

Nr. 07-2023



# FORENINGEN SKIPET

NORSK 1973  
SKIPSFARTSHISTORISK  
SELSKAP

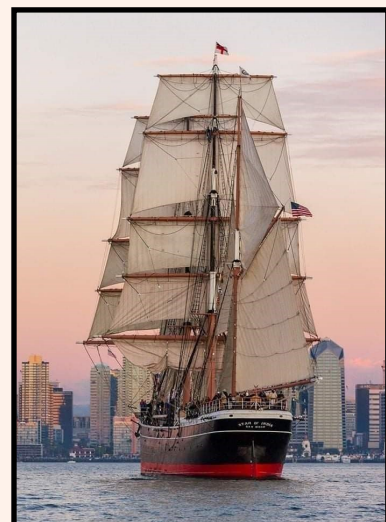
Hei mottagere av disse «snuttene» fra redaktøren på vegne av SKIPET Østlandet. Dette er nå snutt Nr. 7-2023 så det begynner å bli noen av dem. Jeg forsøker å holde variert stoff, samtidig som noen spalter eller sider forblir med samme stoff—som bildene på siste side.

Og igjen er redaktøren så absolutt mottagelig for andre innspill eller artikler som noen måtte ønske å få lagt ut. Det er bare å komme med det.

Dette gjelder OGSÅ bilder med en spesiell historie eller tilknytning!!!

Oslo 31.10-2023

STAR OF INDIA på havnen i New York, tror jeg.



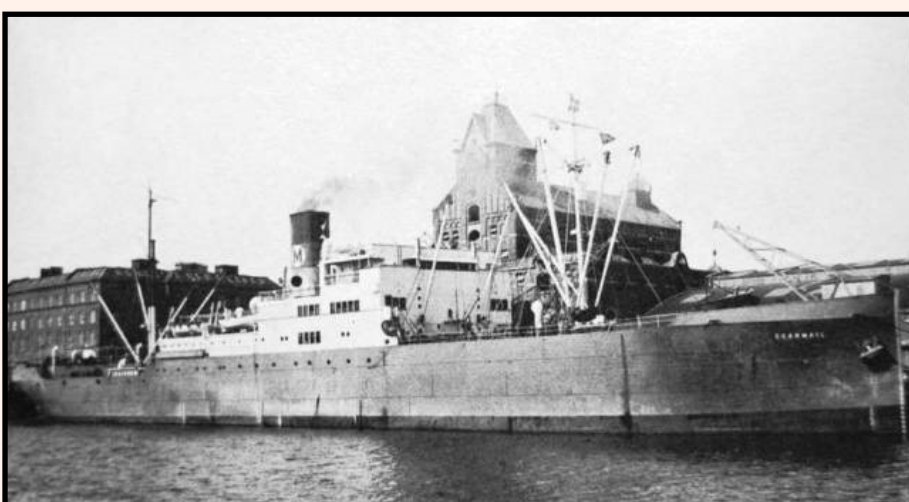
## MOORE, McCORMACK LINE –EN GANG GANSKE STORE PÅ LINJEFAR- TEN MELLOM US ØSTKYST OG NORGE. I DAG GLEMT OG BORTE.

Det er sikkert noen av leserne av denne «snutten» som husker MorMac Line og deres skip, og kanskje også at de hadde skip regelmessig i Oslo og andre norske byer i 1950 og 60 årene. I den første tiden brukte de C-3 type standard lasteskip på Norge, men gikk over til moderne tonnasje henimot 1970. Tidvis dramatisk moderne tonnasje som det ikke var økonomisk grunnlag for. Det kan derfor være interessant å se litt mer på dette selskapet og deres anløp av norske havner i denne perioden vi snakker om.

Rederiet ble startet i 1913 av herrene Albert V. Moore og Emmet J. McCormack og deres første aktiviteter under Første Verdenskrig var skip på T/C og management for den amerikanske regjering. Da krigen var over, hadde den amerikanske regjeringen satt i gang en rekke oversjøiske linjer da de jo også satt med en enorm flåte av skip bygget under krigen for antatt nødvendige transporter. En linje til Irland ble administrert av Moore og McCormack og dermed fikk de mye praktisk kunnskap om drift av linje trafikk. 1926 fikk de overtatt Republics Line fra myndighetene. Denne linjen skulle senere bli hoved aktiviteten for rederiet,



Moore & McCormacks ångare CITY OF FAIRBURY tilhørte den s k Hog Island-typen och trafikerade Skandinavien före kriget



men berører ikke denne historien her. 1927 overtok de så American Scantic Line som gikk på Skandinavia, Baltiske stater og Finland. Og her skal vi se litt nærmere på utviklingen og forbindelsen med Norge. Det ble inngått avtale om lastedeling med skandinaviske rederier, tydeligvis for første gang. Den amerikanske linjen var en viktig faktor i utviklingen av de polske havnene i Gdansk og Gdynia. Her skal vi huske at Polen var en del av Russland og Tyskland frem til 1918.

1929 ble det inngått kontrakt om ukentlig service til Skandinavia og Østersjøen og fire av skipene—Hog Island type—ble bygget om til kombinerte passasjer og lasteskip. Vi ser til venstre et Hog Island lasteskip med linjens logo og navn på siden samt SCANMAIL ex CHICKASAW bygget 1919 og ombygget i 1932. Dette var pragmatiske skip i stil og utseende, og det er vanskelig å bruke slike ord som «pen» og «stilig». Fire av skipene ble bygget om slik og de tre andre var SCANPENN, SCANSTATES og SCANYORK. Jeg tror ikke de regelmessig gikk innom norske havner, men at de rene lasteskipene fra tid til annen hadde last for Oslo eller andre norske havner. Men et av SCAN skipene, altså de kombinerte passasjer/lasteskip var innom Bergen da krigen begynte for å ta

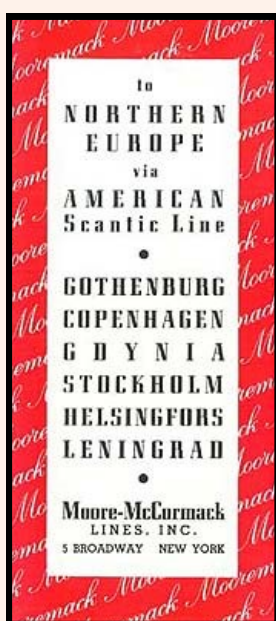
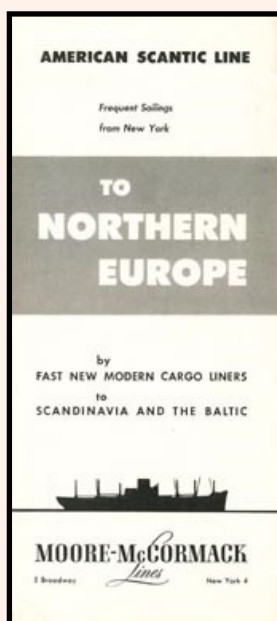
Med amerikanere som ville tilbake til USA.

USA og de amerikanske rederiene hadde store planer for en omfattende fornyelse av tonasje, og et nybygg-program var vedtatt i 1936 for levering av nye skip fra 1938 og fremover. Rederiet skulle overta 10 av disse nye skipene og solgte i 1939 hele den gamle flåten som gikk på Skandinavia og Østersjøen til Brazil. Men krigen forstyrret det hele. Nybyggene ble overtatt av myndighetene og all kommersiell utvikling ble stilt i bero.

Da krigen var over, fikk rederiet moderne C-3 skip i flåten og en del av dem ble satt inn i linjen på Skandinavia. I tillegg ble flere Victory type skip satt inn i linjen i den første tiden. Det dukket også opp et Liberty skip fra tid til annet med en reise eller fler. Nå ble Oslo noe mer benyttet for anløp, men det var klart at Danmark, Sverige og de baltiske statene samt Finland var hovedmarkedet for linjen. Jeg har selv fotografert MORMACWIND i Grønli, og fant bilder som viste anløp i andre norske havner. Jeg husker også at jeg som ung gutt så et av dem i Filipstad kaia. Jeg mener MORMACSAGA var en hyppig båt i Oslo. Er har vi oversikt

General information brochure/deck plan (no sailings listed) (issued May 1949)	
Vessel(s)	Ports of call
<i>Mormacisle</i> <i>Mormacgulf</i> <i>Mormacsaga</i> <i>Mormacpenn</i> <i>Mormacmail</i> <i>Mormacdawn</i> <i>Mormacland</i>	U.S. East Coast ports, Norwegian ports, Swedish ports, Danish ports, Polish ports, Finnish ports (which possibly means - at a minimum: New York, Oslo, Gothenburg, Copenhagen, Gdynia, Helsinki)

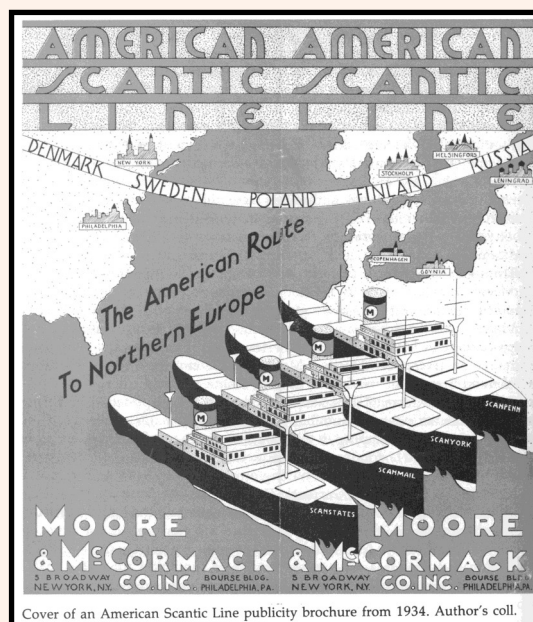
over de skip som seilte i 1949—og Oslo er inkludert. Her er også noen andre brosjyrer om



linjen og hvor de gikk. Nederst er det med et bilde av Victory skipet MORMACFIR som ligger i København for lasting og lossing. Jeg tror hun var med i Skandinavia trafikken i en kort periode.



I Moore & McCormacks etterkrigsflotta ingick bl.a. Victory-ångaren MORMACFIR, som på detta foto från hösten 1949 lossar i Københavns Frihavn. Foto Stig Löthner.





Her ser vi øverst MORMACPENN langsomt sige til kai i Filipstad, Oslo om vinteren 1956. Bildet er tatt av Per Erik Johnsen.

Neste bilde tok jeg selv i begynnelsen av 1960 årene og viser MORMACWIND som ligger i Grønlia med Sjømanns skolen bak.

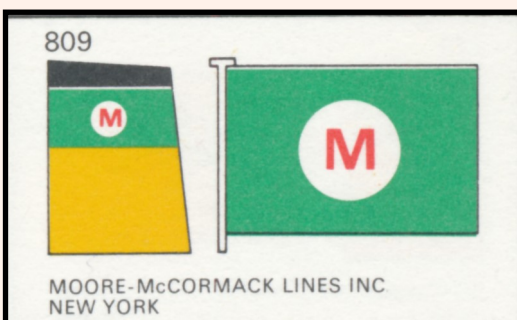
Videre ser vi en oversikt i NH & ST fra januar 1950 som viser at MORMACKITE ligger i Filipstad, og at MORMACISLE er ventet inn i løpet av de to neste dagene.

I midten av 1960 årene fikk Mor-Mac en rekke nye skip av størrelse C-3 og C-4, men jeg har ikke klart å finne ut om noen av disse nye moderne skipene gikk på Oslo.

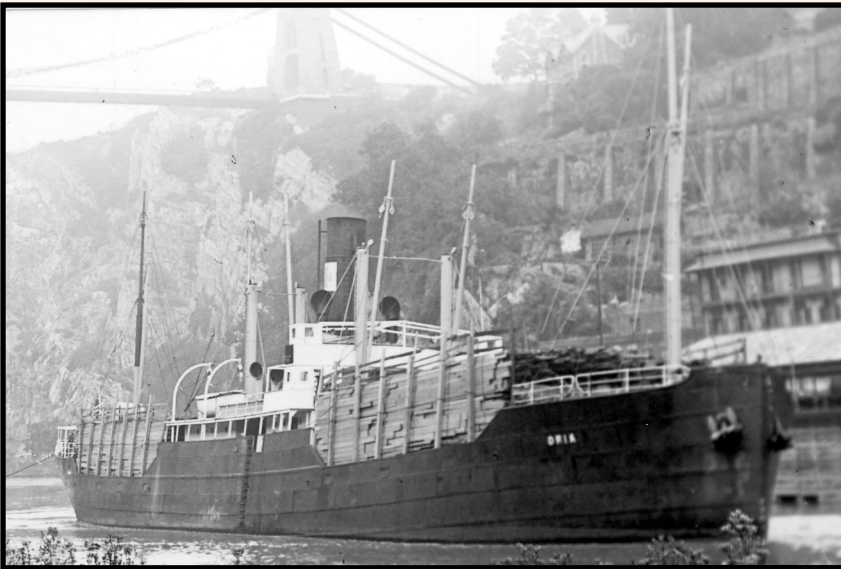
1965 hadde rederiet innsett at de måtte tilpasse seg utviklingen og



kontraherte fire nye C-5 skip som kombinerte container/roro/general cargo skip. Disse ble levert i 1969—men ble solgt allerede i 1970 og rederiet trakk seg helt ut av linjene på Skandinavia og Østersjøen. Moore, McCormack Line var så vidt jeg vet det eneste amerikanske linjerederiet som gikk på farten USA—Norge og som jevnlig anløp Oslo. Fin logo på skuteseidene og et spesielt og fint skorsteinsmerke.



<b>OSLO HAVN</b>	
<p><b>SKIP I OSLO HAVN KL. 8 I DAG</b></p> <p>GRØNLIBRYGGEN: «Tungsha», «Jan», «Sarpfoss», «Tournai».</p> <p>SØRENBRYGGEN: «Fosli», «Georgia».</p> <p>BISPEBRYGGEN: «Ingeborg».</p> <p>KRANBRYGGEN:</p> <p>PALEBRYGGEN: «Bremø».</p> <p>TOLLBODBRYGGEN: «Holland».</p> <p>LANGBRYGGEN: «Bosphorus», «Bomma».</p> <p>REVIERBRYGGEN:</p> <p>FESTNINGSBRYGGEN: «Kong Erik».</p> <p>UTSTIKKER I: «Oslofjord», «Medoc», «Kong Alf».</p> <p>UTSTIKKER II: «Sønderjylland», «Tinto», «Talabot», «Krp. Olav».</p> <p>UTSTIKKER III: «Bamse», «Baden».</p> <p>VIPPETANGEN: «Borre», «Dido», «Bali».</p> <p>AKERSHUSBRYGGEN: «Randesund», «Kristiansand», «Björgvin».</p> <p>TINGVALLABRYGGEN: «Senja».</p> <p>TYVEHOLMSUTSTIKKEREN: «Tasco», «Albatros», «Falstria».</p> <p>FILIPSTADBRYGGEN: «Morris Dance», «Juliane», «Uddeholm», «Julius», «Mormackite».</p> <p>VESTRE HAVN: «Chr. Radich»</p> <p>ØSTRE HAVN:</p> <p>AKERS VERKSTED: «Solheim», «Brumle», «Høegh Silverwave», «Oskarsborg I».</p> <p>NYLANDS VERKSTED: «Sandnes», «Mil 40».</p> <p>SJURSØYA: «Maursund», «Evercold», «Ulefoss».</p> <p>KONGSHAVN: «Kløversund», «Vibeke».</p>	<p style="text-align: center;"><b>SKIP I VENDE DE 2 NÆRMESTE DAGER</b></p> <p>«Kate», Erling Mortensen A/S. «Sagvaag», Intersped. «Bardal», F. Kristiansens Rederi A/S. «Mormacisle», Moore &amp; McCormack A/S.</p> <p><b>VARER SOM LASTES OG LOSSES</b></p> <p>«Krp. Olav» loss./last. stg. på Utstikker II fra og til København. «Bali» loss. stg. på Vippetangen fra Newcastle. «Dido» loss. 1100 t. jern på Vippetangen fra Antwerpen. «Baden» loss. 460 t. stg. på Utstikker III fra Rotterdam. «Kong Alf» loss. 650 t., herav 200 t. jern på Utstikker I fra Tyskland. «Ulefoss» loss. 1050 t. på Sjursøya fra Frankrike. «Sarpfoss» last. 900 t. i Grønlia fra England. «Jan» last. 250 t. i Grønlia for Irland.</p> <p><b>INN- OG UTKLARERTE SKIP</b></p> <p style="text-align: center;">Innklarerte 3. jan.:</p> <p>«Ulefoss», Leixoes/Portugal/Moss, stg. «Kronprins Olav», K.havn/Horten, do. «Kong Alf», Bremen, do. «Falstria», Gøteborg, uoppl. last. «Albatros», Gøteborg, ballast. «Bali», Newcastle/Kr.sand, stg. «Dido», Antwerpen, do.</p> <p style="text-align: center;">Utklarerte 2. jan.:</p> <p>«Manchuria», New Zealand, stg.</p>

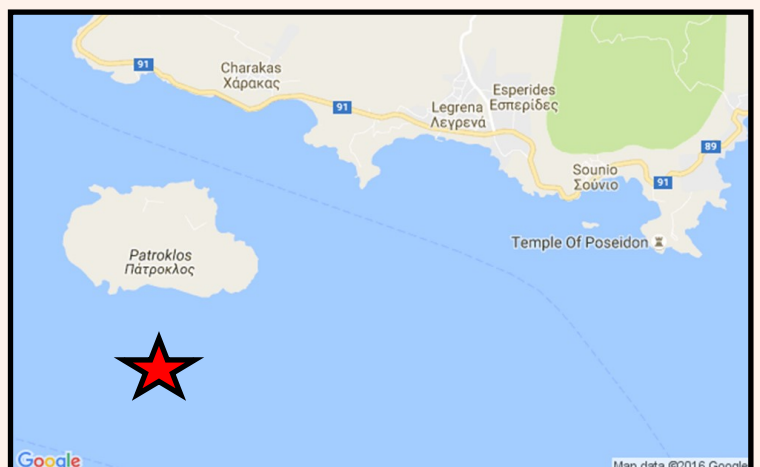


## D/S ORIA — et skip med et havari og et antall døde de fleste neppe har hørt om.

Dampskipet ORIA som tilhørte Fearnley & Eger, Oslo fra byggeåret 1920 til 1944, var på 3,540 dwt og gikk i rederiets Biscaya linje fra

Norge og Sverige til Nord-Spania og Syd-Vest Frankrike. 86,9 meter langt og 13,3 meter bredt. Farten var 10 knop. Egentlig ikke store skipet, men et typisk skip for denne linjen. Da krigen kom til Norge, var hun utenfor landet og gikk inn i Nortraship. Der ble det fire konvoiereiser i europeiske farvann. En av reisene medførte at hun havnet i Port Lyautey i fransk Marokko. Der ble hun internert av Vichy regjeringen, og skiftet navn til Ste. JULIENNE. Hun ble nå brukt som transportskip for Vichy inntil hun ble tatt over av tyskerne i Marseilles 24.november 1942 De ga henne nå navnet NORDA IV, og hun ble operert av Mittelmeer-Rederei GmbH, i Hamburg. Senere fikk hun tilbake navnet ORIA, men seilte for tyskerne etter ordre. Nå kom tragedien. Tyskerne skulle transportere titusener av italienske fanger fra Hellas til Italia. ORIA var et av de skipene som ble satt inn i denne transporten som var et forferdelig tiltak med bruk av skip som ikke var sjødyktige. Fangene ble bare presset om bord til en plass som ble helt forferdelig. 11.februar 1944 seilte hun fra Rhodos i retning Pireus med ikke mindre enn ca. 4,046 italienske fanger—offiserer og menige, og i tillegg tyske vakter og skipsmannskaper om bord. Neste dag kom hun opp i en forferdelig storm og sank utenfor Cape Sounion på øya Patroklos. Dagen etter klarte man å redde bare 28 mann fra skipet. Resten, estimert til 4,074 mann mistet alle livet. Se på bildene og tenk dere 4,100 mann om bord i et slikt lite skip. Rester etter vraket ble funnet i 1999.

Dette er et av de største tap av menneske i en sjøulykke som skjer med et norsk skip. For selv om hun var tatt av franskmenn og senere tyskerne, var hun å regne som et norsk skip og eiendom. I dag tror jeg det er ytterst få som vet om dette enorme tapet av mennesker på dette skipet.





*Pitprops stored at the Bute Roath dock in July 1932. Quayside cranes in the background and the jib of Simson III, the GW floating crane, at the right [GWR]*

## **PITPROPs—hva er det for noe???**

Her har vi igjen en av disse rare lastene som det gikk jevt og trutt en mengde av fra de skandinaviske landene over til ulike havner i Storbritannia. Og hva var nå dette for noe? Snakker man om props, kan det være korte, ca 15 til 20 cm stokker slik vi ser det på bildet, til bruk i papir produksjonen før i tiden, eller som forstøtnings materiale i kullgruvene. Sier man pitprops, så ER DET for gruvene. På bildet ses vi pitprops losset i Bute Dock, i Cardiff. Da er veien inn til kullgruvene kort.

Props var en stor eksportartikkel fra Norge og da spesielt til UK. Dette var en viktig eksport for skogeiere på Sørlandet og Telemark. Eksporten tok av samtidig som de engelske gruvene ekspanderte noe voldsomt. Props stokkene for kullgruver skulle være mest mulig ferske og ha mest mulig kvist i seg. Det var visst ikke bare med eksporten av disse propsene, da mange i skogen mente at å kutte dem når de hadde denne ønskede diameteren betød at skogen ikke fikk vokse seg til store trær som brukes til plank og tømmer. Dette kom også fra Sverige, og bare fra Sverige ble det i 1873 eksportert 15,3 millioner stykker.

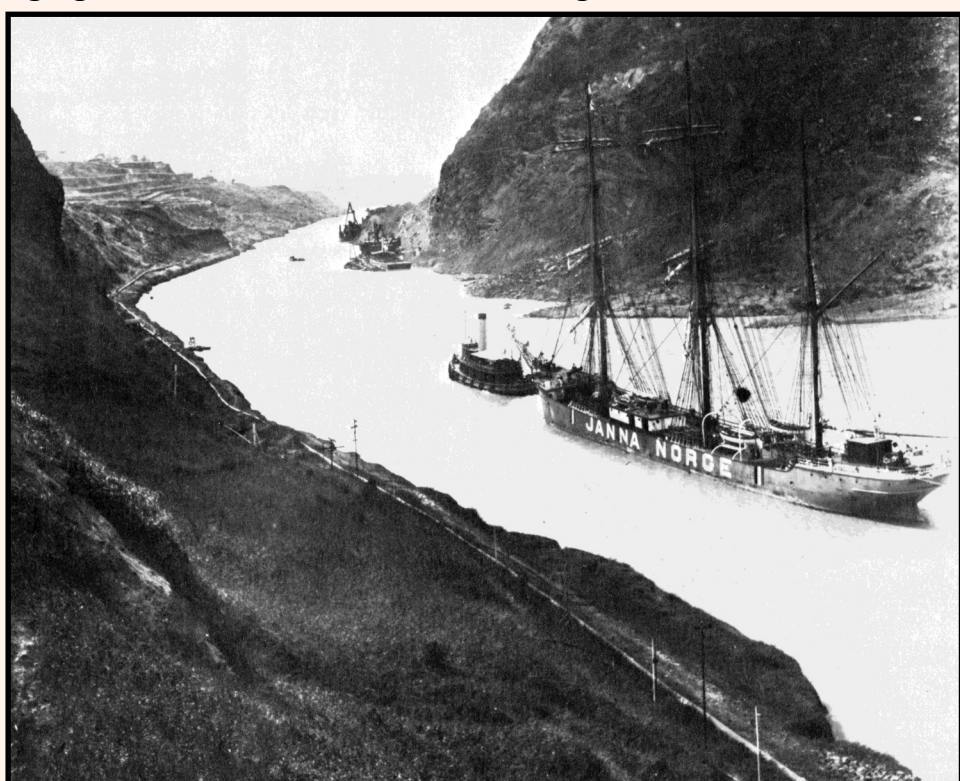
Kullet i Storbritannia lå som regel i tynne lag på mellom 0,5 og 3 meter., og i leire-skifer. Denne stensorten er ikke stabil som granit, og man måtte støtte opp åpningen i skifer der man hadde tatt ut kullet, ellers raste skifret ned og laget katastrofer. Propsen skulle også være mest mulig ren for utstikkende kvister som mennene kunne ripe seg på. I den tiden for kull var på sitt beste ble det brutt 250 millioner stenkull totalt i alle gruver i Storbritannia. Til dette trengte man millioner av props.

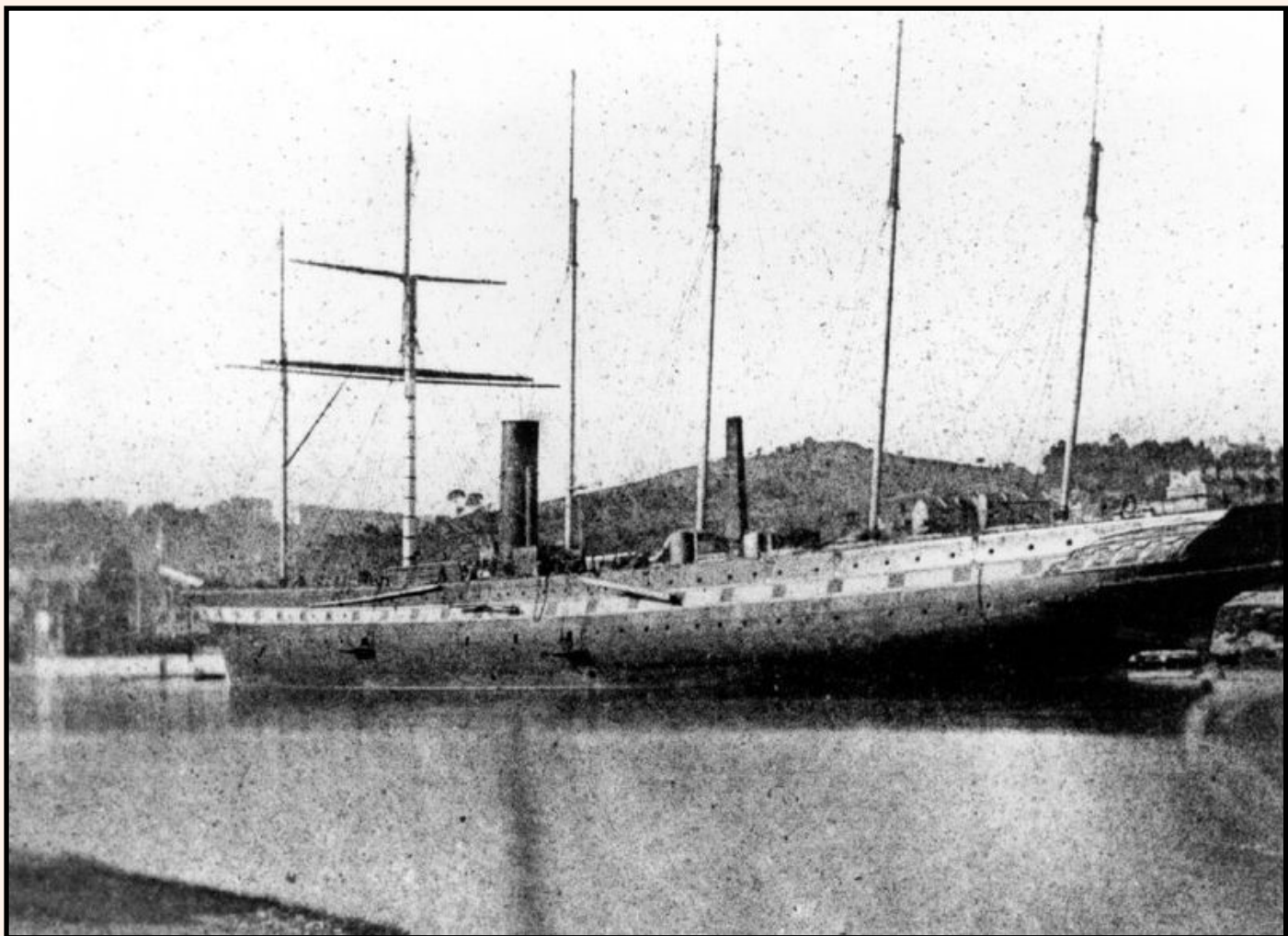
I mellomkrigs tiden gikk bruk og skipninger av pitprops til Storbritannia markert ned, for snart å forsvinne helt. I mange gruver gikk man over til hydrauliske støtter andre systemer. I dag er det vel knapt noe arbeide i gruvene i Storbritannia i det hele tatt.



Her ser vi et tysk skip fra Bremen som laster pitprops fra Thulekaien i Uddevalla i 1949. Hvor lasten skal hen sies det intet om. Slike scener på kaiene er vel nesten ukjente i dag.

Her følger et litt uvanlig bilde at et norsk seilskip på vei igjennom Panama Kanalen. Dette er JANNA av NORGE, og dette er for sikker hets skyld malt med store bokstaver på skutesidene. Litt rødt/hvitt/blått gjør seg også. Hun blir tauet av en taubåt og det ser ut som om hun har en både foran og bak. Seilene er beslått. Barken JANA ble bygget som LINDLEY i 1896 i Port Glasgow. Hun var av middels størrelse, 1.588 brt. 1900 ble skipet solgt til H.H. Schmidt i Hamburg og fikk navnet ANNA. Og så i 1912 ble hun kjøpt av A/S Janna, Oslo og fikk navnet JANNA. Hun forsvant på reise fra Sydney til Falmouth 3. desember 1921 med en last hvete.





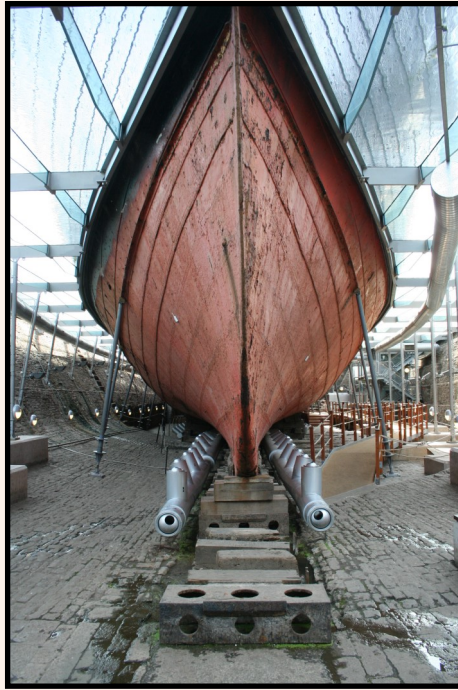
### **S/S «GREAT BRITAIN» - I BRISTOL INDRE HAVN OG FØR DET SKAL UT I HAVET.**

Dette bildet dere ser her, er høyst sannsynlig det absolutt første fotografiet tatt av et skip. Det viser det ikoniske dampskipet GREAT BRITAIN etter at det er bygget ferdig, og venter på absolutt høyeste høyvann i River Avon slik at det kan komme seg ut i åpent hav. Bildet er tatt av Fox-Talbot i 1844. Så dette er starten på skipsfotografering av millioner gale mennesker etter den tid, meg selv inkludert. Da skipet ble levert var det verdens største skip, og i alle tilfelle det største dampskipet. Det var også svært tidlig ute som dampskip drevet med skue (propell) og ikke skovler. I tillegg hadde den seks master med en så uvanlig rigg at man sjeldent har sett maken. Jackass-schooner kanskje.

Det utrolige er at skipet overlevde grunnstøtinger, problemer, nedrigging, nye trades, ombygget til rent seilskip, lang periode som kull lager i en bukt ikke langt fra Port Stanley på Falklandsøyene. Der ble hun etter hvert bare glemt, inntil noen kom på at der var det noe unikt. Pengeinnsamling og stor støtte i Storbritannia gjorde at de fikk henne hjem på en leker. Og hjem, det var helt tilbake i dokka der hun ble bygget ferdig i 1844. Nå er hun restaurert og har blitt et utrolig objekt å besøke og se. Jeg var selv om bord i 2010 og tar med noen bilder fra det besøket.

Hva denne restaureringen har kostet tørr jeg nesten ikke tenke på. Men hun har noe slikt som en halv million ville ikke forbause meg. Det koster GBP 22 for en voksen å komme om bord. Er dere på de kanter, så bruk anledningen. Konstruktør var den berømte Isambard Kingdom Brunel, også mester for GREAT EASTERN—verdens største skip i mange år,







Dette er KOSTER som kjennere med en gang ser er gamle KRONPRINSESSE MÄRTHA. Dette skipet har hatt en så interessant og manifoldig historie og skjebne, at jeg vil komme tilbake til henne.



Her ser vi TANAFJORD til NAL ved kaianlegget til rederiet som i dag er totalt borte. I forkant ser man arbeide med igjenfylling av Festningsbrygga. I dag er jo dette arbeidet helt ferdig og NAL's vareskur er borte. Hun var et av tre søsterskip som dessverre viste seg ikke å tilfredsstille de forhåpningene NAL hadde til denne serien.



TELAURA ex BALKIS til Fred. Olsen & Co. Bildet viser henne i Oslo etter overtagelse og nytt navn. Dette var henimot slutten for de klassiske Middelhavsåtene. Nå ble det palleskip en tid fremover. Deretter roro skip.