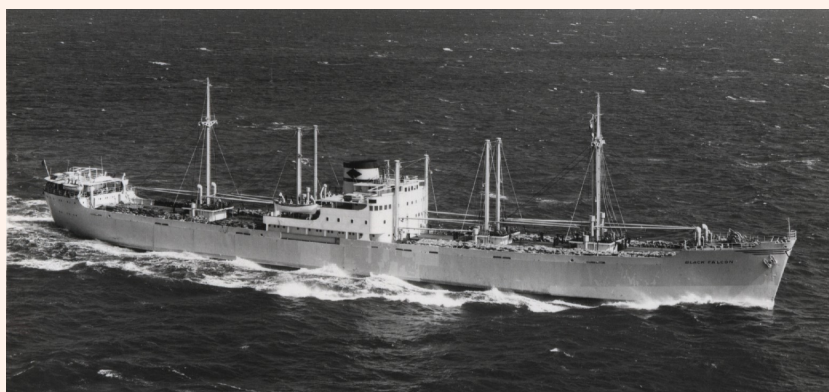


Som leserne vil se: Fra hangarskip i konvoifart til norsk trampskip, er ingen vanlig kost.



Linjeskipet **BLACK FALCON**, levert i 1949 som **HERSTEIN** av Ôresundvarvet AB, Landskrona, ble 2.november 1953 utsatt for en alvorlig brann i et av lasterommene under et opphold i Boston. Her følger noen bilder fra brannen. Bildene er tatt av Leslie Jones 1886-1967 og er en del av Boston Public Library.

Hun ble solgt ut av rederiet i 1968 og fikk da navnet STAR OF ORRI, Saudi Arabisk flagg. 1969 ble det salg til redere i Kypros og navnet ADEL. Dette navnet ble forandret til STAR OF HUDDA i 1971. 1972 ble det hugging i Karachi.



NORSK SKIPSKATASTROFE I USA

Man kunne samme dag melde om et forrykende vær å kysten og i Atlanterhavet.

BORRE til Fred. Olsen måtte taues til land Fred. Olsens BORRE måtte tas på slep av BOMMA.

STAVANGERFJORD skulle vært i New York mandags kveld, men ankom tirsdags morgen.

Flytrafikk til Bergen ble stanset.

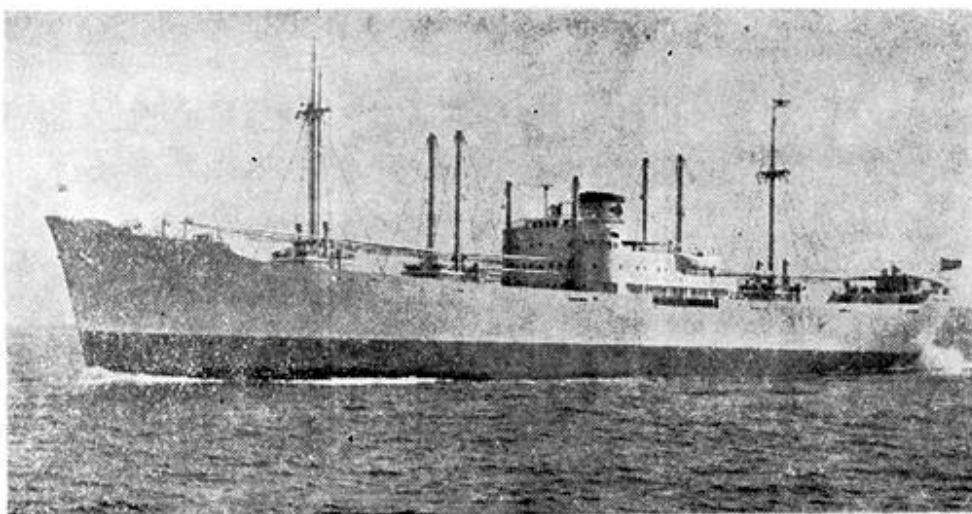
Omkring 30 fartøyer søkte nødhavn i Sandefjord, Larvik og Stavern.

Leireras på

Mosseveien.

Flom i Telemark

Man hadde da dårlig vær i den tiden også?



Oslo-båten «Black Falcon»

Oslo-båten «Black Falcon» herjet av brann på havna i Boston

Boston, mandag.

(UP) En av etterkrigstidens frykteligste ulykker rammet mandag ettermiddag norsk skipsfart da Oslo-båten «Black Falcon» ble herjet av en eksplosjonsartet brann på marinehavnen i Boston, der nestkommanderende major Barach Margolin opplyser sent mandag kveld at mellom 15 og 21 mann er omkommet i flammene.

Brannen brøt ut kort før «Black Falcon» som er på 8.800 tonn og tilhører Sigurd Hierlofson & Co. A/S skulle hve ankeret og stikke til sjøs, og i løpet av få minutter var hele skroget omspent av flammende samtidig som en tung, svart røyk steg opp fra båten. De første meldingene gikk ut på at ni mann var livsfarlig skadet, og senere ble det opplyst at en mann var omkommet mens de andre åtte svevet mellom liv og død på to av Bostons hospitaler.

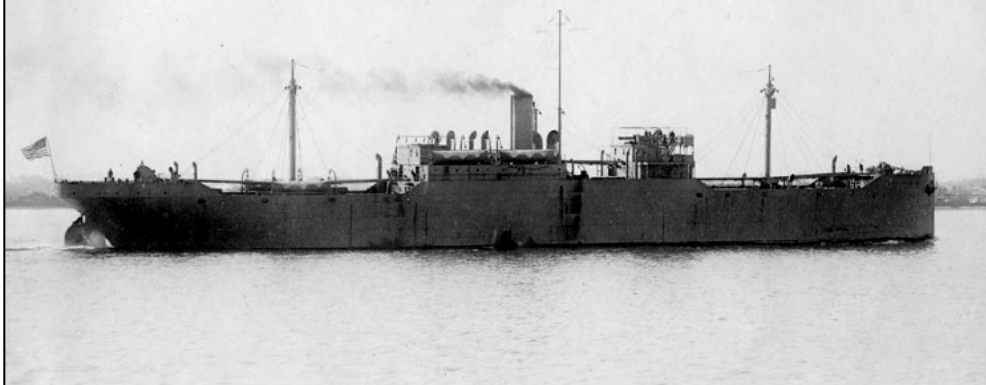
Major Margolin sier at de fleste omkomne trolig er amerikanske havnearbeidere.

Sjobernsprøyter og avdelinger fra kystvakten ble straks satt inn for å bekjempe brannen som i følge opplysninger fra marinehavnen førte til at minst fire av mannskapet ble innesperret i et av rommene. Hele den store havneområdet ble avsperrert for å lette redningsarbeidet, og det var få sikre opplysninger som var tilgjengelig så lenge brannen raste.

«Black Falcon» var for tiden chartret av Black Diamond Line og sto under kommando av kaptein Kåre Langballe. Den ankom til Boston sist lørdag og har losset forskjellige slags stykk gods, opplyser båtens agenter. Brannen var den tredje skipsbrannen på Bostons marinehavn siden 16. oktober da hangarskipet Leyte ble rammet av brann som førte til at 37 mennesker mistet livet. Noen dager senere brøt det ut brann i tråleren «Delaware» som likeledes lå til ankers i marinehavnen.

Samtidig som førstehjelpsmannskapet arbeidet på spreng på å unnsatte de innesperrete og bringe de skadede i land, ble det gjort forsøk på å få sleper ombord på «Black Falcon» og slepe skipet, som på det tidspunkt var nesten fullstendig omspent av flammene, bort fra det indre havnebassenget for å hindre at brannen skulle slå over til andre fartøyer som lå fortoyet like i nærheten.

BLACK FALCON slik hun så ut etter 1941, og da som MARY LUCKENBACH



Når vi er inne på navnet BLACK FALCON og rederiet Sig. Herlofson & Co. A/S koommer man fort bort i dette litt uvante med BLACK DIAMOND LINE som jo var navnet på linjen der skipet seilte. Hvor kommer navnet fra? Og hva var

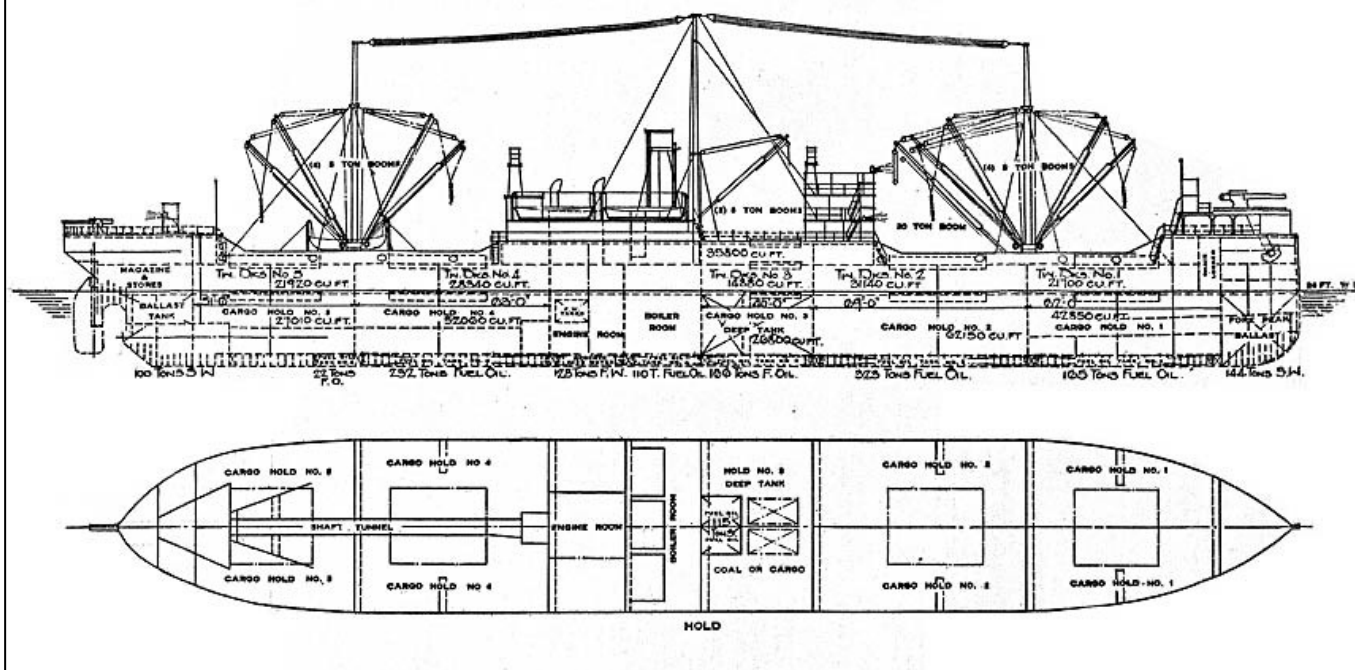
Historien bak det hele? Og da kommer vi fort over flere spennende ting fra amerikansk sjøfartshistorie. Det ene er Hog Island typen standard skip fra første verdens krig. Det andre er starten og utviklingen av Black Diamond Line, et amerikansk rederiet som startet omkring slutten av den første verdens krig. La oss ta det siste først: United States Shipping Board satt mot slutten av krigen med en stor flåte krigsbygde skip, og de lette etter muligheter for å beskjefte disse skipene



BLACK TERN, et Hog Island skip

De startet da en rekke linjer, spesielt til Europa—og håpet på det beste. En av linjene fikk navnet American Diamond Lines og ble satt opp i 1920 og plassert under Black Diamond Steamship Corp management., et selskap opprettet i 1918-19 av Mr. J.E. Dockendorff. Myndighetene hadde

EFC Design 1022: 7825 D.W.T. Steel Cargo Ship, Hog Island "A" Ship



Linjer gående i disse årene etter krigen, men var ikke fornøyde med resultatene og ledelsen av disse forskjellige linjene, gjerne utført av såkalte «managers», og begynte å avvikle avtalene. Black Diamond Line klarte allikevel på et sett å «overbevise» US Shipping Board om at de var første klasses operatører, til tross for at resultatene viste noe annet. Skipene de drev var stort sett alle eiet av US Shipping Board.

I 1929 ble American Diamond Line tilbudt for salg og Black Diamond Line konkurrerte til slutt med et annet amerikansk rederi om å få tilsagnet. Saken gikk helt opp til President Herbert Hoover, og endte med salg til Black Diamond Line. Men linjen fikk nok å streve med ut over i 1930 årene, og det ble delvis salg og delvis utbefraktning til andre rederier.

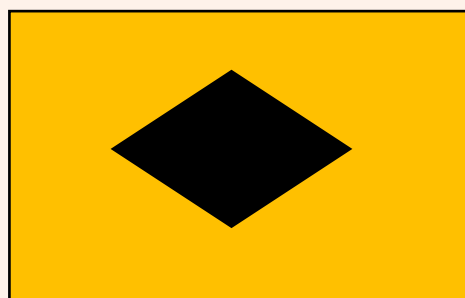
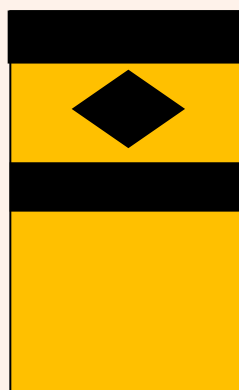
Rederiets særmerke var fuglenavn med prefix BLACK slik vi ser det på denne listen. Disse navnene ble fortsatt brukt da Sig. Herlofson & Co. kon inn i bildet etter den annen verdenskrig. Dag Bakke har behandlet denne perioden utførlig i sin bok om norsk linjefart.

Men tilbake til den skipstypen linjen startet med etter første verdenskrig. Kjernetonnasjen var skip av Hog Island typen som vi ser tegning av—og bilder av på foregående side. Skip med bra fart og laste evne. Da den annen verdenskrig kom, var denne tonnasje solgt ut og Black Diamond Line drev som managers for staten, eller leiet inn Liberty og Victory skip for å forstas kunne drive en linje så lenge det gikk. Etter krigen kom de i kontakt med Sig. Herlofson & Co som hadde moderne tonnasje, men lette etter en linje å tjene penger på,

216012	2216012	1918	BLACK OSPREY	5802	1938	V1918	#1888	Black Diamond Lines Inc	USA New York
217365	2217365	1919	BLACK FALCON	5735	1938	V1918	#1327	Black Diamond Lines Inc	USA New York
219259	2219259	1919	BLACK GULL	5591	1938	V1919	#407	Black Diamond Lines Inc	USA New York
217693	2217693	1919	BLACK HAWK	5106	1938	V1919	#1580	Black Diamond Lines Inc	USA New York
217439	2217439	1919	BLACK HERON	4967	1938	V1918	#1328	Black Diamond Lines Inc	USA New York
219226	2219226	1919	BLACK TERN	5590	1938	V1919	#436	Black Diamond Lines Inc	USA New York
220628	2220628	1920	BLACK EAGLE	5104	1938	V1920	#1523	Black Diamond Lines Inc	USA New York
221027	2221027	1921	BLACK CONDOR	5977	1937	V1921	#24	Black Diamond Lines Inc	USA New York



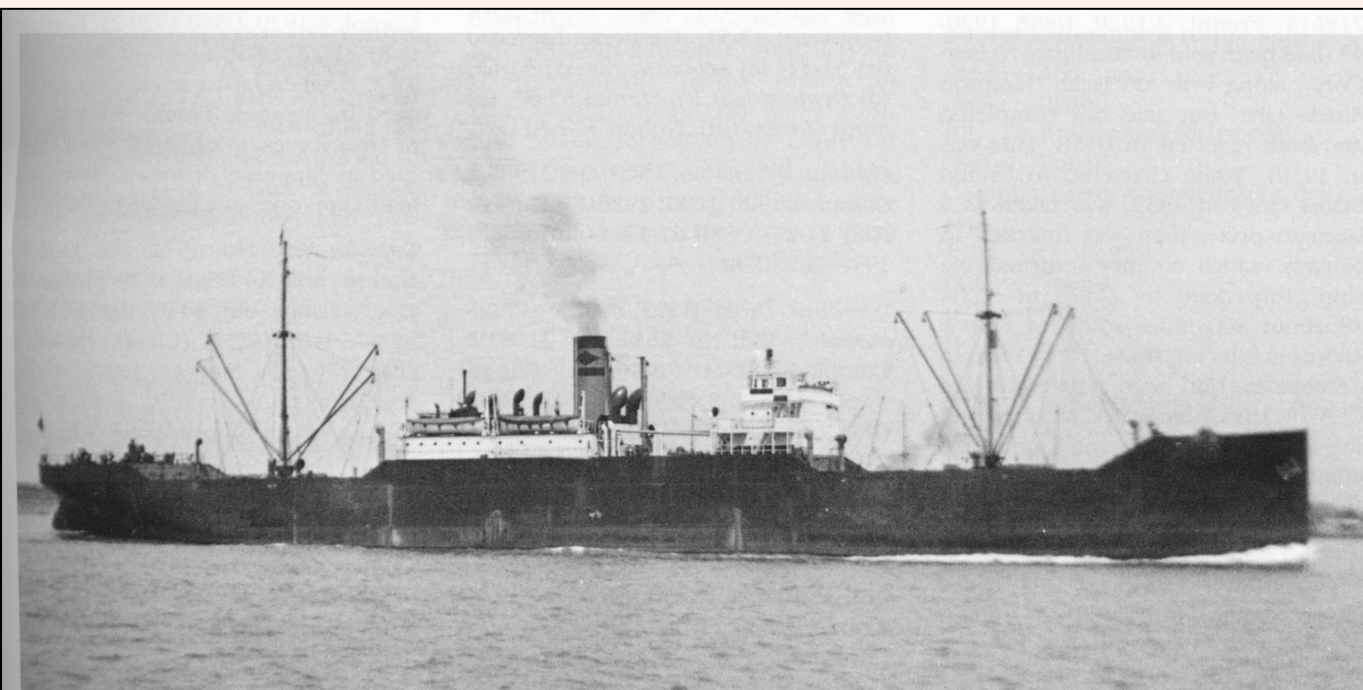
mens Black Diamond Line hadde en linje, men manglet moderne tonnasje. Dermed fant de begge løsningen hos den andre. Fortjeningen i 1950 årene var riktig god, men avtok sterkt inn i 1960 årene og Black Diamond Line (det amerikanske selskapet) ble avviklet.





Her ser vi et bilde av BLACK GULL i flyfoto, noe som er ganske så sjeldent. Fra Univ. of Baltimore Library.

Under ser vi BLACK EAGLE i fin flyt. Og vi ser den påtagelige profilen til skipstypen der det ikke finnes sping i skroget. HOG ISLAND ble nesten synonymt for alle krigsbygde amerikanske skip fra første verdenskrig. Pene var de ikke, men karakteristiske.



Black Diamond's *Black Eagle* a) *Tomalva* is an example of some of the modifications made to the Hog Islanders by commercial operators. The foc'sle head bulwark and additional hold ventilators have been added, and the heavy lift boom has been removed. – Photo by Captain Edward C. March.



Her ser vi verkstedet på landområdet utenfor Philadelphia, kaldt Hog Island. Det var planer for hele 50 beddinger, og det var vel på det beste verdens største skipsverksted. Men det hele stoppet med en total produksjon på 122 skip. Siste skip ble levert 21.juli 1920