

Nr. 12-2023



FORENINGEN SKIPET

NORSK 1973
SKIPSFARTSHISTORISK
SELSKAP

Foreningens Østlandsavdeling

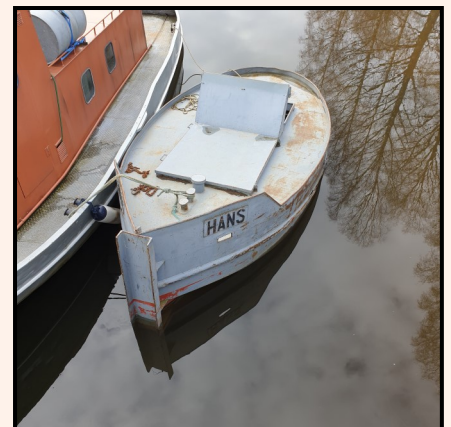
Hei kjære lesere, Vi står på og dette nummeret blir kanskje det siste for året 2023. Så er det å kaste seg over neste år og hva vi kan finne av stoff fra forskjellige kanter. Tanken er at vi holder samme formatet på 10 sider. Det er også store muligheter for at vi også får med Norsk Maritimt Museums Venneforening som mottager og at det gjelder deres medlemmer også. Og det er sikkert en god del som er medlemmer i begge foreninger. I så fall si i fra til redaktøren slik at vi kan justere utsendelses listene våre

Styret i Østlandsavdelingen

Redaktør: Bjørn Pedersen

e-mail: bjoped44@gmail.com

Det hender seg at man kommer over skikkelige små arbeids båter. Dette er HANS som jeg kom over på Lensemuseet i Fetsund. Ikke store karen



Øivind Lorentzen—en pioner i norsk gass fart.

Øivind Lorentzen er ingen liten mann i norsk sjøfarts historie. Tvert i mot. Han var leder av Nortraship under siste verdenskrig. Leder av Den Norske Syd-Amerika Linje i mange år. Startet egentlig rederi før første verdenskrig, men ga opp siden han kom inn i SAL. Begynte på nytt som reder i midten av 1930 årene med linjefart mellom Nord og Syd-Amerika, den senere så kjente NOPAL Line. Og han var med på oppbyggingen av det som etter hvert skulle bli kjent som MUNDOGAZ.

Starten på gass utviklingen fant sted i Brasil der en østerriker hadde slått seg ned rett etter at første verdenskrig var over. Han het Ernst Igel. Han ble en lokal agent for diverse tyske gass-ovn fabrikker. Ovner for matlaging. Han ble fort klar over potensialet for salg av propangass til disse ovnene. Gassen gikk under felles betegnelsen Liquefied Petroleum Gas, eller rett og slett LPG. For å få den i væske form, ble gassen satt under trykk. Senere ble det vanlig med nedkjøling. Og nå hadde det seg slik at et meget stort volum av denne gassen hadde blitt sendt ned til Brasil fra Tyskland som gass for luftskipet GRAF ZEPPELIN som gikk dit ned, men alt bråstoppet etter tragedien med HINDENBURG i Lakehurst, New Jersey i

1937. Igel kjøpte dette lageret gjennom et selskap han fikk etablert, det som senere ble kjent som «Ultragaz». Senere fikk han mer gass levert fra USA og Argentina.

Ved slutten av den annen verdenskrig hadde ekspansjonen i gass salget blitt så stor at han begynte å fun-



dere på om gassen ikke kunne transporteres i et ombygget skip. Han tok så kontakt med Øivind Lorentzen som jo drev denne linjen mellom Brasil og USA. Og tingene utviklet seg. I juni 1945 dannet Igel, Øivind Lorentzen og det amerikanske oljeselskapet Socony Vacuum Oil et selskap som fikk navnet Ligasco



Supply and Transport Company. Lorentzen hadde allerede gode forbindelser med amerikanerne da de hadde gass tanker og flasker med som last fra dem til Brasil. Lorentzens skip RIO NOVO (som vi ser øverst som linjeskip) ble sendt til Bethlehem Steel Shipyard

i Beaumont, Texas for ombygging av skipet til et gass skip. Verkstedet var vel da det eneste verkstedet med erfaring i slikt arbeide da de rett før hadde bygget om C1A standard skipet CAPE DIAMOND til verdens første LPG gass tanker som fikk navnet NATALIE O. WARREN for et datterselskap av Gulf Oil. RIO NOVO blir dermed gass skip nr. to i verden, og fikk navnet ULTRAGAZ etter Igel's selskap. Så går utviklingen innen LPG gass og markedet i Brasil sin videre vei. Største konkurrent til Ultragaz i Brasil var nemlig selskapet Gasbras, et datterselskap til Esso. Esso hadde forsøkt seg med transporter av LPG gass i noen av sine tankskip der det var tanker for gass kombinert med vanlige oljetanker. Dette opplegget viste seg som alt for komplisert, så Gasbras selskapet i Brasil tok kontakt med Øivind Lorentzen om konvertering at et annet skip til en LPG carrier. Lorentzen hadde et skip som kunne passe, spesielt når en så på NATALIE O, WARREN. Det var BOWMONTE, et C1A skip lik NATALIE. BOWMONTE ble bygget om til gass skip ved et verksted i Tyskland, og ble tilbakelevert som GASBRAS NORTE i 1953. Her ser vi henne som BOWMONTE på charter til IFC (deres logo i



skorsteinen), samt en modell som viser hvordan gassen ble transportert i stående sylindere. Siste bildet viser henne under siste navn—MUNDOGAS NORTE. Det navnet hadde hun fra 1961 til 1971.

Uvisst av hvilken grunn, beslutter Esso for å trekke seg ut av Gasbras selskapet. Jeg forstår at de egentlig fant selskapet og markedet for lite og derfor mindre interessant. Nå så Øivind Lorentzen sin mulighet til å komme tilbake i Brasil på industri siden, og kjøpte opp gass selskapet til Esso. Erling Lorentzen ble ansvarlig for virksomheten i Brasil. Selskapet fikk nå markedsnavnet Brazgaz. Samtidig hadde Lorentzen skipet EDVARD GRIEG blitt bygget om til gass skip under navnet ULTRAGAZ SAO PAULO, og som navnet tyder, gikk det for Ultragaz sammen med ULTRAGAZ.

Uten at jeg har alle detaljer klare, ser det ut som mye i forbindelse med gass, transporter, kjøp og salg av eierinteresser og Lorentzen familiens stadig sterkere nærvær i Brasil faller mye sammen på denne tiden. Først og fremst blir importen til Ultragaz og Brazgaz samordnet til et felles import og transport selskap—Mundogaz— der Igel, Lorentzen og Socony eier en tredjedel hver. Senere blir nok et gass selskap infusjonert. Her har Lorentzen familien allerede 50% - og det nye selskapet får navnet SuperGasbraz. Og samtidig blir gasskipene samordnet og en har GASBRAS SUL (EX ULTRAGAZ) og GABRAS NORTE. 1959 til 61 skjer det mye på tonnasjesiden. NATALIE O. WARREN blir kjøpt og tatt over og får navnet MUNDOGAZ WEST samtidig som også ULTRAGAZ SAO PAULO blir også integrert i Mundogaz flåten og får



navnet MUNDOGAZ SAO PAULO. Nybygget MUNDOGAZ BRASILIA blir levert i 1961 fra Fredrikstad Mek. Verksted. Nå har Øivind Lorentzen management og drift av fem LPG skip og delvis eierskap i de samme.

Og gamle RIO NOVO/ULTRAGAZ/GASBRAS SUL/MUNDOGAS SUL henger med ennå. Hun blir hugget i Rio de Janeiro i august 1967 og er da 30 år gammel, med linjefart og gass fart bak seg.

Lorentzen familien, eller egentlig Erling Lorentzen, selger seg ut av gass interessene i Brasil i 1972 og anvender den kapitalen han nå får frigitt i videre utvikling av Aracruz Celulose SA., stiftet 1968. Men i samarbeidet med Mundogas fortsatte utviklingen av ny tonnasje, og MUNDOGAS OSLO kom i 1963, MUNDOGAS CARIBE 1965, MUNDOGAS BERMUDA i 1967, MUNDOGAS RIO i 1967 og endelig MUNDOGAS ATLANTIC i 1969. Men rederiet har vansker i linjefarten samtidig som det har satset på noe nytt—nemlig bilfarten. Og de trenger penger. Så i 1979 er det enten salg eller management igjen av deres interesser i gass-farten. De gjør et nytt forsøk med et nybygg NOPAL NORTE i 1982 og NOPAL TELLUS som second hand samme året. Men det førte ikke til noe mer og skipene blir raskt solgt ut.





Første reise ble også siste reise!

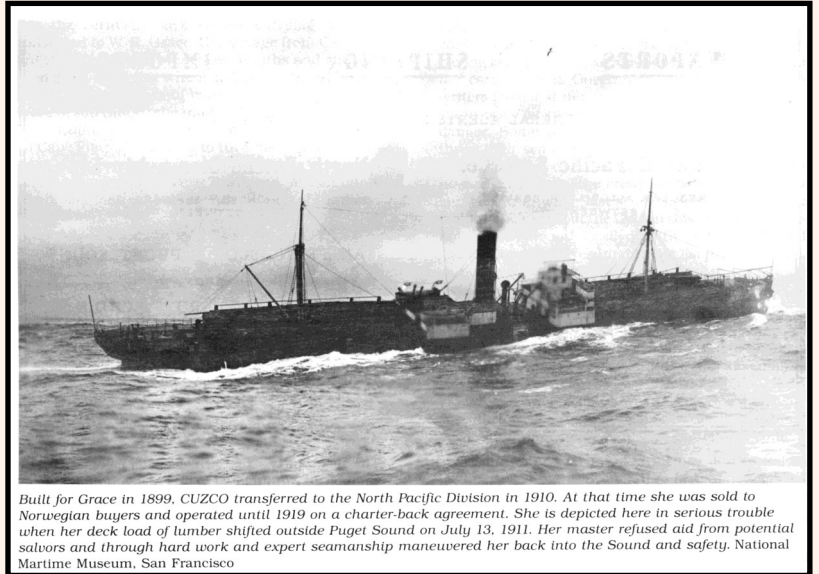
Det er vel knapt et menneske som ikke vet om TITANIC og at hun havarerte på jomfruturen med et stor antall mennesker som omkommer. Men vi har hatt tap av skip på jomfruturen vi også i Norge. Gudskjelov uten store tap av mennesker. Et av disse skipene var M/S FOS-SUM v/F. Høyen i Skien. Hun ble bygget i 1965 ved det spanske verkstedet Cia. Euskalunda de Construcciones y Reparaciones de Buques S.A. Bilbao. Det ble ferdig i januar 1965 og lastet en full last med svovelkis bestemt for Ghent i Belgia. Hun hadde en dwt tonnasje på 5.470 tonn, så det er å anta at lasten var tett opp mot 5.000 tonn.

Kort tid etter avgang kommer hun ut i alvorlig vær, får en lekkasje i en sveisesøm blir det sagt, og synker 17.1.65 i posisjon N.44,57' og W. 03.55' - men, lykkeligvis blir alle reddet da alle kommer seg i livbåtene. Kaptein om bord var John Rye Holmboe som ble kaptein på den nye FOSSUM bygget ved Framnæs Mek. Verksted i Sandefjord i 1966. Han ble senere kaptein om bord i VICTORIA som gikk i Telemarks kanalen. Den nye FOSSUM var bare noen hundre tonn større i dwt. I utseende var de meget lik hverandre, men en ser fort forskjellen på riggen.

Det gikk rykter og påstander om at det etter dette havariet aldri ble kontrahert noen norske båter ved dette verkstedet. Jeg har sjekket, og finner ingen norske etter 1965. Men det ble levert skip til greske redere i lange serier. Verkstedet ble stengt 1984 etter store og økende tap på skipsbygging. Slik kan det gå.

ET MERKELIG SKIP I WILH. WILHELMSSENS FLÅTEHISTORIE.

Da jeg arbeidet med å oppdatere Wilh. Wilhelmsens flåtehistorie og finne bilder av de skip som manglet av tidligere skip, var det Nr. 83 i listen—D/S CUZCO— som skulle vise seg som en liten nøtt. Det fantes nemlig intet fotografi av skipet i arkivene til WW, til tross for at det ble disponert av rederiet i ca. syv år. Navnet CUZCO var jo også unormalt for WW, selv om de hadde mange rare navn på noen skip før det ble virkelig tradisjon med navn på T. Noen av årsaken ligger i det faktum at det var et kjøp av skipet med T/C tilbake til selger som var Grace Line i USA. Hvorfor dette salget med T/C tilbake vet jeg ikke, og tross alvorlig «graving» i arkivene fant jeg ikke hvorfor. Men så er det morsomt å ha en stor boksamling hjemme, og i gjennomlesning av boken om Grace Line fant jeg bilde av henne. Bingo de lux! Her ser dere bilder fra boken samt noen tekniske detaljer og videre oppsummering av skipets historie. For sånne som meg er dette noe som er virkelig morsomt og en fornøyelse å få til. Det var også noen fine kommentarer om kapteinen og mannskapets dyktighet. Slike kommentarer gleder en sort.

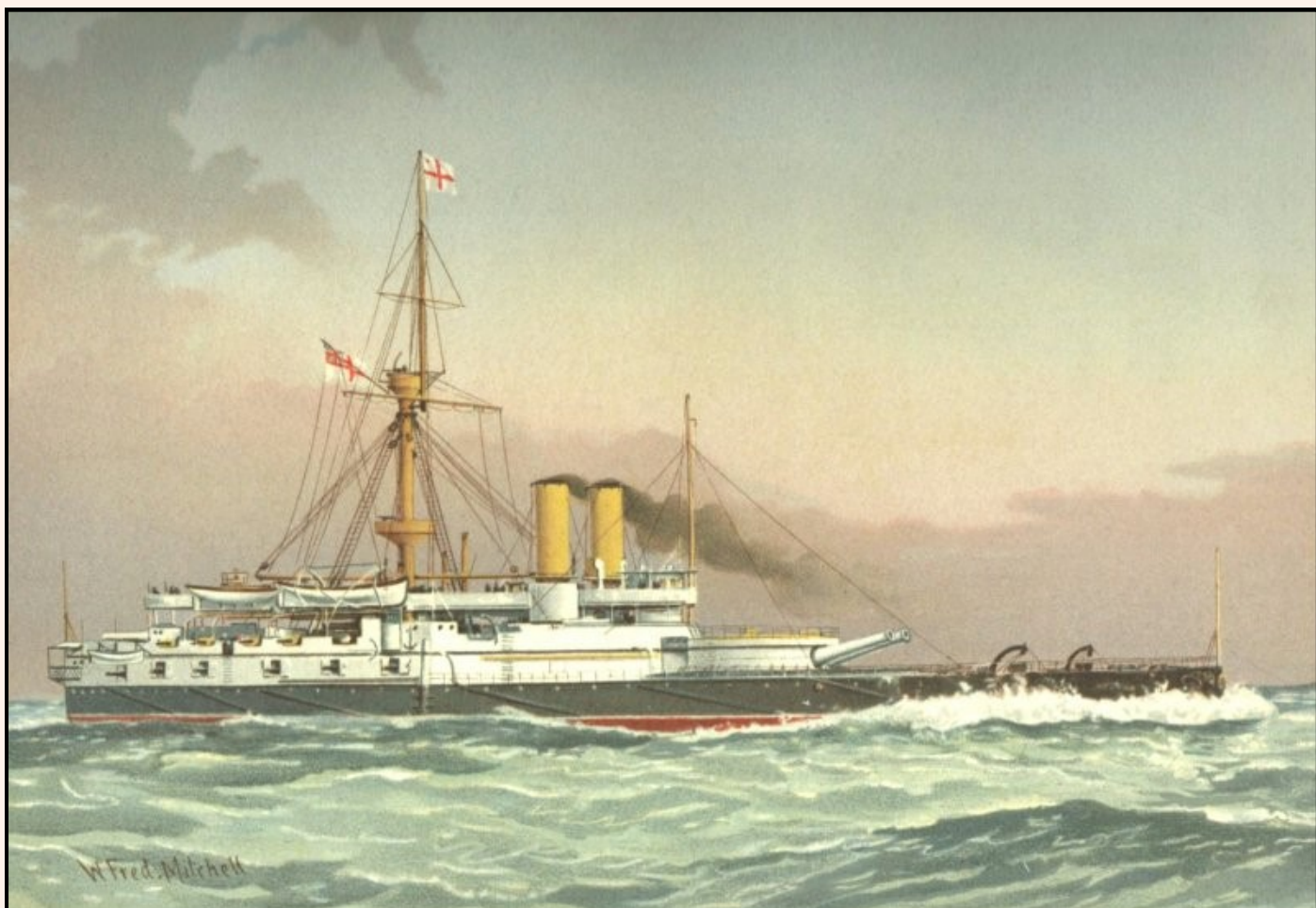


Built for Grace in 1899, CUZCO transferred to the North Pacific Division in 1910. At that time she was sold to Norwegian buyers and operated until 1919 on a charter-back agreement. She is depicted here in serious trouble when her deck load of lumber shifted outside Puget Sound on July 13, 1911. Her master refused aid from potential salvors and through hard work and expert seamanship maneuvered her back into the Sound and safety. National Maritime Museum, San Francisco

083. CUZCO (1910 – 1917)

Tonnages: 4,302 gross, 2,773 net, 7,100 deadweight. Dimensions: 375.0 x 50.0 25.9 feet.
Machinery: 3-cylinder triple expansion steam engines of 1,870 i.h.p. by D. & W. Henderson & Co., Glasgow. Service speed: 9 knots.

- 10.06.1899: Launched by Napier & Miller Ltd., Glasgow (Yard No. 85) as **CUZCO** for New York & Pacific Steam Ship Co. Ltd., London. (Controlled by W.R. Grace & co. New York)
- 00.11.1899: Completed.
- 17.08.1910: Purchased by Wilh. Wilhelmsen with a time charter back to Grace Line.
- 28.02.1917: Stranded on the coast of Chile and declared a constructive total loss. Subsequently salvaged and towed to Callao.
- 00.00.1920: Sold to Nafra Italiana, Italy.
- 00.00.1921: This firm went into liquidation and she was taken over by Banca Italiana di Sconto (Roma Societa di Nav., managers), Italy. Banca Italiana di Sconto themselves subsequently went into liquidation.
- 00.00.1932: Sold to shipbreakers at Genoa



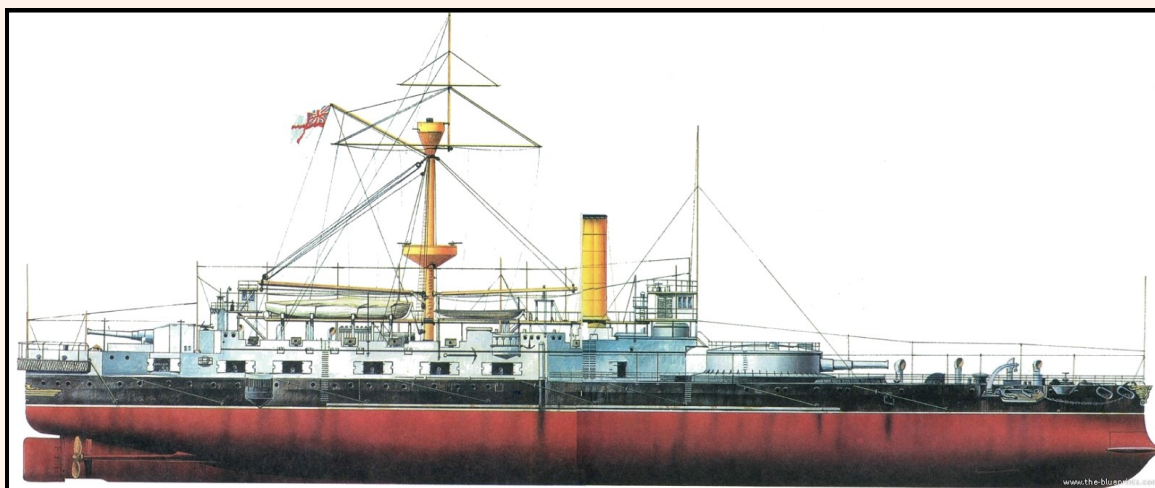
H.M.S «VICTORIA» OG HENNES BEGREDELIGE SKJEBNE.

Når jeg først er inne på uheldige skip, ref. FOSSUM på siden foran, er det interessant å ta noe med om ulykken som skulle skje det britiske slagskipet H.M.S. «VICTORIA». Som man ser fra maleriet over, er det neste vanskelig å tenke seg dette som et slagskip. Men det var det. Hun var lede skipet i en slagskips klasse på to skip—det andre fikk navnet H.M.S. SANS PAREIL (uten like). Skipene ble konstruert og utviklet i en tid med hurtig utvikling i innovasjon og utvikling. Hun skulle egentlig hatt navnet RENOWN, men fikk VICTORIA fordi hun ble levert det året Dronning Victoria hadde sitt Golden Jubilee. Hun ble påbegynt i 1885, sjøsatt i 1887 og levert i 1890. Hun hadde et deplasement på 11,200 tonn, en lengde på 100 meter, bredde på 21 meter og gjorde en fart på 16knop, drevet av to stykk triple ekspansjons damp maskiner og to propeller. Hun var det første slagskipet med et slikt maskineri. Og det første med en dampturbin til å drive en dynamo for elektrisitet.

Til tross for mange nye konstruksjons elementer, viste det seg at man hadde gjort for mange kompromisser i utviklingen, og hun skulle vise seg mindre suksessfull i tjeneste. Hun hadde bare et kanontårn, plassert foran overbygget. Dette ga de to skipene tilnavnet «slippers» da de så ut som «tøfler» i sjøen, ofte med baugen dypt ned og mye overvann. Mye av problemet var forårsaket av bruken av hele 16,25 tommers kanoner. Vekten av disse gjorde at de måtte plasseres lavt i skroget slik at det ikke ble stabilitets problemer. Dermed kunne de bare fyres av forover og sideveis. I tillegg viste det seg et nytt problem. Når man fyrte av kanonene fremover, ble det skader i dekket. Det viste seg slett ikke som en

Design. 1891 ble hun flyttet over til Middelhavet som flagg-skip for den britiske flåten i det området. Så skjer det første uhellet. 29.januar 1892. Man hadde manøver med utskyting av torpedoer. Siden VICTORIA stakk relativt dypt, hadde man markert en kanal hvor hun seile sikker uten å støte på skjær. De som gjorde jobben hadde uheldigvis oversett det verste skjæret, og det var nettopp dette VICTORIA gikk på med store skader. Man klarte å berge henne, og få henne i dokk etter fem dagers arbeide. Hun ble dokksatt i Malta.

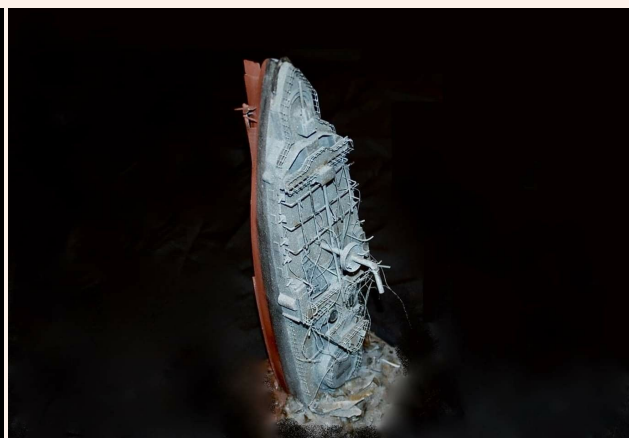
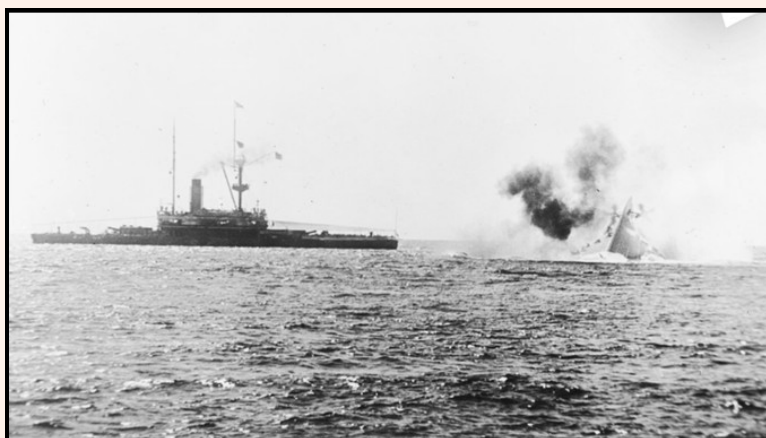
Verre var det 22.juni 1893!!! Utenfor kysten av Libanon. HMS VICTORIA var nå flaggskipet til Vise-admiral Tryon. Han hadde en merkelig og ubegrunnet selvtillit til at han kunne få gruppen



pen av større skip til å gjøre en helomvending innenfor en avstand på 1200 yards (ca.1100 meter) mellom skipene. Noen reagerte og spurte om admiralen virkelig

mente dette, til hvilket han bare snøftet og sa «Proceed». Flere så at minimum avstand var mer lik 1600 yard (1500 meter), men burde være 2400 yard (2200 meter). Det medførte da også at når HMS VICTORIA begynte på sin vending, ble hun truffet av HMS CAMPERDOWN og ble påført massiv skade. Hun sank på ca 15 minutter og tok med seg ned i dypet 358 mann inkludert Vise-Admiral Tryon selv. Han skal ha sagt da skipet kolliderte og begynte å synke «Alt er min feil».

Slutten på denne historien er også merkelig. Etter å ha lett etter vraket i mer en ti år, fant men det endelig 2004 på 140 meters dyp. Og sjokket var stort når man fant henne, for hun sto med nesene rett ned i sand, gjørme og grus med bakenden rett opp, akkurat som om man hadde sluttet et tungt spett ned i vannet. Hun skal være det eneste skipet som står med 90 graders vinkel ned i bunn. Under ser man bilde tatt av HMS VICTORIA i det hun synker mens HMS CAMPERDOWN ligger ved siden til venstre. De siste bildet viser hvordan HMS VICTORIA står ned i bunnen. Jeg tror ikke det er et virkelig bilde, men en slags grafisk animasjon eller modell. Vise-admiral Tryon var ingen Nelson.



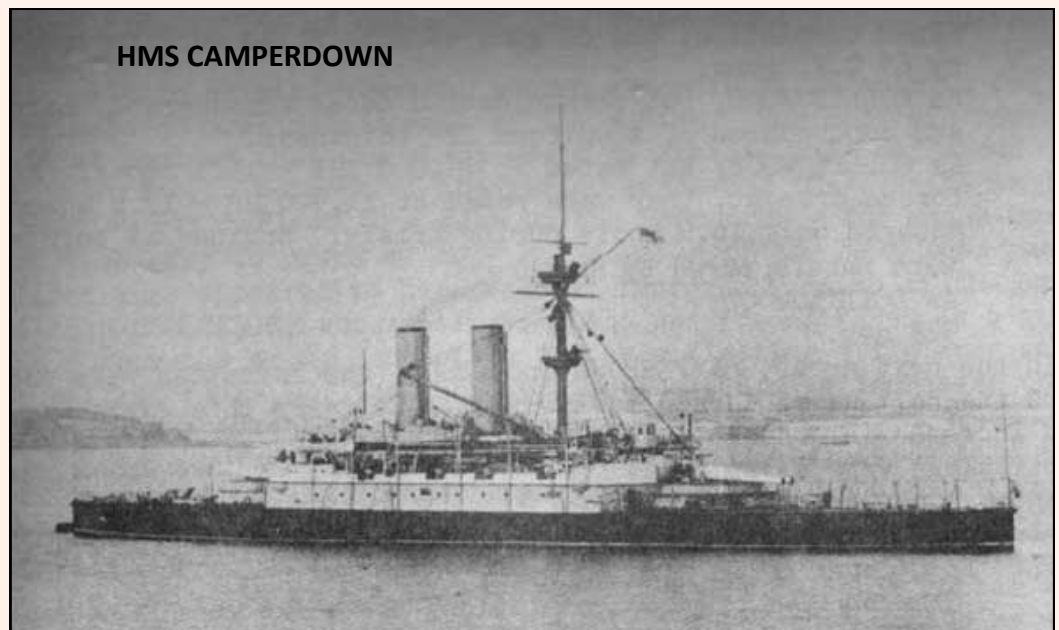


Vise Admiral Sir George Tryon som ga de fatale kommandoene om vending, og som fulgte HMS VICTORIA ned i dypet. Født 1832, og tok lik alle sine brødre en militær utdannelse, men han i marinen. Han steg i gradene og fikk mye god omtale. I 1861 ble han utnevnt til nestkommanderende ombord i marinens radikale nye slagskip HMS WARRIOR som ble bygget i jern, med dampmaskin og en fart på 14 knop. Et skip som snudde opp ned på all utvikling i marinen for de store skipene. Det er i dag et museums skip i Portsmouth.

Admiral Tryon hadde en glimrende karriere og steg fort i gradene. Sjarmerende og trivelige manere,

men var omtalt som ensidig og diktatorisk når det var snakk om offisielle saker og en «man of theories».

HMS CAMPERDOWN som vi ser til høyre var bygget i 1889. Under ser vi bilde av baugen på henne etter at hun hadde kollidert med HMS



VICTORIA. I 1899 ble hun satt over i reserveflåten, men ble året etter tatt ut til kystvakt inntil 1903. Deretter var det i reserveflåten og opplag frem til 1908. Endelig boligskip for mannskaper i u-båter frem til salg for skrap i 1911. Hun var da ikke mer enn 22 år gammel, men utviklingen hadde gått så fort fremover, at hun var totalt utdatert og ikke et skip man kunne regne med etter at det kjente HMS DREADNOUGHT kom i 1906. Nå var det snakk om store kanoner, høy fart og turbin maskineri. Utviklingen kunne nesten sammenlignes med overgangen fra propell fly til jet-fly.



Her følger noen fine dias bilder
av

FINMARKEN til VDS

HARALD JARL til NFDS

«Ja, det var den gang!!!!»

