

Nr. 12-2024



FORENINGEN SKIPET

NORSK 1973
SKIPSFARTSHISTORISK
SELSKAP

T/S LEDA— Nordsjøens hurtigløper og rene svane.

Da LEDA ble levert i 1953, kom hun som en liten sensasjon. Hun var bygget som makker til M/S VENUS og skulle erstatte de to midlertidige skipene JUPITER og ASTREA. Den siste skulle få en periode på ruten til Rotterdam, mens JUPITER ble reserverkip—og så solgt. Den gamle LEDA var forresten nær søsterskip til JUPITER, og også turbin drevet. Tross navnet, ble den nye LEDA bygget

som erstatning til VEGA som ble bombet i 1945 under tysk kontroll. LEDA ble beskrevet som «Nordsjøens Dronning» av journalistene ved levering. Og hun hadde et preg av fart og spesiell eleganse. Hun gjorde da også hele 21 knop. De gjode også at hun hadde farts reserver for å holde presisjon og ruter. Gudmor var Prinsesse Astrid. Hun gikk fast i ruten Bergen til



Newcastle til 1964 da også Cuxhaven ble lagt inn i ruten. Siste tur var i 1974 og det var utviklingen i flere retninger som stoppet henne. Bilene ble mer en del av det passasjerene ville ha med seg. LEDA's kapasitet var begrenset. Hun var turbin drevet og oljekrisen i 1973 med radikale økninger i prisene var det man ønsket seg når skipet brant 90 tonn i døgnet. Og passasjer tallet begynte å gå nedover. 1976 ble det salg til Stord Verft for bruk som losjiskip. 1978 ble det solgt til kjøpere i Kuwait og nytt navn NAJLA. Etter en periode som losji skip i Stornoway fra 1979 til 80, var det planer om å bygge henne om til sauetransport skip. Men dette ble det intet av. Derimot gikk hun ned til Hellas og ble solgt til greske redere, og omdøpt ALBATROS, og deretter bygget om til cruise fart. Så var hun en kort stund innom navnet ALLEGRO, før det var tilbake til ALBATROS. !988 skiftet hun navn til BETSY ROSS, men med samme eier.



Her ser vi henne som NAJLA 1979-82

ALBATROS



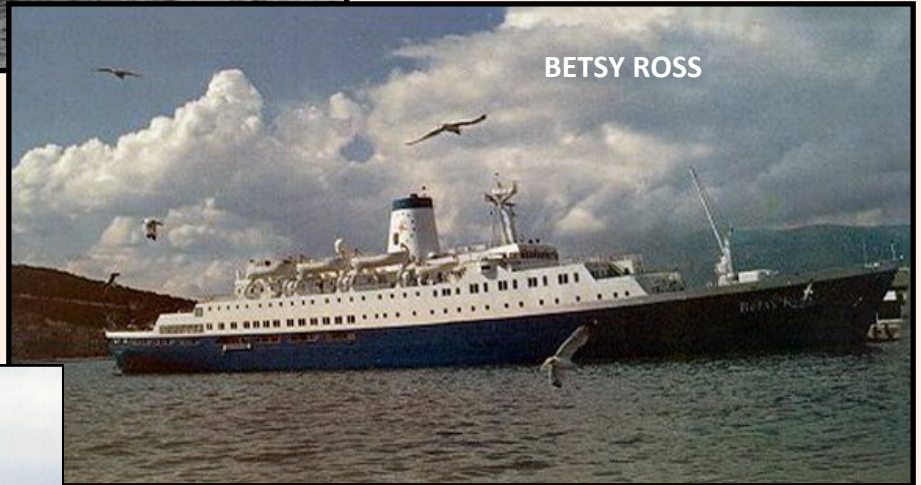
1985 ble hun bygget om til cruise fart som sagt, og vi ser henne her som ALBATROS. Under er hun i nye farger og utbefraktet som BETSY ROSS 1988-89. Og nå begynner det å gå fort for seg:

1989: Nye eiere i Hellas, samme navn

1989: Utchartret som AMALFI, der-

etter opplag i Venezia.
1990: Nye eiere på Malta og nytt navn STAR OF VENICE i 1991. Kort etter brøt det ut brann om bord. Så til Jugosla-

BETSY ROSS



via for ombygging. 1992: Hotell fartøy i Genoa. Samme år brukt som fengsel i Pianosa. 1993 solgt til et Panama selskap. 1995 solgt til et annet Panama selskap.



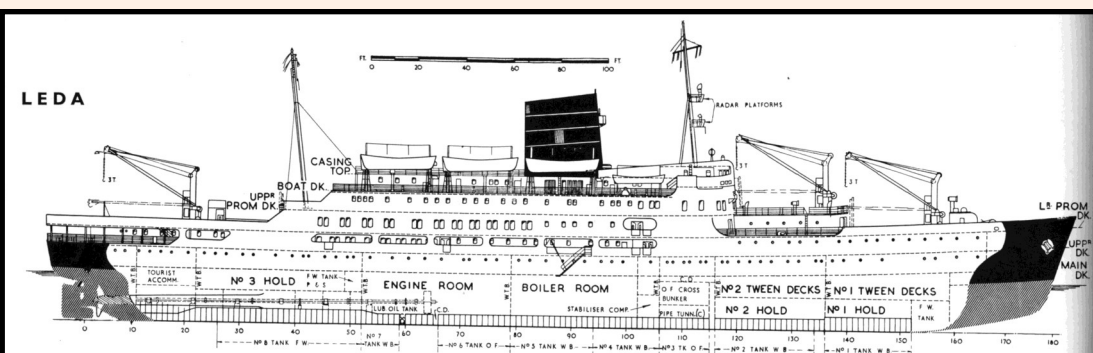
1996 opplag i Rijeka. 1999 opplagt som hotell skip i Ravenna. 2001 endelig hugget etter mange rare ting. Morsomt med bilde av henne under alle navn med unntak av ALEGRO. Det som er rart er

STAR OF VENICE



hvor mange selskapet det var som prøvde seg på en eller annen beskjeftigelse for henne,

uten å få det til. Losjiskip, sauetransporter, cruise, hotell, fengsel. Allikevel ble hun nesten 50 år gammel.

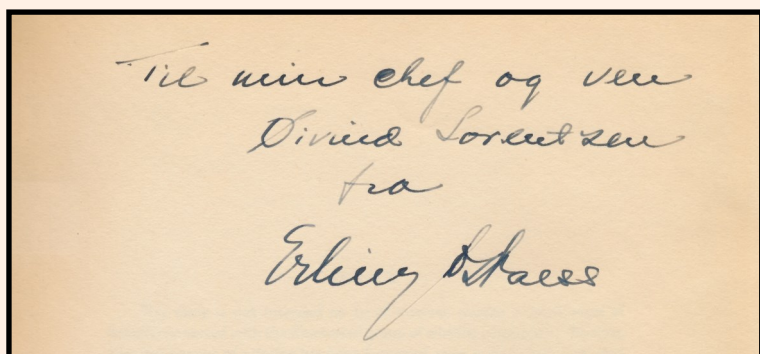
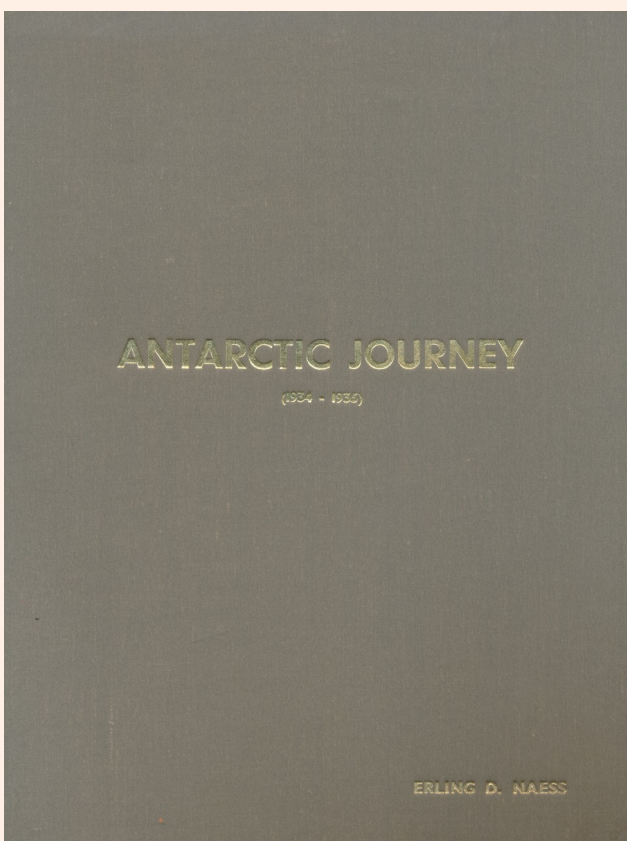


ERLING DEKKE NÆSS –DAGBOKEN HANS FRA REISE I 1934-35 PÅ HVALFELTET I SYDIS HAVET.

De fleste av leserne av disse snuttene er sikkert kjent med navnet Erling Dekke Næss. Og jeg nevnte også navnet han i forbindelse med artikkelen om Ananias Dekke, den kjente skipsbyggeren i Bergen og det faktum at han var morfar til Erling Dekke Næss. Næss selv er nok mest kjent for sin tid etter krigen da han bygget opp et av verdens største rederier av bulk og tankfartøy. Næss levde fra 1901 til 1993 og hele livet hans er skikkelig beskrevet i Wikipedia. Det er få som har vært så vellykket innen shipping som han. Og det blir for langt å gå inn i alle hans aktiviteter, men det er greit å nevne Norness Shipping, Nortraship nestleder i New York, Intertanko, OBO skip og en fantastisk timing på salget av alle sine shipping aktiviteter. Men det som er mindre kjent er nok hans involvering i hvalfangsten

gjennom investeringer, problemløsninger, utenlandsk flagg og gode resultater. Han ble tett knyttet til Johan Rasmussen gruppen i Sandefjord. Og han var en av de få toppsjefene innen hvalfangst som dro ned på feltet og var der i perioden fra 16/12-1934 til 9/2-1935. Det unike er at han skrev en ganske så detaljer dagbok om turen med innsikt i fangst, mennesker, skipene VIKINGEN og SIR JAMES CLARK ROSS, hvordan oljen ble kokt ut og alt i detaljerte notater om sted, tidspunkt osv. Alle notatene hans ble sammenfattet i en bok dere ser til venstre «ANTARCTIC JOURNEY (1934-1935)». Som dere ser fra hans kommentarer var boken kun ment til en liten gruppe knyttet til Johan Rasmussen gruppen. Jeg har boken i min samling og det er morsomt å se på første side hans håndskrevne hilsen «Til min chef og ven Øivind Lorentzen fra Erling D. Næss».

Turen gikk ut og senere inn fra Cape Town. Jeg antar han tok Union Castle Line skip til og fra London. Nedenunder ser vi bilde av hvalkokeriet VESTFOLD som også var kontrollert av gruppen. Og et scannet bilde av hans hilsen i boken han ga i gave til Øivind Lorentzen. To «kjemper» i norsk sjøfarts historie.



Her følger kopi av den første siden i dagboken til Næss. Se bare referansen til klassisk musikk underholdningen og gramfonospiller, samt «distinctly unclassical songs by members of our party». Det er nesten forunderlig hvor detaljerte notatene hans må ha vært, for en finner et vell av detaljer i denne 96 siders lille boken. Han var jo en mann som hadde tatt en doktorgrad i økonomi, fulgte sine observasjoner om drivkrefterne i markedet, og tjente stort på det. Senere er det slående hvordan han vant tillit i både politiske og finansielle, operative og rederimessige kretser.



Bridge of the s.s. "Vestfold."
Mr. Skedsmo
and Mr. E. D. Næss.

CHAPTER I.—Outward Journey.

Sunday, 16th December, 1934.

On board the "Vikingen," outward bound.

We left Cape Town at 1.30 p.m.

The first lunch on board was served at 2 p.m. In the afternoon a south-east wind was blowing with rough sea, causing the ship to roll a great deal.

We had musical entertainment after supper consisting of classical music by gramophone and distinctly unclassical songs by members of our party.

Monday, 17th December, 1934.

On board the "Vikingen," outward bound.

Position at noon 36° 13'S. 20° 56'E.

Wind at noon South-South-East.

Barometer at noon 30.14.

Thermometer at noon Air +21. Sea +18.

The day was beautifully clear and sunny, with a fine, crisp air, but as the ship was still rolling very heavily I was unable to enjoy it to the extent it deserved.

We were passing through the area where the Agulhas current meets the northern fringes of the cold sub-Antarctic eastward current which encircles the whole earth between Lat. 40°S. and Lat. 60°S. Due to the strife which is perpetually being fought here between the two currents the sea is always boisterous and troubled with high waves breaking very closely together.

At noon the temperature of the sea was 18°C. but in the afternoon it suddenly fell to 14°C. It is not unusual in this region that ships pass through streaks of hot and cold water in close proximity. In the colder patches there are frequently hail or snow squalls, but we were lucky and had bright sunshine all day.

Further details of the currents in this region are given in Appendix I.

In the afternoon we saw the first whale, a small fin whale spouting quite close to the ship's starboard bow and moving south-westward.

Tuesday, 18th December, 1934.

On board the "Vikingen" outward bound.

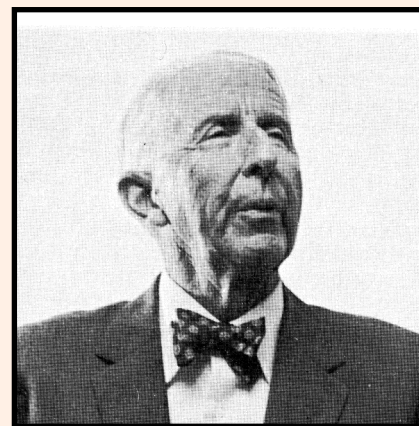
Position at noon 38° 50'S. 24° 36'E.

Wind at noon West.

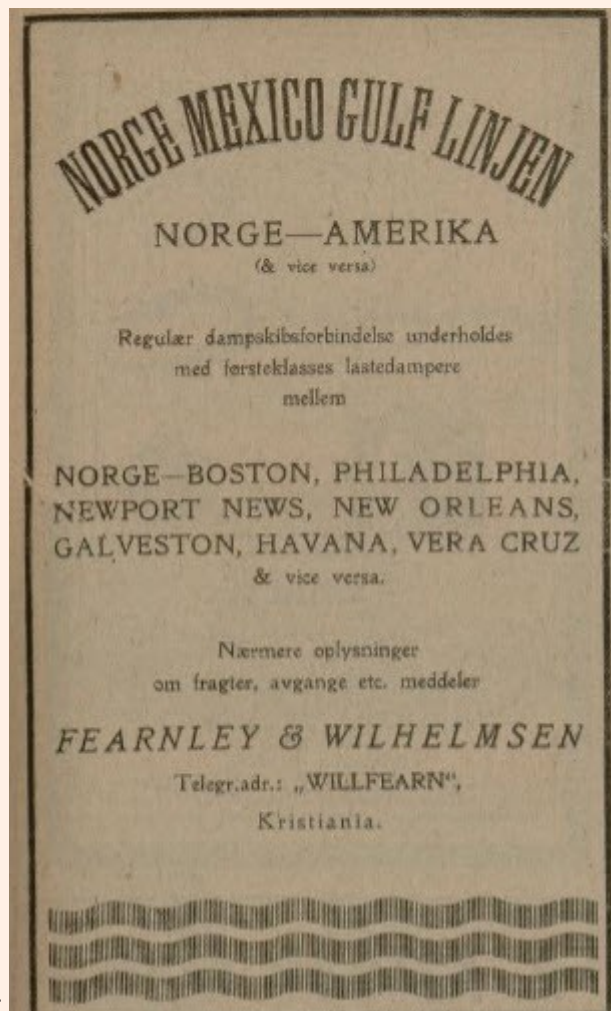
Barometer at noon 30.36.

Thermometer at noon Air +20. Sea +17.

3



Her ser vi Erling Næss om bord i Vestfold i 1935, videre som 42 år gammel og til slutt som en eldre, men særdeles oppegående forretningsmann, den gang et sted rundt 80 år gammel. Han døde på Bermuda. Hans bror var filosofen Arne Næss.

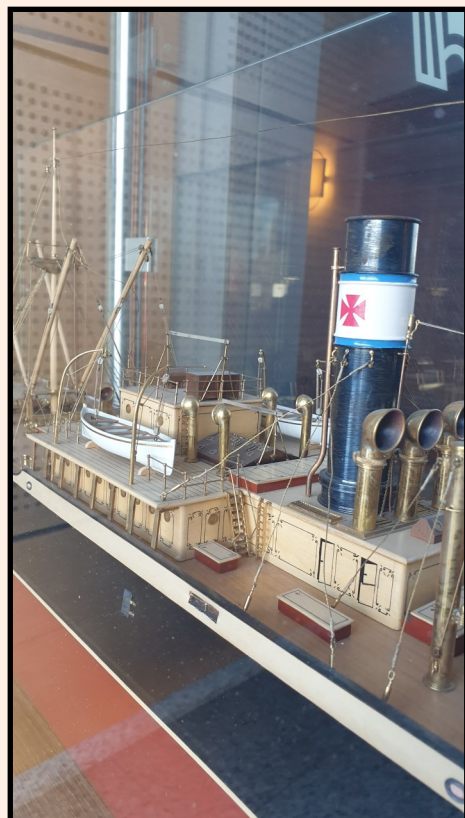


Fearnley & Wilhelmsen. Begynnelsen på Wilh. Wilhelmsens Linjesystemer.

Disse to annonsene dere ser her scannet jeg ut fra Norges Handels & Sjøfartstidende en gang i 1916. Og dette er annonser som sier at det er Fearnley & Wilhelmsen som driver Den Norske Afrika og Australielinie A/S pluss Norge Mexico Gulf Linjen. Noen vil kanskje stusse over navnet og lure på hvordan kommer navnet Fearnley inn her? Det går tilbake til tiden da Norge ble selvstendig i 1905. Før den tid hadde Halfdan Wilhelmsen ment at å gå inn i linjefart var ønskelig, men bare når tiden var den rette. Og etter 1905 da norsk eksport økte betydelig og landet var selvstendig, følte han at tiden begynte å gå i de rette retningen. Men allerede rundt omkring 1900 hadde ting begynt å skje i Sverige der den svenske kapteinen Wilhelm R. Lundgren hadde startet Nike, og så Rederi AB Transatlantic.. Som navnet antyder var tanken hans å starte transatlantisk linje, men han fant at trelast fra Sverige til Syd-Afrika ville gi bedre resultater. Så ble det også snakk om plank og trelast fra Norge, og han utnevnte rederiet og megler firmaet Fearnley & Eger til sine agenter. Lundgren og Thomas Fearnley Jr. fant at de trivdes i forretninger med hverandre, og en personlig god kontakt var opprettet. F & E var også agenter for andre europeiske selskaper som HAPAG og hadde egen linje til Biscaya bukten. Gode erfaringer i linjefart med andre ord. Og dermed var RABT i gang på Syd-Afrika. Men retur laster var et problem. Last hjem fra Australia kunne være en løsning, og Lundgren begynte å se på videre utvikling av linjen til å inkludere Australia også. 1910 foreslo Thomas Fearnley Jr. til Lundgren at et samarbeide med norske interesser ville være et gunstig trekk mot konkurranse fra tyske rederier som Lundgren hadde kommet opp i.

Fearnley & Eger—rederiet—var en naturlig partner for Lundgren. Men F & E ønsket en norsk partner til bygge opp et selskap som kunne samseile med RABT til Syd-Afrika og Australia. Og da hadde de Wilh. Wilhelmsen avgjort i tankene som Norges største rederi. Begge

Rederiene kjente hverandre godt gjennom felles interesser i malmskipninger og Fearnley & Egers Befragtningsforretning. Halfdan Wilhelmsen var ikke sen om å akseptere Thomas Fearnley Jr.'s invitasjon. 1911 kom både samseiling avtale med RABT i orden, samtidig som Fearnley & Eger og Wilh. Wilhelmsen formaliserte sitt nye samarbeide i et dedikert aksjeselskap for investering i linjeskip som passet for denne nye linjen. RABT skulle ha fire skip i samseilingen, WW og F&E tre skip. Nå ble tre skip kontrahert av det nye selskapet som fikk navnet «Den Norske Afrika og Australielinie A/S» der hvert selskap var store aksjonærer, men også andre hadde aksjer—som f.eks. J.N. Jacobsen & Co i Fredrikstad. En stor trelast eksportør. Så WW og F&E var dominerende eiere i aksjesel-



skapet, men ikke alene eiere. Og aksjene var notert på børsen. Selskapet fikk sitt eget skorsteinsmerke som vi ser her på en modell til høyre, og på TYSLA et sted i Australia. Navnene på skipet skulle være særpreget, og man valgte navn etter norske elver. Det tre første søsterskipene fikk da navnene ATNA, RENA og TYSLA. Deretter fulgte LOSNA og VINSTRA. TYSLA er jo i dag et kjent WW navn, men var altså i prinsippet et elvenavn da det ble valgt. Første TYSLA fikk ikke lange livet. Hun ble det første norske skipet som gikk tapt under første verdenskrig. Hun gikk på en nederlandsk mine 7.8.1914. Ny TYSLA kom samme året.

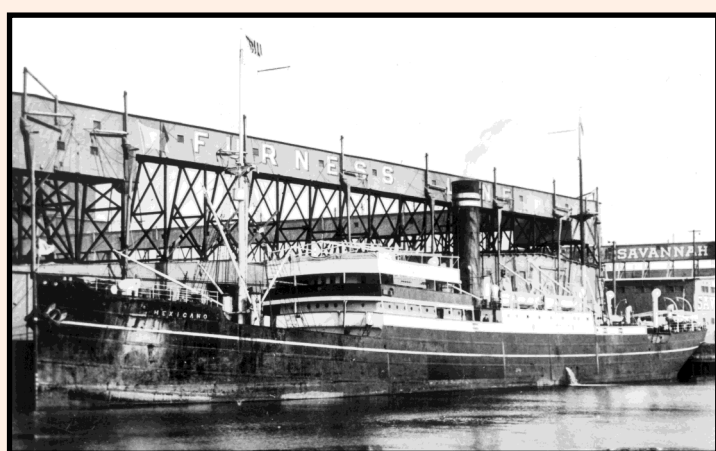
F&E var både agenter for skipene i Oslo og ansvarlige for booking av last i alle havner i Skandinavia. WW var driftsansvarlige for skipene både når det gjaldt det tekniske som det maritime med mannskaper osv. De hadde den gang bare kontorer i Tønsberg. Reisene hjemover fra Australia ble markeds reiser, man tok last der man fant den og gjorde rett og slett en trampreise hjemover. Så utviklet rutenettet for linjen—altså Den Norske Afrika og Australielinie A/S seg og det ble samarbeide med Broström og EAC på India og Fjerne Østen. Men her ble det raskt problemer med krig og mangel på tonnasje.

Men NAAL (forkortelsen for selskapet) ekspanderte i en annen trade, og overtok i realiteten ansvar og eierskap i Den Norske Mexico Gulf Linjen—som vi ser annonse av også på foregoinge side. Jeg er usikker på om skipene som seilte i Norge Mexico Gulf Linjen beholdt fargene til stifter og tidligere eier eller om de adopterte NAAL farger. Det ser ut som om de hadde NMGL fargene igjennom krigen, da jeg har bilder med nasjonal fargene på sidene.

NAAL skipene hadde i alle fall sine farger helt frem til den dagen WW ble ene-eier av NAAL. Men før dette var det en utvikling i historien. WW flyttet fra Tønsberg til Kristiania i 1917 og fikk felle kontorer med NAAL som eiere og managers av NAAL og NMGL. Og man signerte fremdeles Fearnley & Wilhelmsen. Men det var utviklinger i luften. Selskapene tjente meget gode penger under krigen, og unngikk samtidig å bli utsatt for stor spekulasjon. Eierne hadde kontroll!! Men WW begynte selv å kjøpe opp aksjer for begge selskaper i markedet, samtidig som de kjøpte store aksjonærer som DFDS(!) aksjeposter i NMGL. WW hadde strategi om å overta begge selskaper. Det ble mye irritasjon og manøvreringer før man fant et kompromiss det WW ble ene eier. Dett var fra 1920. Kort etter forsvant felles rederiets skorsteinsmerke og WW kjente to lyseblå ringer ble det nye for selskapenes skip.

Wilh. Wilhelmsen var egentlig bare et disponent navn for forskjellige aksjeselskaper. Og Den Norske Afrika og Australie Linie A/S ble det selskapet WW brukte som befrakter av linjeskip i mange år—også når jeg selv arbeidet som befrakter i WW i begynnelsen av 1980 årene. Og når jeg skriver Australie Linie—så er det riktig skrevet. Slik sto det i navnet. Merkelig nok sto alle skip til WW oppsatt under Wilh. Wilhelmsen, Tønsberg i DNV registrene til flere år etter den annen verdenskrig, ikke under sine egentlige eierselskaper.

Samtidig som WW og F&E skilte lag, flyttet WW over i sin nyinnkjøpte kontor bygning i Tollbugaten 20 hvor de hadde kontorer frem til 1960-61 da det nye kontoret i Vika ble tatt i bruk.



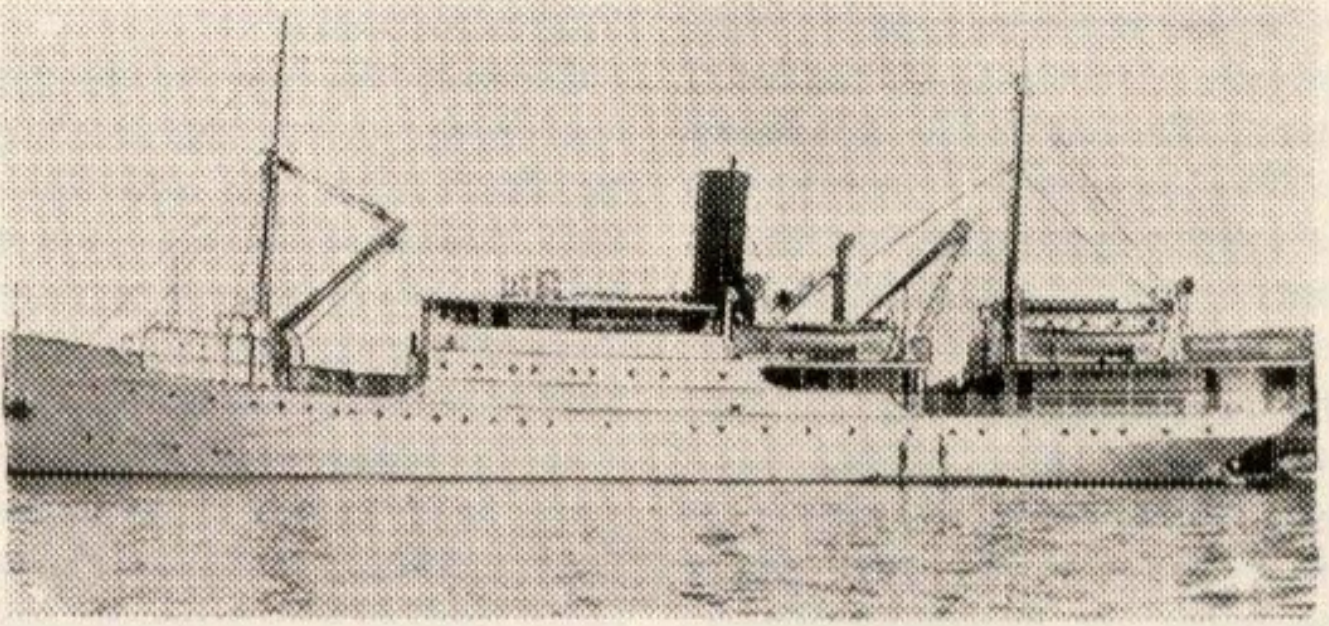
Her ser vi NMGL skipet MEXICANO i sine farger gjennom krigen og frem til full overtagelse av WW—og bilde av skipet tatt på samme sted etter 1920—nå i de klassiske WW fargene. Her er de to rederimerkene linjeskipene seilte under fra starten til 1920. En annen pussig ting: Se på telegramadressene på de to annonsene jeg begynte dette innlegget med. Underlige saker!!! WW hadde forresten en egen linje



Wilhelmsen Steamship Line gående under samme tiden, da mellom Nord- og Syd-Amerika. Her ble de to blå ringene brukt.



Passagerskibet «Tromøsund»



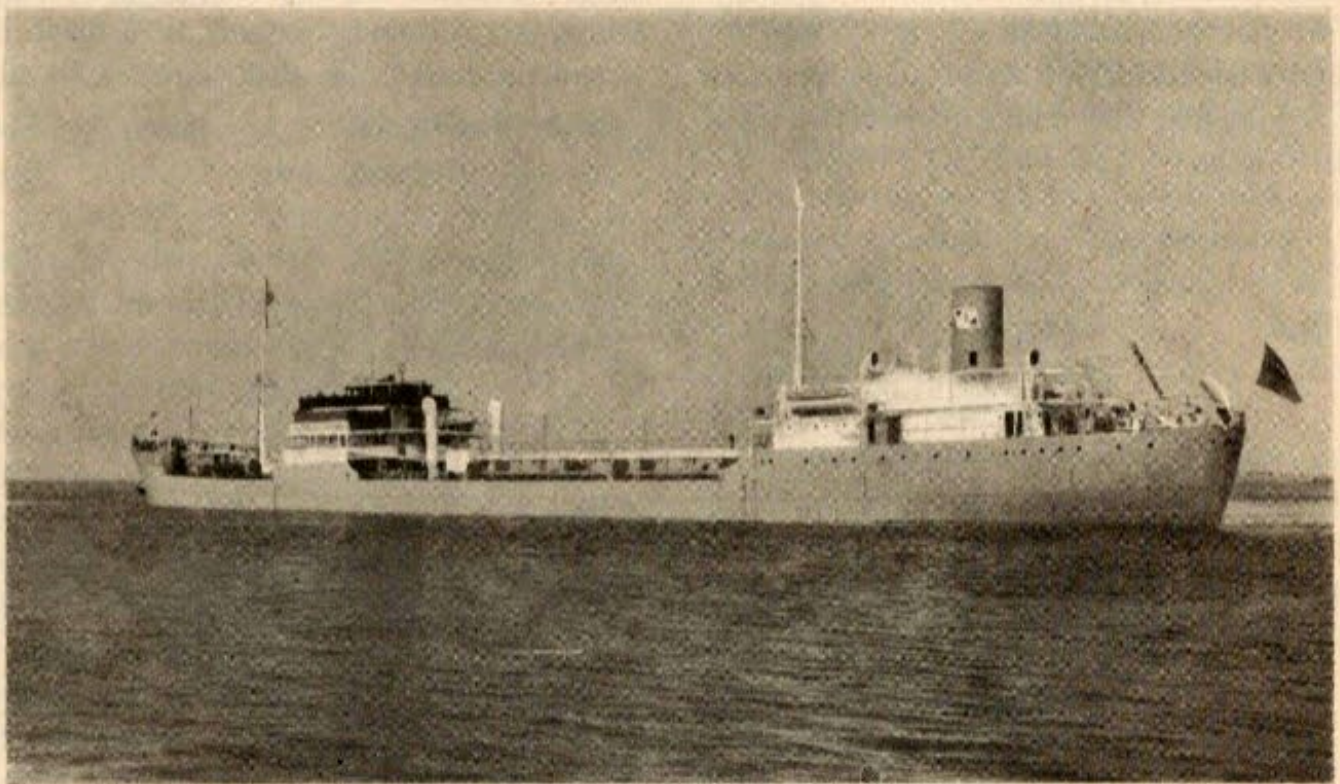
D/S TROMØSUND—og skipets tragiske skjebne.

TROMØSUND tilhørte Arendalske Dampskibsselskab og ble bygget i 1928 ved Nylands Verksted.. Det var et stort skip for ruten Oslo—Bergen og tilbake, og på hele 732 brt. Hennes skjebne knyttes nøye til det andre ADS skipet som ble kapret av Kompani Linge mannen Odd Starheim og hans mannskap 15.mars 1942. Her hjalp kapteinen med gode råd for hvordan de skulle snike seg vekk fra Norge uten at de tyske vaktene oppdaget det hele. Og alt gikk bra.

1943 var Starheim tilbake i Norge med 30 mann fra Kompani Linge og 10 mann fra marinen. De operasjoner de hadde planlagt, ble mislykket. Skipet som skulle hente dem, ble holdt tilbake. Starheim og 15 mann besluttet da å erobre et annet ADS skip—TROMØSUND—og komme seg tilbake til England med det. Dette skjedde 28.februar 1943, men det hele var dømt til å mislykkes. Starheim tiltvang seg skipet åpenlyst da det lå ved kai i Regefjord og det ble skyting med de tyske vaktene om bord. Dermed ble de tyske myndighetene raskt klar over at noe hadde skjedd. Da TROMØSUND gikk ut, ble det svært dårlig vær og stampesjø Farten var derfor ikke med enn 6-7 knop. Det kom seg derfor ikke langt nok ut fra kysten før tyske bombefly dukket opp og skipet ble senket med bomber. Alle om bord, Starheim og hans folk, mannskap på 26 og to passasjerer omkom. De øvrige mannskapene til Starheim ble senere plukket opp av en fiskebåt og brakt tilbake til England.

Man kunne forsvare kapingen av GALTESUND, men ikke den av TROMØSUND som ble betegnet som overilt og dumdristig. Det ble antydnet at han ville erobre TROMØSUND som en «liten trøst» for den skuffelsen han hadde hatt denne gangen i Norge. Viss det var tilfelle, var det ennå mindre grunn til å forvare det hele.

Bildet øverst er fra leveringen av skipet i 1928.



Ms. «Bralanta» tilh. Braathens Rederi A.s, Oslo. Lastekapasitet 11 450 tonn dv.
To 7-cylindrede B. & W.-Gøtaverken dieselmotorer utviklende 3 900 ind.hk.

M/S BRALANTA—Ludvig G. Braathens første tankskip—og det første av fire skip med dette navnet.

De fleste av oss er vel best kjent med Ludvig G. Braathen som skaperen av Braathen S.A.F.E. flyselskapet som skaffet SAS mye konkurranse innen Norge. Og han var også kjent som «Skipsreder» uten at aktivitetene hans der var så godt kjente. Han hadde en variert utvikling innen shipping før han tok spranget over til selvstendig reder i 1926. Da overtok han dampskipet GENERAL CURRIE bygget 1919 på 3.500 dwt. Det fikk navnet BRAALAND (1). Det var et av de velkjente standard LAKES skipene bygget i Toronto. Han kjøpte skipet i januar for USD 11.000 og overtok det i Havana. På reise til Japan, den første reisen egentlig, fikk han tilbud om å selge skipet for USD 18.000—Dermed ble det salg i juni samme år, og en fortjeneste på USD 7.000 på under et halvt. Da hadde han kapital for kjøp at et annet engelsk bygget dampskip bygget i 1921 som også fikk navnet BRAALAND (2) Det havarerer i 1930 og han får en assurance utbetalt.

Så kommer tankskipet BRALANTA i 1931 på 11.420 dwt. Skipet var kontrahert i 1929 og da som et 9.000 dwt tørrlast skip, men dette ble forandret. Det var sluttet på en 10 års kontrakt til Shell, men måtte gå i opplag på befrakternes regning. Dette startet et langt samarbeide med Shell for Braathen. 1933 selger han rederiet—eller mer riktig—sine aksjer i Braathens Rederi A/S til James Stove Lorentzen og bror Jørgen J. Lorentzen og BRALANTA følger med i overtagelsen og får nå navnet JAMES STOVE. Derrmed er første tankskip ute av sagaen, men allerede 1934 kommer BRAJARA og i 1936 en ny BRALANTA (2) Dette skipet overlever krigen og blir først solgt i 1962. Da krigen kommer har han seks moderne skip, de fleste tankskip. Men altså—tank eventyret for Ludv. G. Braathen startet med dette skipet.

Her følger tre bilder av samme skip—CROWN SEAWAYS—som er eiet og drevet av DFDS på sin tradisjonelle rute mellom Oslo og København. Det ble bygget i 1994 for DFDS som CROWN OF SCANDINAVIA, men skiftet over til dagens navn i 2013. Hun var opprinnelig bestilt av Swed-Link AB, men ble så mye forsinket ved verkstedet i Jugoslavia at det både ble rettsaker, forsikringsaker og endelig salg til DFDS. Skulle ha vært levert i 1989, men kom i 1994. Tiltenkt navn var FRANS KOCKUM. Her ser vi henne i tre forskjellige farge kombinasjoner som også viser utviklingen til DFDS når det gjelder det samme for fergene i denne ruten fra 1994 til i dag. Hva man liker best er opp til den enkelte.

