

Nr. 15-2024



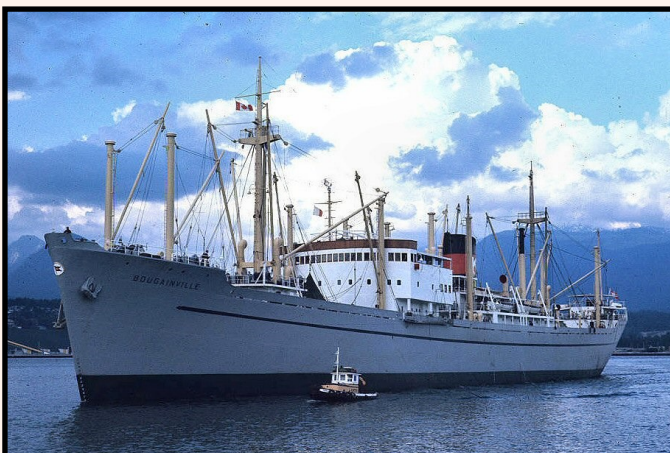
FORENINGEN SKIPET

NORSK 1973
SKIPSFARTSHISTORISK
SELSKAP

M/S BOUGAINVILLE

Her ser vi først et fargebilde av M/S BOUGAINVILLE som tilhørte A.F. Klaveness & Co., men seilte under Barber Lines farger da bildet ble tatt. I utseende, form og konstruksjon var hun et typisk AFK skip fra tiden under og rett etter den annen verdenskrig. Klaveness hadde da mye sansen for skip med to overbygg, lik det som var sedvane for Wilh. Wilhelmsen. I tillegg var det

påtagelig at dekkshuset bare var på tre dekk i høyde, mot ellers stort sett fire. Hun ble levert i 1947 av Nederlandsche D & SB i Amsterdam og var på 9.157 dwt. Fart 15.5 knop. Men tiden var ute for et noe langsomt og tungvint linjeskip fra tiden rett etter krigen da hun kom over i Barber Lines, og i 1971 ble det salg på henne. Nye eiere ble Hong Kong Islands Shipping Co. Ltd. Registrert i Singapore tross eiernavnet. Nytt navn LUNGKWU CHAU. Men de nye eierne beholdt henne ikke lenge, for allerede i 1972 ble hun hugget i Kaohsiung. Under ser dere bilder av henne som BOUGAINVILLE i de fine A.F. Klaveness fargene. Og tydeligvis har hun vært innom San Francisco der sjefen Chris. Blom pleide å komme om bord for å sjekke standarden til AFK skipene. Var de ikke i tipp topp stand, ble det ille. Så kapteinene hadde «Blom-syke» og sørget alltid for at skipene var nymalte og fine. Bildet tror jeg er fra Vancouver. Det andre viser henne i den korte perioden som LUNKWU CHAU .



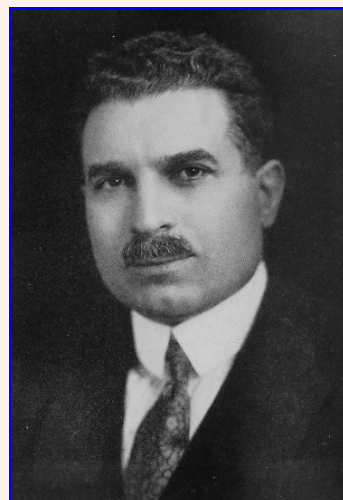
DET AMERIKANSKE FRUKT SELSKAPET DI GIORGIO OG NORSKE REDE- RE OG SKIP PÅ CERTEPARTIER TIL DEM.

De fleste med sjøfartshistorie som interesse har hørt om det store amerikanske frukt firmaet United Fruit Co. Men jeg tror at selskapet Di Giorgio er betraktelig mindre kjent, selv om man kommer over norske skip med navn etter familie medlemmer av stifteren av selskapet, Joseph Di Giorgio 1874—1951. Han kom til Amerika i 1888 som en del av en immi-



grant familie, og begynte å arbeide i frukt import og distribusjon. Han fikk etablert et eget frukt importør-selskap med navnet American Fruit Company i 1905. Men han hadde allerede før dette tatt inn norske skip på charter. Dette var JOSEPH DI GIORGIO og SALVATORE DI GIORGIO begge bygget i 1903 for henholdsvis Bernh. Hansen i Flekkefjord og John P. Pedersen & Søn i Kristiania. Di Giorgio var nok like tilfreds med norske frukt-skip som det United Fruit var, for det fulgte seks skip etter disse to, det siste i

1911. Deler av Atlantic Fruit ble kjøpt opp av United Fruit allerede i 1906, men myndighetene tvang UFC til å selge tilbake. Senere gikk AFC inn i et annet stor amerikansk selskap innen frukt transport—Standard Fruit Co. Di Giorgio selskapet hadde sin merkværdige historie med både oppgang og nedgang, men eksisterer fremdeles som et selskap innen matvare produksjon og distribusjon. Men da var det disse frukt-skipene med dette helt spesielle italienske navnet. Familien kom fra Cefalù på Sicilia, en vakker by på nordkysten av øya som jeg selv har besøk og bodd i over en uke. Joseph ser vi til høyre. Joseph var et navn han tok i USA. Egentlig het han den italienske varianten—Giuseppe.



MARIETTA DI GIORGIO bygget 1907 ble levert til C. Mathiesen, Bergen
ROSARIO DI GIORGIO 1907 TIL Bernh. Hansen, Flekkefjord
VINCENZO DI GIORGIO 1907 til Adolph Halvorsen, Bergen
JOLANDA DI GIORGIO 1908 til Adolph Halvorsen, Bergen
CONCETTINA DI GIORGIO 1911 til Bernh. Hansen, Flekkefjord
MARIE DI CUNEO 1911 til Hagb. Waage, Kristiania

Og her stopper det med charter av norske skip, i alle tilfelle med familie navn på dem. Og det var bare norske rederier som ble kontaktet i denne perioden. Når en leser Dag Bakkas glimrende artikkel i årboken til Norsk Sjøfartsmuseum 1990 var det et amerikanske megler firma som kontaktet norske meglerforbindelser for å få innbefraktet norske skip til bananfarten. Dag nevner Funch, Edye & Co i USA som kontaktet F.J. Ellertsen & Co i Bergen først. Senere var det W.M. Hurlbut & Co i New York som ble sterke i markedet. Og så Joachim Grieg som etter hvert ble den største megleren i Norge for denne tonnasje. Jeg har prøvd å finne skorsteinsmerket og flagget for AFC, men det har vært vanskelig. Ser som de fleste båtene som gikk for selskapet, bar DI GIORGIO navn, men rederienes egne skorsteinsmerker. Jeg har bare sett ett dårlig fargebilde som ikke gir noen klarhet om dette.

ROSARIO DI GIORGIO.



N° 66,
S. S. VINCENZO DI GIORGIO.



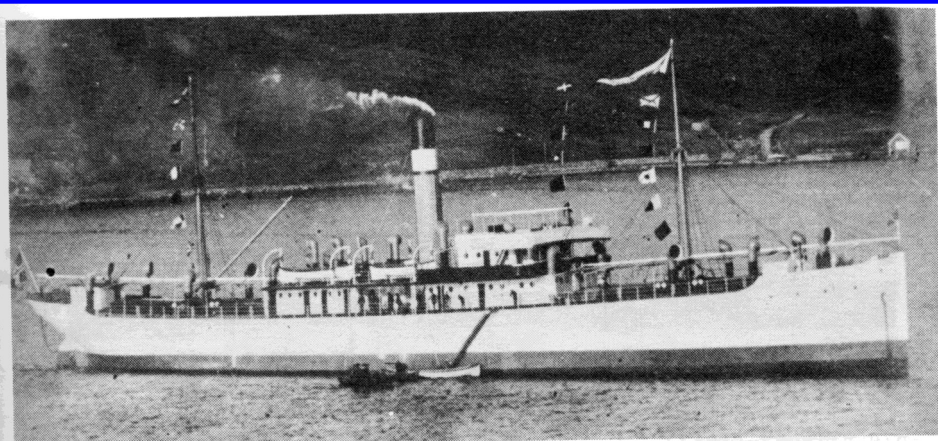
MARIE DI GIORGIO



MARIETTA DI GIORGIO har jeg ikke funnet noe bilde av. Men det er interessant at hun var eiet av C. Mathiessen i Bergen og tankene går jo videre til et rederi Mathiessen som utviklet seg til Bana-Mathiessen. Det er ikke det samme rederiet. Dette kommer jeg tilbake til. De fleste skipene overlevde første verdenskrig, og ble solgt til andre norske fruktbåt re-

dere for videre bruk, gjerne til United Fruit.

Det var forresten to andre befraktere i USA som brukte familie navnet på innbefrakte skip. DUMOIS var det ene, mens CUNEO var den andre. Jeg har lyst til å se nærmere på disse selskapene senere.



D/S "CONCETTINA DI GIORGIO" (1911)

JOLANDA DI GIORGIO



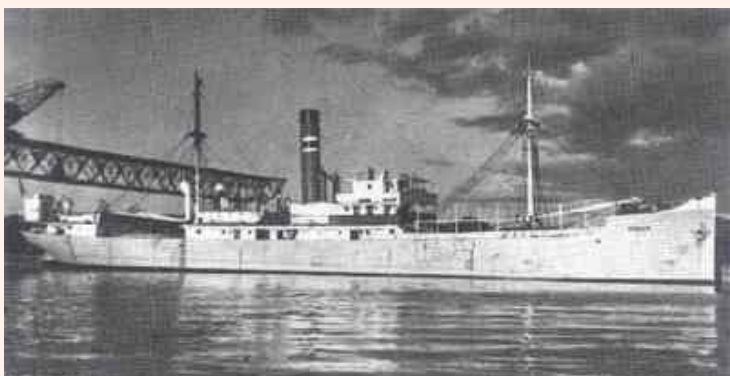
D/S CLOTHILDE CUNEO—et skip med en artig historie.

Dette skipet var også et fruktskip som gikk på charter til amerikanske befraktere, og denne gangen er det igjen et mindre kjent selskap— Antonio Cuneo. En annen immigrant fra Italia. Han fikk kontrollen på banan importen til New York by på slutten av 1800 tallet og fikk tilnavnet «The Banana King». I 1896 ble det anslått at han var verd USD 4 til 5 millioner. Han hadde kontorer i 54, Broadway på Manhattan og bodde på Staten Island. Når jeg leser meg opp på det lille det er å finne om ham, aner det meg en kraft person med en sterk tilknytning til det italienske miljøet i byen. Kontakter i det vi vil kalle mafia var ikke utenkelig. Han ble omtalt som banker and merchant og det blir fortalt at han var den første i New York som ble styrtrik på bananer, og den siste. Selskapet han drev ser det ut som het: Cuneo Banana Company.

CLOTHILDE CUNEO ble bygget 1907 ved Fredrikstad Mek. Verksted og ble levert til skipsreder Johs. Bull i Tønsberg. Han solgte det videre til A/S Atlas også i Tønsberg i 1909. Så blir hun solgt til A/S D/S Clothilde i Bergen. 1918 blir hun overtatt av Det Søndenfjeldske



Norske Dampskipsselskab, men pussig nok uten å forandre navnet. Boken om selskapet sier at de kjøpte henne på grunn av tapet av tonnasje under krigen. Men siden hun gikk på charter til Cuneo i Caribbean området, beholdt hun navnet helt frem til 1920. Da var hun fri, ble satt inn i egen linjefart, og fikk navnet KONG INGE. Her seilte hun frem til 1932. Det rare er at jeg har ikke vært i stand til å finne bilde av henne som KONG INGE, til tross for at hun het så i 12 år. Er det noen som har det, så kontakt meg. 1932 ble hun solgt til Island, til H/f Eimskipafelag Reykjavíkur—og fikk navnet HEKLA. Vi ser henne under dette navnet til høyre. 29.6.41 tok U-564 henne på vei fra Reykjavik til New York i ballast.



NORSK MARITIMT MUSEUM ØNSKER SEG EN MODELL AV ET CONTAINER SKIP.

Hei folkens!! Bare en liten sak om et stort ønske hos Norsk Maritimt Museum ute på Bygdøy her i Oslo. Museet har nå satt større fokus på sin modell samling og hvordan beskrive utviklingen i skipsfarten via modeller fra forskjellige epoker i utviklingen, være seg seil til damp og videre til motor. Stykk-gods skip, tankskip, bilskip, bulk skip osv. Men de mangler en type—CONTAINERSKIP. Dessverre har de ikke resurser til flott og elegant å gå til bestilling og kjøp av en modell. Det støver litt i penge kassa. Så de ønsker seg det som en gave eller skal vi kalle det, en donasjon.

Oppfordringen er dermed, har noen en containerskips modell de kan tenke seg å donere til NMM og deres utstilling i «kjømda»???? Liten modell, mellom stor modell og stor modell, feeder skip, eldre container skip—hva som helst bare det er et containerskip. Disse to mo-



dellene her er bare som illustrasjon, ikke et spesifikt ønske. En må jo tilstå at container farten ikke ble det som tok av hos norske redere, til tross for spede forsøk som Meyer Line og WW i ScanDutch. Det siste var vel ikke egentlig et spede forsøk, men det ble jo til at WW trakk seg ut. Her under ser vi en modell av TOYAMA—»fartsdyret» til WW.



Kjølhaling av de gamle seilskip.

I dag er ordet «kjølhaling» noe mange kan ha et noe diffust oppfatning om. I foreningen SKIPET regner jeg med at alle vet hva det dreier seg om. Selv må jeg tilstå at jeg lenge trodde det kun var snakk om avstraffelse av mannskaper ved at de ble festet til et tau og dradd under skipets kjøll som en alvorlig avstraffelse. Men jeg tok feil, det var flere betydninger av ordet. Det er riktig at det var en straffe metode i de riktig gamle dager, men også måten man halte kjølen på seilskip over på siden slik at man fikk den ene halvparten opp av vannet, og kunne gjøre det man ønsket om bunnskraping og påføring av nytt bunn middel. Deretter snu fartøyet slik at den andre siden kunne hales over og den andre halvparten av undervanns skroget kom opp - og så gjenta prosessen.

Vi ser her bilde av et seilskip som har blitt winchet nesten helt over. Man brukte kraftige

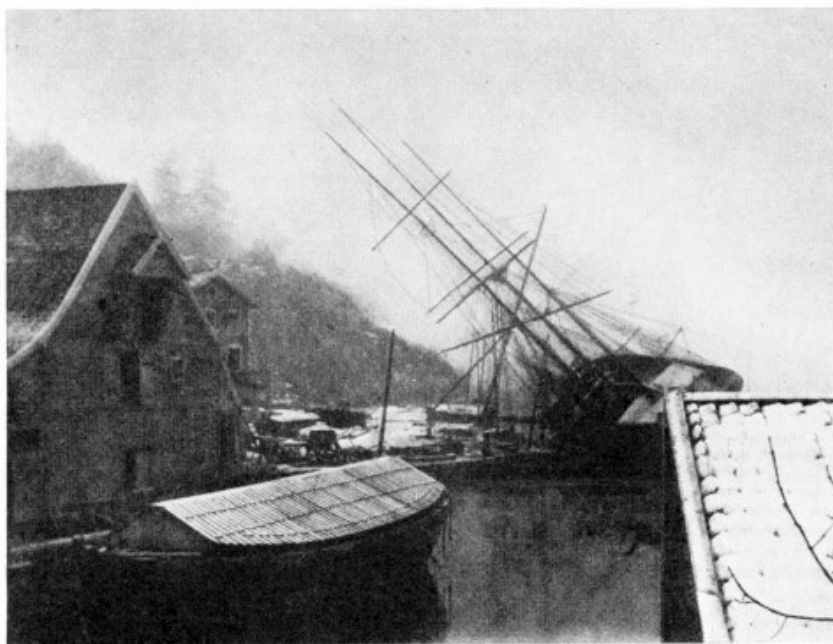


Skibet krængel over med mastene indover kaien og dækket i vandkanlen

taljer eller blokker på opp mot en halv meters størrelse og den ble festet et stykke opp på en mast, mens den andre enden ble festet til en kjølhalingens klampe, eller feste i en fjellblokk eller annet som kunne stå i mot bevegelsene under arbeidet med å få båten over. Arbeidet var krevende både for mannskap og skip som måtte ha avstivninger både utvendig og innvendig. Se tegningen fra Store Norske Leksikon på neste side. På et bilde ser vi åtte mann arbeide for å dra skipet over med et gang-

spill på land. Dette var et viktig arbeide for å holde seilskip i god orden. I dansketiden måtte man ha en kongelig godkjennelse for å drive slikt arbeide.

Siste seilskip som ble kjølhalt i Norge skal visstnok være skonerten GERD som ble kjølhalt i Mandal rundt omkring 1930. I dag er det slippsetting eller dokking man bruker.



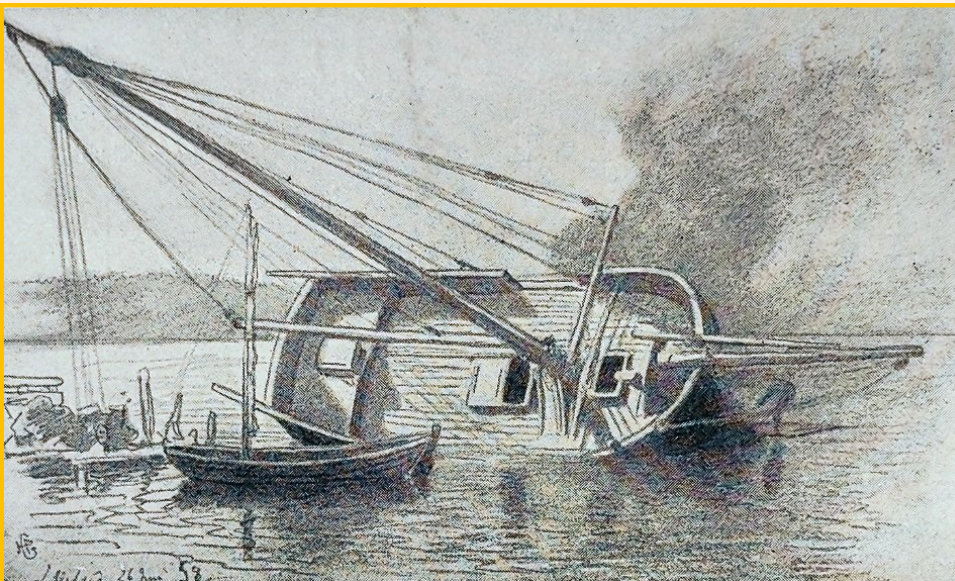
Kjølhaling (bemerck «svaibommene»)



Kjølhalinggangspil

Det var mye man måtte tenke på før man satte i gang. At løst ombord måtte festes eller surres fast. De nederste rærene måtte trimmes slik at de ikke gikk ned i bakken. Gangspillet måtte

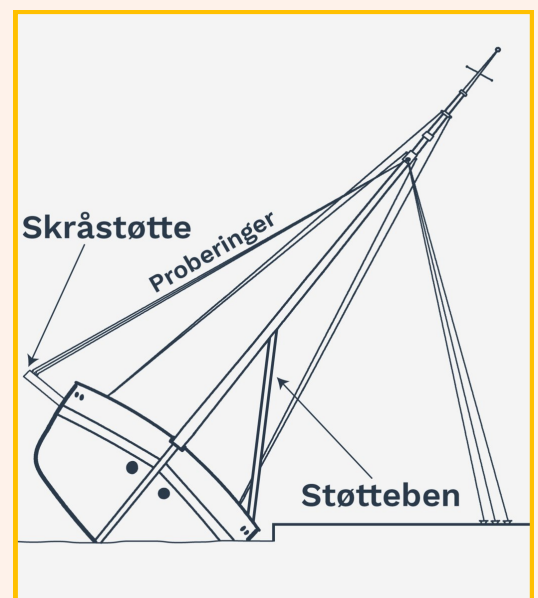
festes godt i bakken og man måtte ha kompetente folk til å overse det hele. Skips skroget fikk innvendige avstivere så det skulle tåle denne noe alvorlige vridningen. Tauverk og trosser måtte ha riktig dimensjoner og kunne tåle stress og slitasje. Det var også viktig at stedet lå skjermet til og beskyttet for uvær og tunge bølger. Og mannskapet måtte bo i land.



Det var forresten alternativer til feste i land. Man brukte en tung båt eller lekter med stein om bord som motvekt når man dro skipet over. Dette ser en et bilde av til venstre. Det var mange måter å gjøre det på, for å si det slik. På tegningen til høyre ser man uttrykk som skråstøtter, proberinger og støtteben. På tegningen av båten på

denne siden ser vi proberingene og støtteben. Det siste ligger over dekk og er festet til masten rett over dekk.

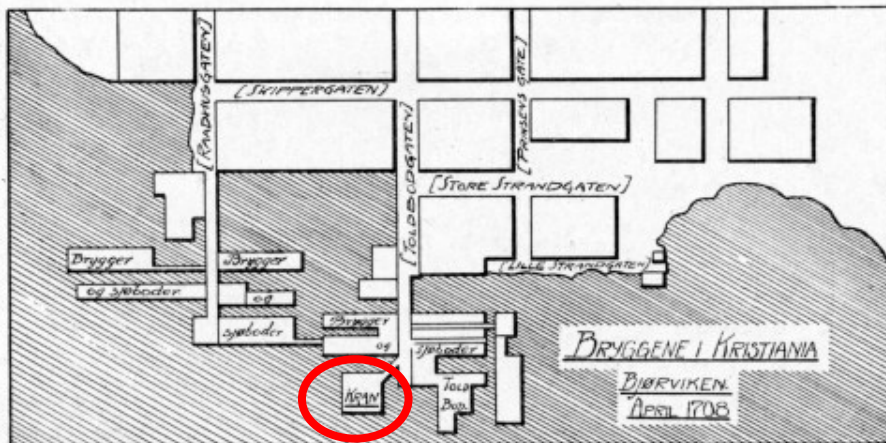
Tar også med et bilde fra Museene i Akershus som viser en del av en modell om kjølhaling. Her ser vi spillet i land.



Bjørvika i Oslo og «krana» som var så viktig.

Jeg har tidligere vært innom Brinch krana i gamle Christiania. Nå har jeg funnet karter som ikke bare viser hvor den lå ca. 1700 - rett utenfor Tollboden, men også dit den ble flyttet og lå på det andre kartet - stedet vi i dag kjenner som Krankaia - og som er en del av plassen der Opera huset ligger. Når en kjenner Oslo området nettopp her og slik det er i dag, er det

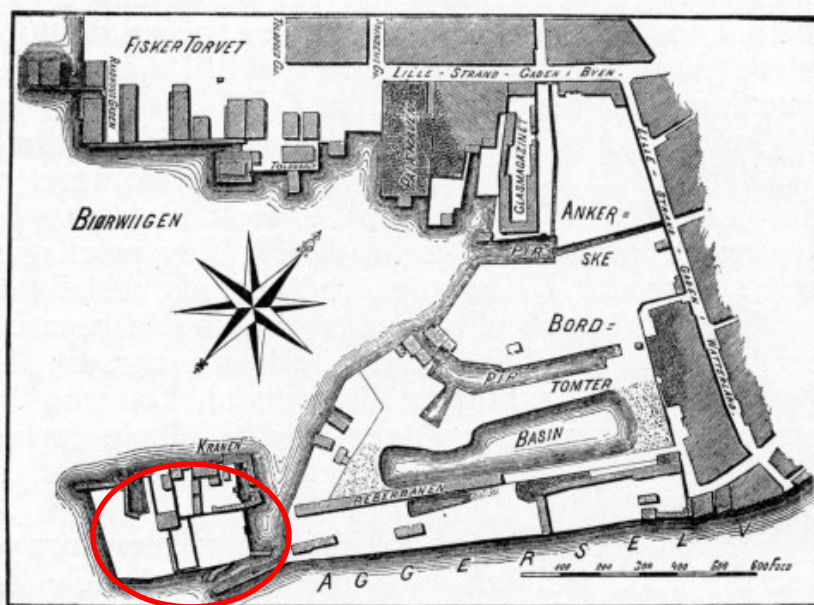
utrolig hvor mye som har blitt fylt opp for å skape det landområdet vi har der i dag. Lille Strand gate som i dag heter Strandgaten, ligger nesten ute i vannet. På det neste kartet ser vi gaten gå bak Pale-haven. Og det er et navn på en bygning der hvor det står Glasmagazinet, og det er jo et navn vi kjenner. Ligger på Stortorvet. Så



Bryggene i Kristiania omkr. 1700

ser vi de store områdene for De Ankerske bordtomter. Dette er rett og slett lager for plank og tømmer som skal eksporteres ut av byen. Her ligger Sentralstasjonen i dag. Og det nevnes en lang, tynn bygning - reperbanen - som ligger ned mot Akerselven.

Det siste bildet viser «krana». Jeg er innom dette igjen for krana har nøye tilknytning til kjølhalingen også. Og å løfte master og veker og bidra til kjølhalingen.



Kristiania indre havn i 1794 med «Krana» og reperbanen



Den tidligere Skibskran ved Bjørvikens.
(Tegning af Fvrdirektør Diriks).

Tegningen er et utmerket bilde som viser hvordan denne viktige innretningen i Christiania så ut. Det var mye winche spill, taljer og trosser i bruk den gangen. Og ganske så rå muskelkraft.



D/S KITTY av Christiansand.

Jeg var ute på Holmen Fjord-hotel og spiste en søndags lunch kort tid tilbake. Hotellet tilhører Trygve Hegnar, og de eller han, har valgt en maritim dekorasjons linje med mange modeller og malerier/akvareller/tegninger på veggene. Og der fikk jeg se dette maleriet av D/S KITTY med en gul skorstein med sort topp og en blå femtagget stjerne. Dette merket kjente jeg ikke til. Det ble fotografering og sjekk da jeg kom hjem. «Hvor tilhørte KITTY, og hva var hennes historie»??

Sjekk i DNV register for 1894 viste at det var eiet av A/S Avance, Kristiansand S og disponent var Thv. B. Olsen i samme by. Bygget av Wood, Skinner SB & Co og levert i februar 1892. Hun var bygget i stål og utstyrt med en trippel damp maskin. Fart antagelig rundt 9 knop. Rederiet har ellers fem seilskip—CONSTANCE, IDA, SCOTT, STRAUSS og TRYGVE. På det samme maleriet, som var forbausende stort, var det også malt inn et seilskip. Men navnet kan jeg ikke se skikkelig. Det ser ut som BRØDRENE, og i DNV av 1894 er det ikke mindre enn 11 skip med dette navnet. Men ingen av dem er registrert i Kristiansand.



Men om KITTY finner jeg i Skipshistorie at hun var satt in i frukt traden på USA. Hun grunnstøtte da også i 1902 på Rocardor Revet i Nicaragua på reise mellom Charleston SC og Bocas del Toro, Colombia. Men skipet er ikke nevnt i oversikten til Dag i Norsk Sjøfartsmuseums årbok 1990. Reder skifte sitt navn fra Olsen til Heistein i 1899. Og da har Skipshistorie hele flåte-listen. 1919 får rederiet store problemer og A.I. Langfeldt & Co valgt til disponenter. Men det hjelper lite og i 1921 blir det avvikling. Pussig hvordan man kommer bort i det ene kjente etter det andre. Men BRØDRENE vet jeg ikke mer om. Jeg forstår KITTY også var det første dampskipet i Kristiansand S.



På siste siden har jeg denne gangen valgt meg et lite utvalg av taubåter der tre av dem er fotografert i Norge. Den siste tok jeg i Montevideo under et besøk der i jobb sammenheng.

Øverst ser vi AJAX til Østensjø fotografert på Vestlandet en gang for lenge siden.



Dernest GAUCHO som jeg tok i Montevideo den gang jeg var der, tror det var 1993-94.



Så følger BESS til Bugser & Bjergring sammen med THOR II, da de begge lå i Drammen. Også tilbake i 1990 årene tror jeg. THOR II var vel egentlig bare «managed» av B & B. Det er i alle fall artig å se to båter fra to forskjellige generasjoner.



Nederst nede følger BJØNN til B & B