

Nr. 10-2024



FORENINGEN SKIPET

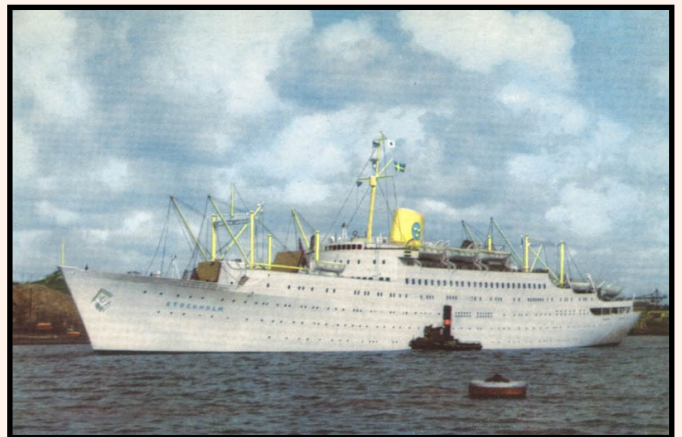
NORSK 1973
SKIPSFARTSHISTORISK
SELSKAP



H.2. STOCKHOLM. Svenska Amerika. Sw. Götaverken, 1947. Twin screw M/V. 11,995 tons. 503 × 69 feet (522 o.l.). 19 kts. 10,000 c.f. R. 392 passengers, 170 crew. North Atlantic passenger service.

Hei kjære lesere!! Igjen en ny snutt og nye skriverier om skipsfartshistorie. Og som vanlig starter vi med omtale av et skip på forsiden. Denne gangen velger jeg et skip med en lang historie som ikke egentlig er norsk, men allikevel var innom Norge på et vis. Det er dermed snakk om STOCKHOLM til Svenska Amerika Linjen bygget ved Götaverken i 1948. Et passasjerskip som fulgte tre andre i Svenska Amerika Linjen med samme navn. Og hun skulle bli et skip både som antiklimaks til sine mer gloriøse og delvis uheldige forgjengere, og et passasjerskip med usikkerhet for fremtiden og derfor bygget både for lite og for passivt og forsiktig. Det ble mer et kombi skip med passasjerer og last, og ikke særlig bra i noen av tjenestene. Som en vil se av tegningen så sier det seg selv at om en skal transportere 392 passasjerer med et

mannskap på 170, da stiller man dårlig. Men hun kom i tjeneste og ble et supplement til det eldre, men større, passasjerskipet GRIPSHOLM fra 1925. Jeg har forstått at rederiet snart angret på byggingen av dette skipet, men da var det for sent. Så skulle hun da snart komme i verdens store oppmerksomhet, og da ikke på en positiv måte. Om natten 25.juli 1956 kolliderer hun med det italienske, nye passasjerskipet ANDREA DORIA. Dette skjer i tett tåke rett ved Nantucket fyr. ANDREA DORIA blir truffet på siden, vannet fosser inn og hun synker etter hvert. Tapet av mennesker om bord i



ANDREA DORIA ble 47 personer, mens det om bord i STOCKHOLM ble et tap på fem mannska-



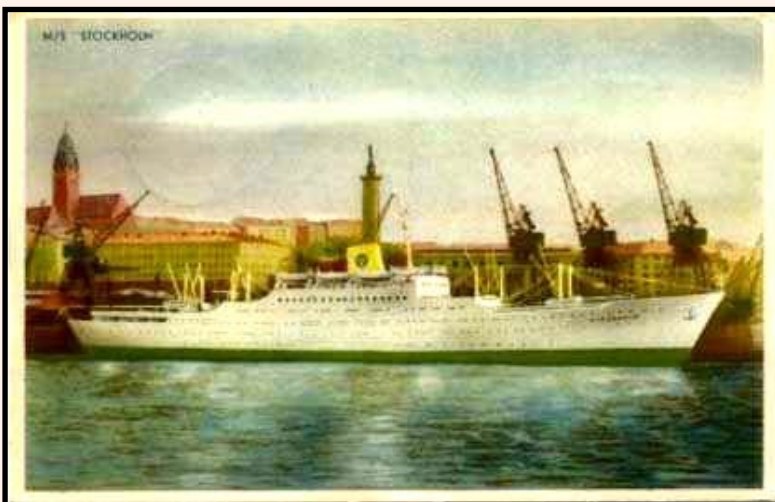
Denne kollisjonen fikk sto oppmerksomhet både dagen derpå og senere. Det ble også sjøforklaringer, rettsaker og mange studier og analyser om ansvaret for denne tragiske ulykken. Men begge linjer hadde egentlig behov for å ha minst mulig offentlig diskusjon om skips konstruksjoner, stabilitet og vurderinger på broen om bord i begge skip før kollisjonen. Italia Line fordi det var mangler ved ANDREA DORIA, og SAL fordi de hadde sitt nye skip GRIPSHOLM under bygging på det verkstedet som bygde ANDREA DORIA. Vraket er i dag i rask nedbrytning og på vei fra et skip til en slags skrap haug på bunn.



STOCKHOLM på sin side ble reparert med en ny baug i USA til en pris på USD 1,0 mill. Hun seilte frem til 1960 for SAL, hvor på det ble salg til det øst-tyske selskapet DSR som ga henne navnet VÖLKERFREUNDSCHAFT. Hun gikk nå i cruise fart med øst-tyskere til steder som Cuba, Svartehavet og Østersjøen med fagforeningsfolk. Fra 1989 ble hun asylmottak og losjiskip under navnet FRITDJOF NANSEN. Jeg forstår den norske regjeringen var bak det hele på en eller annen måte.

Etter hvert blir det kjøp og salg av den etter hvert «gamle damen» og hun blir stadig ombygget og modernisert. På slutten av livet var hun vel et av de aller eldste—OM IKKE DET ELDST -cruise skipene fremdeles i tjeneste. Siste navnet var ASTORIA og i 2023 er det nok nær slutt. I år vil hun bli 76 år gammel og det går neppe an å forsvare oppgraderinger slik kravene er i dag.

Her ser vi STOCKHOLM under ombygging i Genova for å bli et mer tilrettelagt cruiseskip.





1960–1985: *Völkerfreundschaft*

1985–1986: *Volker*



1986–1993: *Fridtjof Nansen*



1993–1994: *Italia I*

1994–1998: *Italia Prima*

1998–2002: *Valtur Prima*

2002–2005: *Caribe*

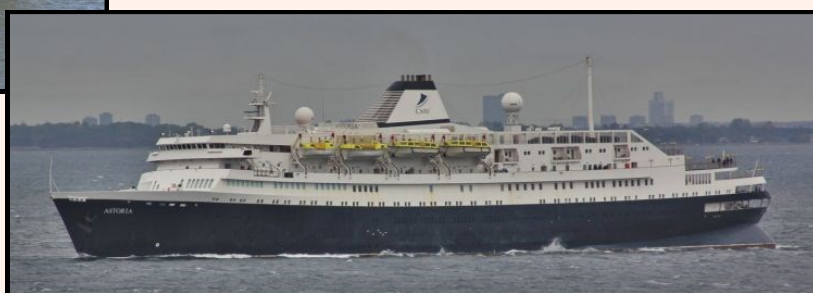


2005–2012: *Athena*



2013–2016: *Azores*

2016–2023: *Astoria*



LAURITZ KLOSTER OG HANS AMERIKANSKE KONTRAKTER UNDER FØRSTE VERDENSKRIG.

Lauritz Kloster var en interessant skipsreder med mange rare gjøremål i sin karriere. Født i Stavanger i 1870 og døde i Oslo 1952. Han var skippersønn, vokste opp i Stavanger og fikk sin erfaring og «trening» som shipping mann i rederiet Holdt & Isachsen og sparte seg opp kapital til å starte sitt eget rederi i 1906 med innkjøp av tredamperen SJØGUTTEN. Det ble en stor ekspansjon for ham frem til starten på den første verdenskrigen da han hadde fire skip.

1915 stiftet han Klosters Rederi A/S som da var det første flerskipsrederiet i Stavanger. Deretter bestilte han i 1916 seks lasteskip på 8.000 dwt ved det amerikanske skipsverftet Northwest Steel Comp., i Portland, Oregon. Dette var mildt sagt en stor ordre og jeg aner en Hannevig involvering som megler. Uansett, Kloster analyserte skipene som skip som ville bli dyre i drift. Videre ante det ham at slik krigen utviklet seg, var det en økende fare for at USA ville gå med i krigen på det alliertes side. Det antok han ville føre til at amerikanske myndigheter også ville konfiskere alle kontrakter ved verftene i landet. Han valgte derfor å selge kontraktene til Cunard Line i april 1917 for den utrolige sum av 20 millioner kroner. Dette skulle vise seg å være i rette tid for samme høst skjedde det Kloster hadde fryktet. USA gikk med i krigen og kontrakter ble konfiskert. Navnene Kloster hadde tiltenkt skipene startet alle med prefix VESTER– som VESTERLIDE, VESTERVARDE osv.

Og her er det jeg gjerne vil komme med mer historie om det første skipet—sjø satt 31.mars 1917 som VESTERLIDE, men levert som WAR BARON. Her ser vi bilde av WAR BARON fra

leveringen i juli, med en mørk maling jeg tipper er «war paint» for henne. Et klassisk trampskip fra den tiden med three island configuration. Siden det var det første lasteskipet verkstedet leverte, hadde Kloster arrangert at gudmor var Miss Marion Virginia Bowles, datter til the President av verkstedet. Det var mye folk ved sjøsettingen, og de fikk opp-

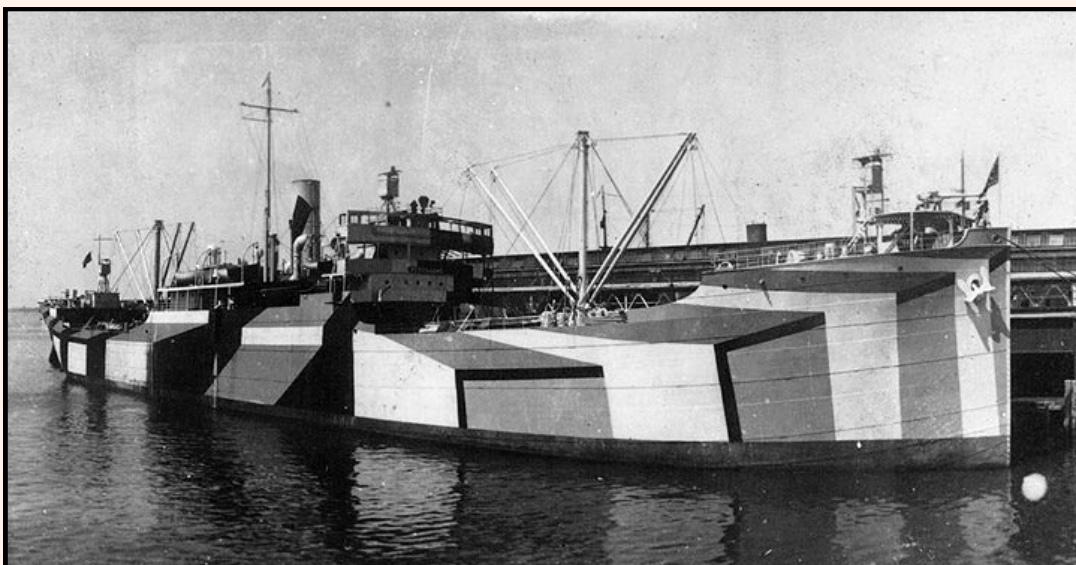


leve at to wirer som skulle holde skipet tilbake, brast og skipet raste i vei tvers over elven Willamette og gikk rett inn i siden på hjuldampere RUTH som lå der. Tre mennesker ble skadet, mens RUTH sank på stedet i løpet av 45 minutter. RUTH ble senere hevet og satt i tjeneste igjen.

WAR BARON ble tatt over av nye eiere i juli 1917, lastet plank og forskjellige typer stykk-gods og seilte fra US Vestkyst til Storbritannia via Panama kanalen. Hun kom frem i slutten av oktober same år og ble liggende i Southampton til januar 1918 da hun seilte for Barry,

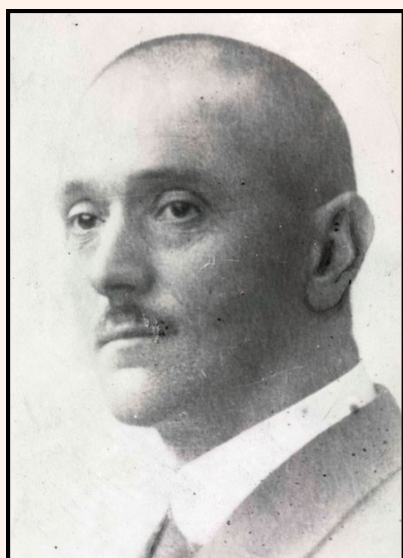
Wales hvor skulle bunkre kull. Men da hun var bare 8 nautiske mil nordøst for Godrevy Fyr ble hun truffet av en torpedo avfyrt fra U-55 og hun sank ganske så fort. Mannskapet kom seg i båtene, bortsett fra to mann. De ble snart plukket opp og tatt i land. Slik endte livet til det norske skipet VESTERLIDE, som jo ikke rakk mer enn å bli sjø satt under dette navnet. Etter at jeg har skrevet dette over, fant jeg en bekreftelse på at Hannevig & Johnson, New York var meglere for kontrakten. Willamette Iron & Steel Works leverte turbin maskineriet og kjelene. Og det var først snakk om to skip, men det hele ble utvidet til åtte skip i august og desember 1916. Det er vel også viktig å få med seg at disse skipene som man snakker om ble kjøpt av Cunard, vel egentlig var UK regjerings kontrakter og at Cunard var managers og bemyndiget til å håndtere kontraktene på regjeringens vegne. De to skipene hadde bygge nummer 1 + 2 for verkstedet.. Jeg ser at bygge nr. 3 skulle ha fått navnet HALLGRIM, men ble konfiskert og fikk navnet WEST WIND. Og bygge nr. 5 skulle hatt navnet LANDAAS men fikk WESTLAND. Prefix WEST ble etter hvert det man brukte for de første 39 skipene fra verkstedet. Siste skip levert fra verkstedet var tankskipet SWIFT-WIND som ble levert juni 1921. Deretter ble all skipsbygging avviklet. Jeg tar også med et bilde av WEST

SHORE som hadde bygge nummer fire. Det kan også ha vært et Kloster skip ut av de ordre han inngikk. I alle tilfelle er det litt vanskelig å riktig identifisere hvilke seks andre skip han hadde kontrahert ved dette verkstedet.



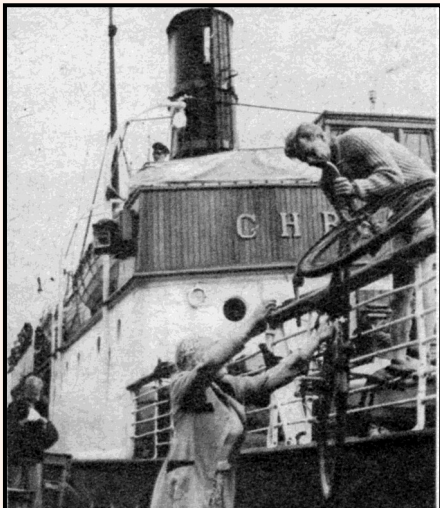
Nå avviklet Kloster

rederiet og gikk inn som leder for det nyopprettede Statens Skibsfartsdirektorat med ansvar for det staten hadde gått inn i av rederi og befraktningsvirksomhet. Her gjorde han en glimrende jobb. Direktoratet ble lagt ned i 1920 og etter at Kloster hadde solgt tre eldre

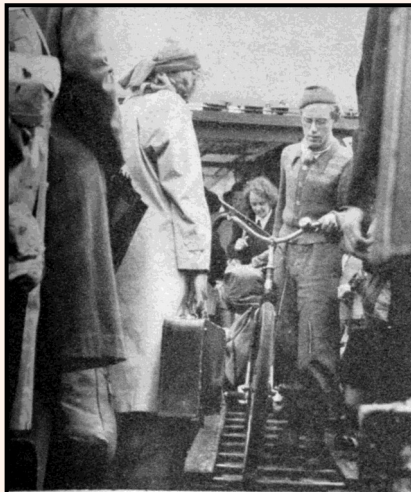


skip staten hadde kjøpt fra danske ØK. Skipene hadde navnene FOLKVAR, LANDVARD og LIDVARD. Skipene var blitt solgt til Sven O. Stray i Kristiansand som satte dem inn i et forsøk på linjefart. Men Stray fikk ikke forretningen til å bære seg og måtte selge—og kjøper var ingen andre en L. Kloster. Og han fikk dem for en svært gunstig pris. Dette var i 1924, og disse skipene dannet begynnelsen på rederiets sedvane med navn som ender på –VARD. Fra 1925 og videre fremover til 1930, fikk rederiet til Kloster levert fem moderne diesel trampskip. Senere utvikling inn i tankfart og så det mest kjente—cruisefart— er en annen historie. Til venstre ser vi bilde av Lauritz Kloster fra tiden omkring første verdenskrig.

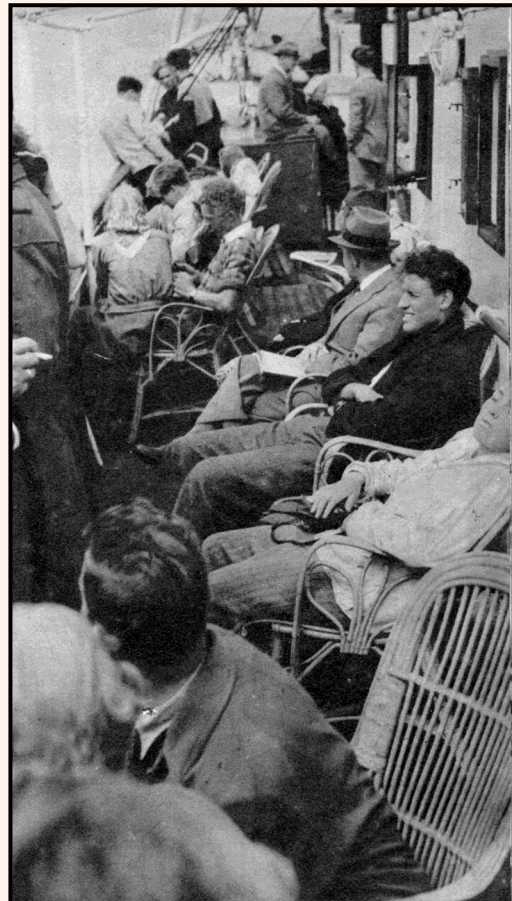
Her følger noen scannede bilder fra ukemagasinet AKTUELL 1946 som viser folk på reise om bord i S/S CHRISTIANIA av Stavanger, eiet av Det Stavangerske D/S og bygget i 1895 for B. Heyerdal. Grunnstøtt og sunket 1898 og vraket kjøpt av DSD 1898 og deretter reparert. Grunnstøtt og sunket igjen 1926 og nok en gang reparert, men nå også ombygd. Solgt 1952 og hugget.



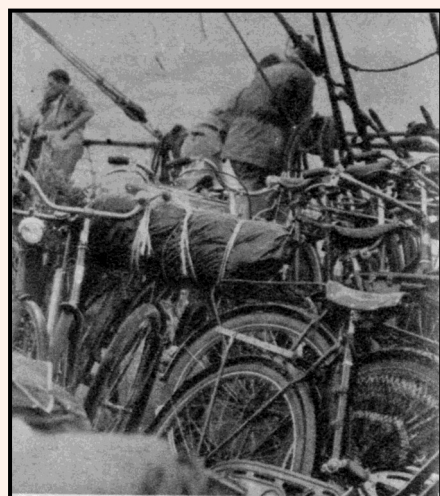
Nye sykler kommer ombord og skipsklokka ringer for tredje gang.



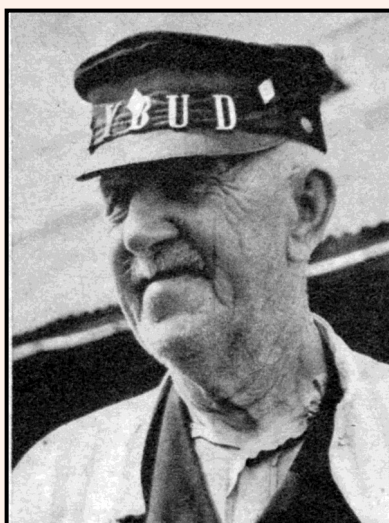
Disse her går i land i Kragerø for å trå seg opp gjennom Vestfold.



Tett i tett sitter turistene på alle dekk, dessverre ikke bare når været innbyr til det. Det er fullt ombord «fra kjeller til loft», og temperaturen rundt på taburetene og i liggestolene varierer med vindretning og skydekke. De ferreste har en lugar å ty til. Men så lenge solen smiler er alt herlighet og glede.



Båten er spekket med sykler og syklister som kommer på i en by og forsvinner i den neste —.



Bybudet ser på «invasjonen» og «evakueringen» med gammelt kjennerblick.



Båten slumrer ennå etter en anstrengende natt med soving i skift over alt under dekk.



S/S «Christiania» glir med sakte fart under Vrongenbruas veldige stålkonstruksjoner. En bil oppe på kjørebanen virker som et stykke leketøy. Brua beundres, og fotografæres som et siste minne om ferien 1946.

Dette er fra en tid som nå er borte. Dampskip, bybud, dekkspassasjerer, sykler og mange som reiser til byene mellom Oslo og Bergen med båt.

Hvem hadde ventet at det gikk en bilferge over Nisser vann?

2022 hadde jeg og min bedre halvdel en liten tur ut i «det blå» og kom kjørende opp langs Nisser vann på vei fra Grimstad til Morgedal. Da ser jeg plutselig på venstre side et skilt med tegnet ferge på!! Nysgjerrig på hva dette kunne være, vrent jeg bilen om og vi kjørte så ned til det vi fant var et lite fergested—for en kabelferge. Denne hadde jeg ikke hørt om. Det kom en bil etter hvert, og i prat med eier fikk jeg vite at fergen snart kom. Så vi ventet for å ta et bilde av dette. Dette var Fjone ferja M/F NISSEN i Nissedal. Det var da hel-



ler ikke store fergen, og jeg tror det var plass til maksimalt tre biler. Den ble operert av dem som drev spisestedet på de andre siden av sundet. Det gikk vei på begge sider, men han i bilen fortalte at det var så stor forskjell på kvaliteten på veien, at det lønte seg å ta den beste, selv med ferge innlagt i turen. På det ene bildet ser vi fergen komme tom, på det

andre er det altså bare den ene bilen om bord hvor jeg snakket med sjåføren.

Det er Norges minste kabelferge, og eies av kommunen. Den ble bygget i 1976 av Elvestad Verksted i Skien. Virker som den sliter litt med maskinen, for den har hatt tre motor havarier siden levering. Og den blir selvsagt lagt opp på land når isen kommer.

De fleste tenker på at fergeturen over Fjonesundet helst bør foregå i sommersol og mild fenvind, men i år inviterer de nye fergeskipperne Yvonne og Leo Kievit til en vinterlig tur på «fjorden», og gjerne med et hyggelig weekendstopp på kaféen med en vel-smakende middag eller lunsj.

En kabelfergetur på Telemarks nest største innsjø er en opplevelse. Når den i tillegg foregår med Norge minste kabelferge, med plass til tre biler, så blir det en annerledes overfart det er verdt å oppleve, med maleriske omgivelser i fjordlandskapet rundt Nisser.

Samle venner
Sommerstid går kabelferga fra tidlig morgen til seint kvelden, med avgang hver hele klokke. Slik er avgangstidene også på vinteren, men selvsagt langt færre, fordi trafikken er mye mindre.
– Vi tilpasser oss mest lokalbefolkningen på hverdagens med morgen- og ettermiddagsruter, men i helgene har vi litt mer. I tillegg praktiserer vi større fleksibilitet, fordi vi da har åpen kafé og tar gjerne imot grupper av venner som vil spise, selskaper, bursdager eller andre sammenkomster.

– Denne vinteren vil vi kjøre vinterrute med kabelferga over Fjonesundet alle dager, forteller skipper på «M/F Nissen», Leo Kievit.

sier Yvonne og Leo, som håper både lokalbefolkning og hyttefolk i området vil benytte muligheten.

Ekstra fergeservice
– Nå tester vi dette ut i vinter, og så kommer vi til å ha ekstra tilbud én gang i måneden på fredager og lørdager med litt underholdning.

– Vi yter ekstra service til de som vil benytte seg av bespisning på kaféen, fordi da kan folk ringe når de vil komme, og vi henter og kjører dem over sundet igjen etter endt måltid, utenom rutetiden, hvis behov. Hvis man ikke skal spise, så gjelder selvsagt vanlige rutetider, sier skipper Leo.

– Vi skal kun ha kaféen åpen på ettermiddager fredag, lørdag og søndag, men til gjengjeld så vil vi ha en ekstra meny med to middagsretter, to forretter og to desserter, i tillegg til den ordinære menyen, sier

– Vi satser på å tilby fastboende og hyttegjester en vinteråpen kafé med ekstra tilbud, inkludert fergetransport utenom rutetid for spisegjester, lokker Yvonne og Leo Kievit med på Fjonesundet kafé.

Yvonne, som gleder seg til å teste ut vinteråpen kafé.
– Det er nemlig en spesiell atmosfære her på vinteren også, sier Yvonne.
– Skulle kulde og is gjøre at



Nisser fryser, vil det selvsagt gjøre at tilbudet med ferge og åpen kafé stopper. Følg med på Facebook og Nissedal kommunes hjemmesider, råder Leo Kievit til slutt.

FJONE BRØYTING
– Fjonesundet kafé
– Fjoneferga
– Fjone brøyting
Ta kontakt med Leo Kievit for brøyting på Fjone. Ring 908 43 229

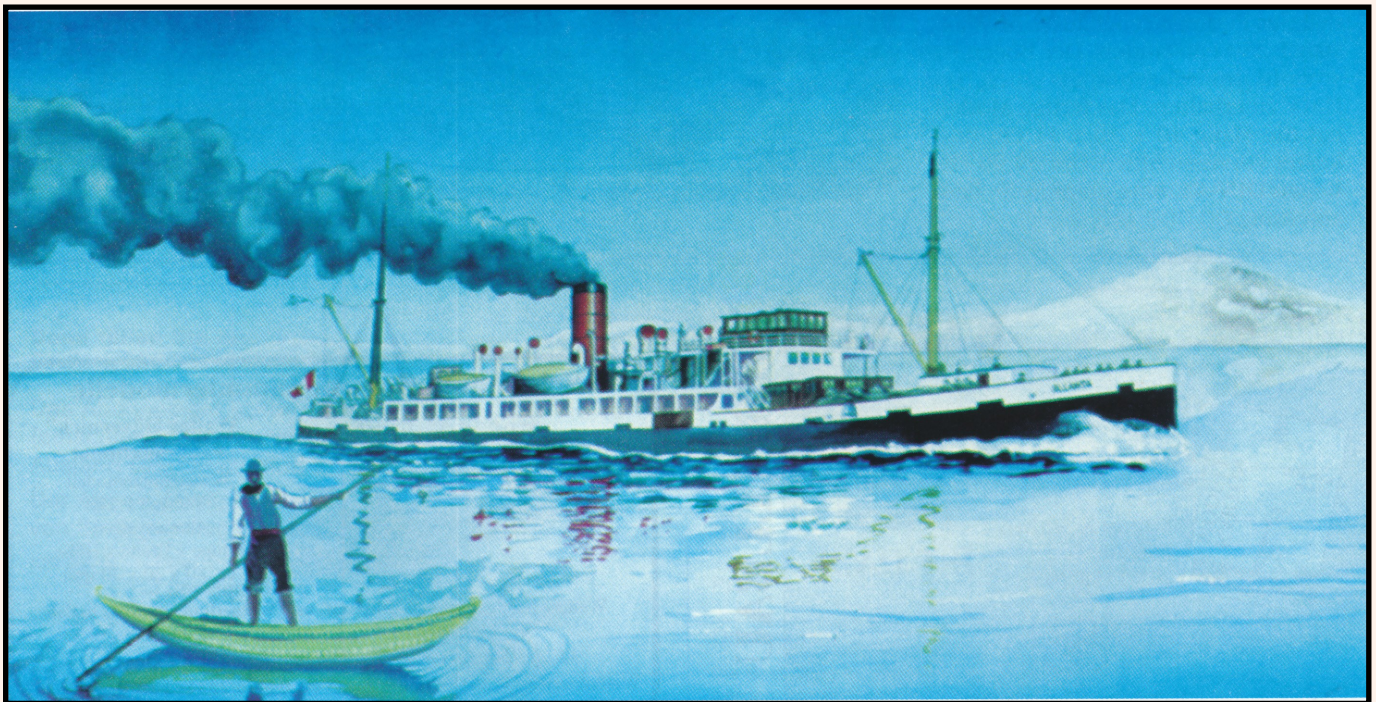
– Fjonesundet kafé
– Fjoneferga
– Fjone brøyting
ÅPNINGSTIDER
Fredag fra kl. 15 - Lørdag fra kl. 15
Søndag fra kl. 15
Kjøkkenet stenger kl. 21.00

To turen med Norges minste kabelferge
Fjoneferja M/F Nissen i Nissedal!
Vinterrute:
Mandag til fredag:
Kl. 07, 08, 09 og kl. 15, 16 og 17.
Lørdag og søndag:
Kl. 08, 10 og kl. 16, 17 og 18.
OBS: Fjoneferga kjører ikke hvis isen legger seg på Nisser.
Kontakt! skipper Leandert Kievit: telefon: 908 11 970.

D/S OLLANTA som går på TITICACA sjøen— et av de skip som har tjeneste høyest over havets overflate.

OLLANTA er et skip jeg tilfeldigvis snublet over i et tysk shipping magasin fra 1998. Det som var utrolig, var et dette skip ble bygget i 1930 i Storbritannia for regning av The Peruvian Corporation i Peru. Det ble levert av Earle's Shipbuilding, Kingston upon Hull og var et rimelig stort skip på 2.200 brt og en lengde på 79 meter. Men hvordan kom det opp til Titicaca sjøen som jo tross alt ligger på en høyde av 3,812 meter over havet. Man kunne jo ikke bare sende skipet ned til en havneby og «dra» det opp til denne sjøen. Sjøen er på 8,372 km² og dermed betydelig større enn Mjøsa her i Norge som er på 369 km². Så det ble gjort ferdig i Storbritannia, deretter demontert i hundrevis av deler, hver med eget nummer. Deretter ble det hele pakket som byggesett i mange kasser og sendt med skip til havnebyen Mollendo i Peru. Deretter ble det transportert—fremdeles i delet—med tog opp til Titicaca sjøen og byen Puno og satt sammen der, tett ved vannkanten.

Det ble sendt av gårde en ingeniør William Smale som skulle ha ansvaret for å sette sammen skipet via klinke arbeide. Til tross for at det ble sendt over en gjeng med fagfolk innen skipsbygging, fant Smale ut at han like godt kunne bruke de lokale arbeiderne, improvisere med bedding, verktøy og bygge forhold. Og han fikk skipet ferdig før fagarbeiderne kom. Skipet kunne laste 950 tonn last og tok 66 passasjerer i dekkshuset og ytterligere 20 foran



på dekk. Farten var imponerende 14,5 knop.

Peruvian Corporation ble nasjonalisert i 1975 og eierskapet til OLLANTA ble overført til det statelige jernbaneselskapet ENFER. I dag er hun eiet av etterfølgeren PeruRail. Hun har blitt litt ombygget og tar i dag bare 70 passasjerer totalt. Hun går ikke i vanlig fart mer, men blir utleiet til charter turer for å ta turister på turer på Titicaca sjøen. Om seks år er dette skipet 100 år gammelt. Rust problemer er det lite av på denne ferskvann sjøen, og hun skulle ha muligheter for mange års seilas fremdeles. Da hun begynte farten på Titicaca sjøen var hun også det største skipet i fart på sjøen.



OLLANTA må trekkes på land for både ettersyn og for å unngå vinterisen på Lake Titicaca når det blir kaldt nok. Slik jeg forstår det, er det først og fremst vedlikehold. Ellers ser dere flere scener fra livet om bord. Lokale damer i tradisjonelle drakter og en gedigen restaurant eller spisesal.





Fra den tiden i Oslo havn hvor man kunne få tre kjente passasjer/cruise/ferger i samme bildet. Det er SONG OF NORWAY til venstre, BERGENSFJORD bak til venstre og KROMPRINS HARALD (1) lengst fremme. Bildet er tatt av Bård Kolltveit. Under ser vi et annet av hans bilder, ULNES til Det Stavangerske, tatt i Bergen. Begge bilder er fra den tiden da vi hobby skips fotografer ikke hadde råd til annet en sort hvit film. Dette er fra scannede negativer i hans samling.

