

Nr. 06-2024



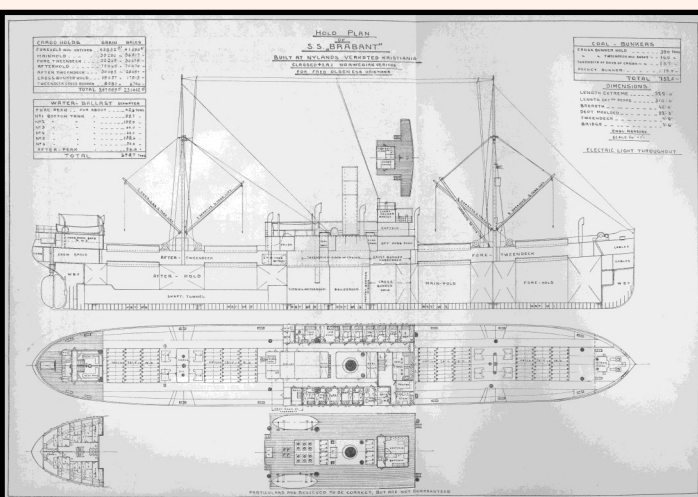
FORENINGEN SKIPET

NORSK 1973
SKIPSFARTSHISTORISK
SELSKAP

net BRABANT passe spesielt fint inn. Så BRABANT fra 1920 ble dermed omdøpt til BURGOS og fortsatte under dette navnet frem til 28.mars 1940 da hun ble minesprengt ved Cromer Knoll Fyrskip på reise fra Florø til Newcastle. Mannskapet fikk reddet seg i livbåtene og ble plukket opp av et engelsk marinefartøy. Et krigsforlis før Norge kom med i krigen 9.april. Skipet var meget uvanlig siden det var utstyrt med turbin maskineri fra Stal. Da det ble bygget ved Nyland var hun på 4.700 dwt og det var også den maksimale størrelsen verkstedet kunne bygge den gangen. Og med turbin ble det fart på skipet. Hun gjorde 12,7 knop på prøveturen, og det var meget bra. Hun ble bestilt så tidlig som 1915, men krig - mangel på stål og utstyr - gjorde at det gikk hele fem år før hun var klar. Det er også spennende at jeg har klar å få frem en General Arrangement plan av henne. Det skjer ikke ofte. Det sies at ingeniør Carl Conradi hadde utarbeidet planene til dette skipet, og at hun var utviklet for tropefart og hadde rikelig med store ventiler. Når jeg ser på skipet, minner hun meg mye om et skip lik dem som gikk for Otto Thoresen, eller Spanskelinjen. Thoresen og Fred. Olsen var venner, og Olsen hjalp Thoresen på flere måter da ting gikk galt for Thoresen, selv om «money talks». Det har vært vanskelig å finne bilde av henne som BRABANT, men her

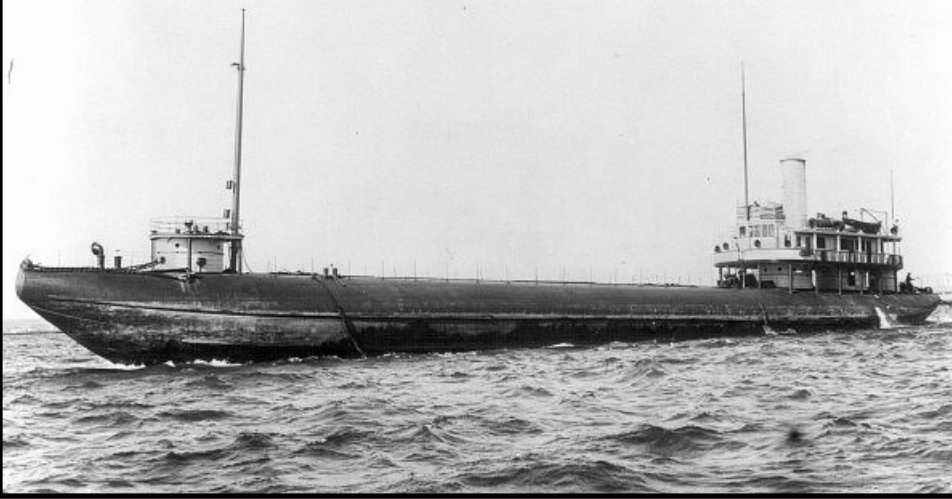
Nå har vi kommet til «snutt» Nr. 06-2024 og det er kanskje grunn til å si at tiden går fort. Jeg åpner første siden med omtale at et gammelt Fred. Olsen & Co skip bygget ved Nylands Værksted i 1920. Hun fikk da navnet BRABANT, et navn som harmonerte med skikke der navnene begynte på B - og det var også skip nr. 2 med navnet. Men i 1926 kommer et nytt passasjerskip fra Akers Mek. Verksted som skal gå i farten mellom Oslo og Antwerpen. Da ville nav-

BURGOS ex BRABANT

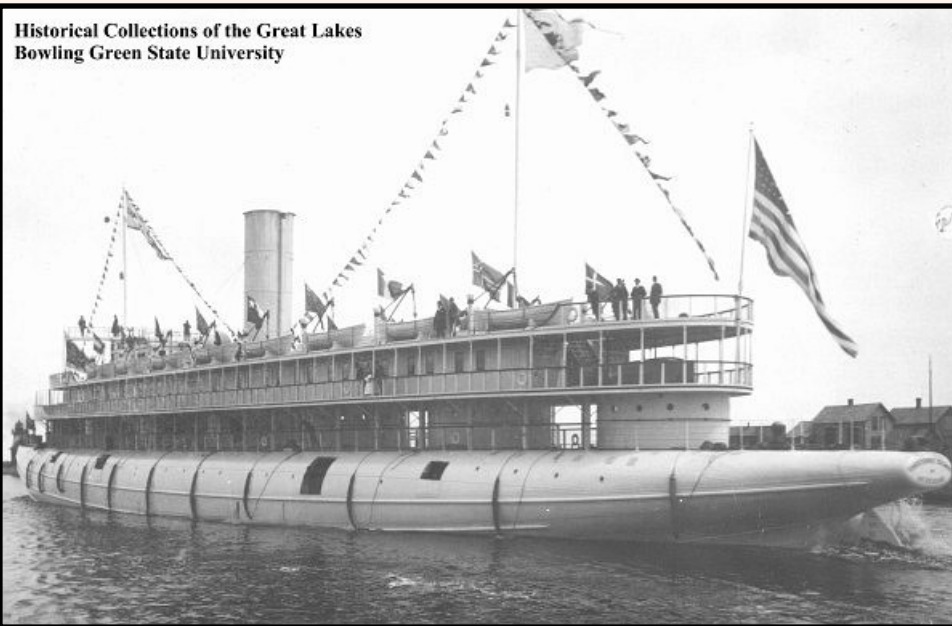


er et fra SKIBSBYGNING årgang 1920 Nr. 10

Historical Collections of the Great Lakes
Bowling Green State University



Historical Collections of the Great Lakes
Bowling Green State University



«Whaleback»

skipene i USA

Amerikanerne har alltid vært kreative og aktive på utvikling av skip og skipstyper, samtidig som det har vært merkelige perioder med liten interesse for utvikling og sjøtransport. De to verdenskrigene var en oppvekker for dem og gjorde det klart at en stor, moderne og mangfoldig flåte av handelsskip var meget viktig. De har også kommet opp med mange til dels «merkelige» skipstyper, som Whaleback typen vi ser bilder av her. De ble da også omtalt som en kuriositet, men var konstruert av en kaptein Alexander McDougal (1845-1923) for å løse en del problemer for skip på de store sjøene hva gjaldt maksimum laste-

evne og størrelse i de slusene som da var i bruk. Og den gang han gikk i gang med dette, var det svært vanlig på sjøene at transportene gikk med seilskip eller med lektere trukket av taubåter. Og tauing av lektere på sjøene var ikke greie saker. Mye dårlig vær der oppe og det ble mye uorden med lekterne i disse tauoperasjonene. Så da «whalebacks» ble konstruert, var det først og fremst for å få en leker som var lett å taue og som førte seg godt i sjøen. Til sammen ble det bygget 43 slike fartøy fra 1887 til 1898. Men 25 var egentlig bare lektere uten maskineri. 17 ble lasteskip med egen dampmaskin, og et ble bygget som passasjerskipet CHRISTOPHER COLUMBUS i 1893. De så alle ut som torpedoer i sjøen, og CHRISTOPHER COLUMBUS så om mulig ennå merkelige ut. Da hun ble levert var hun det største skipet på de store sjøene. Lasteskipet CHARLES W. WETMORE var det første whaleback skipet som seilte ned St. Lawrence og sluser og vanskeligheter, og videre til

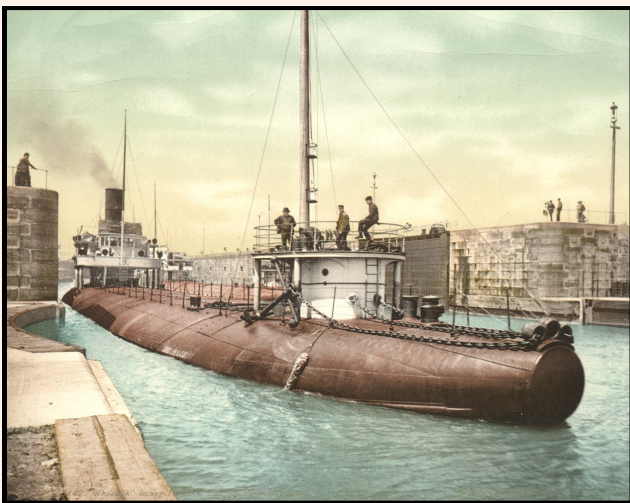


Liverpool med en kornlast fra Duluth. Det gjorde seg meget bemerket i Europa og det sies at det hadde en viss innflytelse på W. Doxford & Co's utvikling av Turret-skipene.

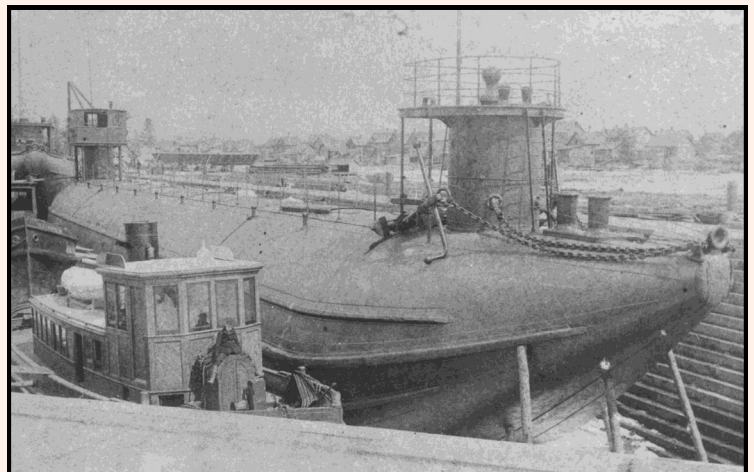
Fartøyene så mye ut som en sigar med litt oppbøy i hver ende. Ingen pop eller bakk, dekket var avrundet på sidene og baug og akterende var nesten tilnærmet like, med en artig avrundning. Det var et dekkshus akter for mannskaper, samt et lite tårn forut. Det var spesielt når de var full lastet at de ga et inntrykk av ryggen på en hval, derfor navnet. Rett under ser



en et skikkelig nedlastet skip litt bak og til venstre. Rett over her, en modell av typen.



Men lukene på disse skipene var små, og ble lett utsatt for skader. Da sidene på skipene rundet seg innover, ble dekk og dekksluker små og plundrete å bruke. De var definitivt mye mindre enn de mer regulære lake skipene som nå ble levert fra flere verksteder. De var sårbare i kollisjoner, ikke lette å se slik de lå i vannet. Bygget man for mye på dekk, ble de lett top-heavy og rullet rundt. Et skip er tatt vare på som museums skip - METEOR - som nå ligger i byen Superior, Wisconsin, innerst i Lake Superior så langt du kan komme.

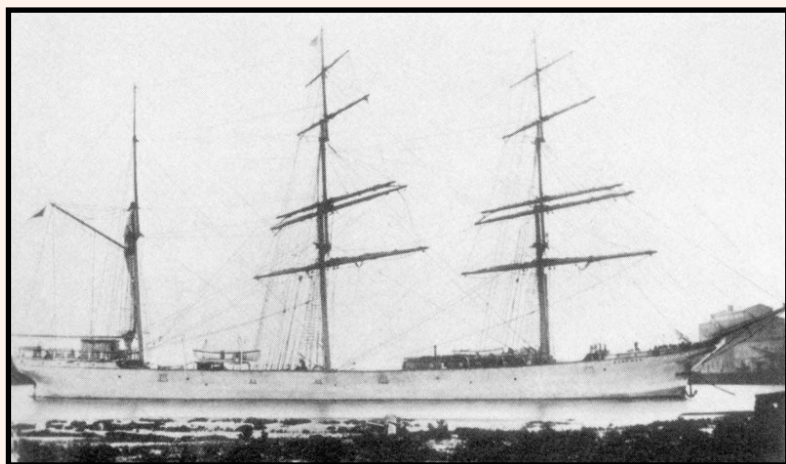


Bildet rett over viser den første rene lekteren som ble bygget og enkelt og greit bare fikk navnet - 101, levert i 1888. Hun ble forlenget, hadde uhell og ble i 1903 solgt for bruk i amerikansk kyst trafikk. 1908 gikk hun tapt utenfor Seal Island da hun ble tauet på reise til Halifax NS med en last bestående av tjære. Alle om bord gikk bort.

ANDREW WEIR - BANK LINE - NORSKE REDERE.

De fleste av leserne kjenner sikkert til det kjente engelske rederiet Bank Line som drev linjefart i mange deler av verden og hadde en lang rekke skip med navn som endte på -BANK, som f.eks. ROYBANK. Det antar det er færre som er klar over, eller vet noe om mannen som startet rederiet. Eller at en rekke av rederiets seilskip kom til norske redere, og muligens var overført til en som en form for utflagging. Andrew Weir var født 24.april 1865 i Kirkcaldy, Scotland og døde 1955, over 90 år gammel. Han begynte å arbeide i bank i sine tenår, men bestemte seg for at det var i shipping han ville arbeide. Så i 1885, mens han ennå bare var 20 år gammel begynte han med et eget kontor i Glasgow og så til innkjøp av sitt første skip WILLOWBANK, på 882 brutto tonn og bygget i 1861 som AMBROSE. Nye eiere ga henne navnet WILLOWBANK i 1884, året før Andrew Weir kjøpte henne. Dette dannet så navne-

skikken for den unge Weir, uten at den på noen måte ble fulgt slavisk. Men tenk dere - starte som reder i en alder av 20 år!!! Det er ikke mange som gjør det for å si det på en pen måte. Skipet ser vi til høyre. Så fulgte det på med skip. Året etter et skip second hand, og deretter hans første nybygg THORNLIE-BAND. På bare 10 år hadde han bygget seg opp til den største rederen av seilskip under britisk flagg - ikke mindre



enn 30 skip. Men nå var det også klart for ham at dampskip ville være fremtidens tonnasje, og han kjøpte sitt første dampskip DUNERIC i 1896. Og nå ble det en hurtig oppbygging av en flåte med dampskip hvor navnene sluttet på -IC. Allikevel ble det også kjøp inn åtte seilskip i årene fem til 1912 da han kjøpte den tyske fullriggeren PHILADELPHIA. Det var også skip nummer 80 i flåten hans av skip bygget for egen regning, innkjøpt second hand og solgt eller havarert på en eller annen måte. Tonnasjen var det året på 36 skip. Året etter kom første tankskip inn i flåten, linjefarten ble utviklet og hovedkontoret hadde nå flyttet til London, selv om alle skip fortsatt ble registrert i Glasgow.



Kort fortalt ble han adlet og fikk tittelen Lord Inverforth etter første verdenskrig etter en stor innsats i regjeringen med ansvar for arbeidet med å utvikle alt militært utstyr. Han lærte seg også å kontrahere skip etter trygge retningslinjer, i lange serier og med velprøvde maskiner eller motorer. 1926 opererte selskapet 14 linjer, og en hadde følelsen at «de var overalt». Men deres type linjefart med konsjonelle linjeskip klarte ikke overgangen til containere og nye tenkemåte. Linjen med navnet Bank Line ble solgt til interesser i Hong Kong. Andrew Weir Shipping i dag er et heller lite ship management selskap og egentlig en skygge av seg selv. Antagelig er familiens resurser også satt inn i eiendom og landbasert virksomhet.

Men tilbake til de seilskip Bank Line hadde, og som var innom norske redere, operasjon og flagg. Når jeg går igjennom Bank Lines flåte, finner jeg 12 skip som kom til Norge. Og den fire master barken OLIVEBANK blir et viktig skip her. Ikke mindre en syv av skipene fra Bank Line ble overført til E. Monsen i årene 1912-14, og det fleste av dem registrert i A/S Olivebank. Hvem er Hvem 1948 forteller følgende om Erling Monsen, Tvedestrand.

Skipsmegler og skipsreder Erling Monsen ble født i Stavanger 20/1 1880. Foreldre, skipsreder Mons Gabriel Monsen (1836-96) og hustru Birgitte Fredrikke f. Tausan (1841-). Gift med Nellie Winnifred Owers, født i London 7/4 1882.

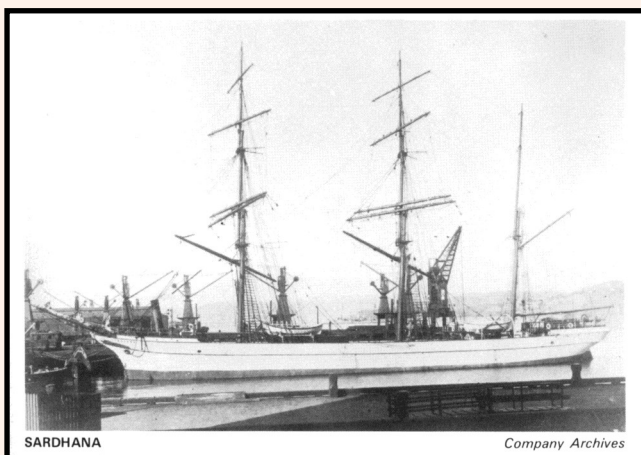
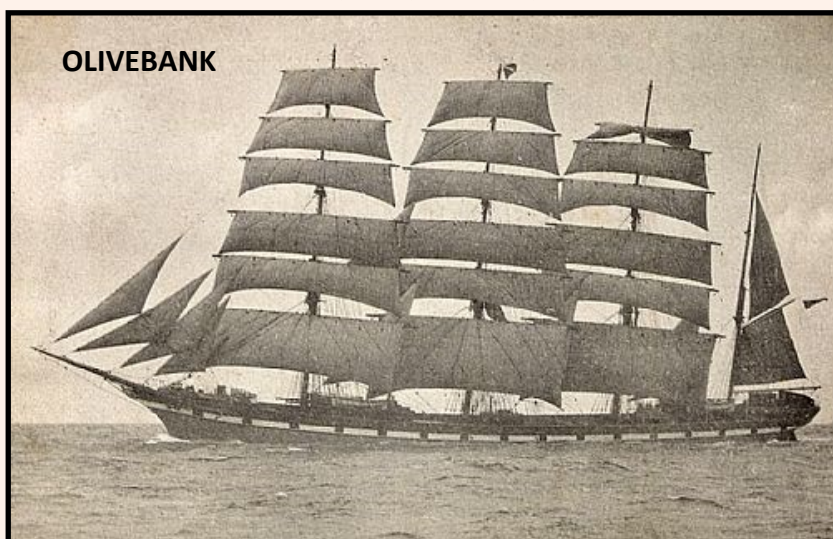
Handelsakademi i Hamburg 1896-97 og Inst. Vogel, Genf 1897-98. Skipsmegler hos H. Clarkson & Co., London fra 1900. Eget rederi og meglerfirma 1913-17. Drev trelastforretning i Canada 1913-26. Senere bosatt i London og Belgia.

I 1905 gikk han i kompaniskap med Alexander Bech & Co. i Tvedestrand, og som man ser av skipenes historie var det mange skip som var innom begge rederiene. Erling Monsen satset stort på eldre store jern- og stålseilere, til sammen 17 skip, på totalt 35.091 brt., det gir en gjennomsnitts tonnasje på over 2000 brt. pr. skip! Hele 13 av 17 skip var bygget i Scotland, og svært mange skip var innkjøpt fra Andrew Weir & Co., Glasgow.

I april 1939 ble Erling Monsen tildelt St. Olavsmedaljen ; Fortjeneste av å gjøre norsk åndsliv kjent og beundret. Han hadde oversatt Snorres Kongesaga til engelsk noen år tidligere.

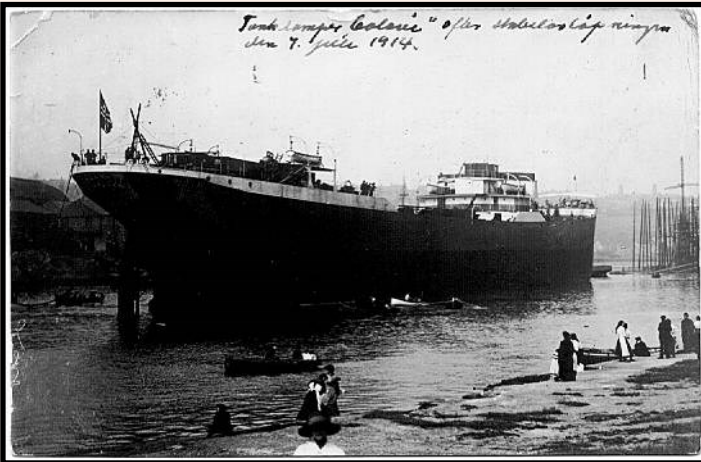
Når en leser disse opplysningene om Erling Monsen, aner man en som må ha kommet i kontakt med Andrew Weir via jobb hos C. Clarkson i London. Hans kone var jo også engelsk, han hadde bakgrunn med økonomi utdannelse, shipping og tydeligvis forbindelser. Flere av skipene hans gikk videre til Thv. B. Heistein i Kristiansand. A.I. Langfeldt var borti flere av disse skipene også, så det

var tydelig at flere av rederne drev en form for jobbing i disse krigsårene. Jeg har også en følelse av at Andrew Weir var involvert i selskapet A/S Olivebank siden skipene fra hans rederi jo også beholdt navene da de skiftet over til norsk flagg. Men som jeg sier, det er kun følelse og jeg har ikke klart å verifisere det.



S. Bruusgaard i Drammen var også kjøper av Bank Line seilskip, og tok over SARDHANA bygget 1885 i 1911. Skipet gikk videre til E. Monsen, Tvedestrand i 1914, et rederi i Porsgrunn i 1916 og ble forlatt i synkende tilstand en gang i 1918. Det andre skipet S. Bruusgaard overtok, var RIVER FALLOCH i 1909. Det ble omdøpt AVENIR og solgt til Italia i 1916.

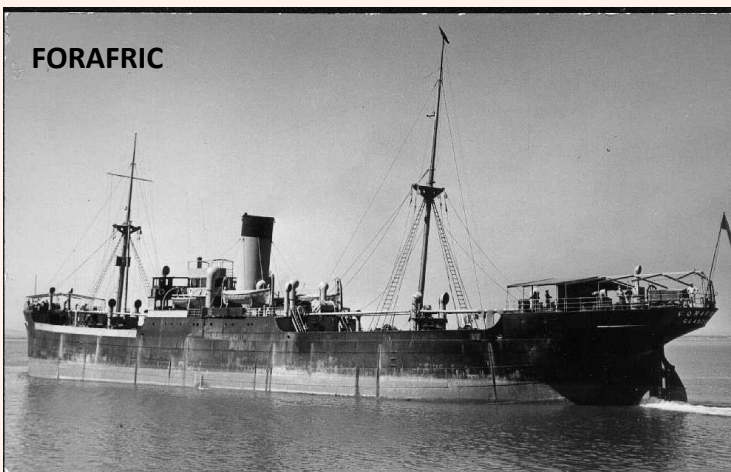
Men det var ikke bare på seilskips siden at det var kjøp og salg av Bank Line skip. Ser en på dampskipene til rederiet, er det faktisk syv skip som gikk fra den ene til den andre. Her er det pussig å se det norske tankskipet CALORIC bygget 1914 ved Sir J. Laing & Sons, Sunderland for A/S D/S Atlantic v/W. Jebsen. Det sies at det ble kjøpt 1917 av Bank Line, beholdt navnet, og ble solgt tilbake til W. Jebsen i 1919. Hørtes ut som en underlig forretning, men



mye rart skjedde under krigen i de dager. Hun ble solgt til Italia i 1930 og fikk navnet TUSCANIA, før un endte opp i Mexico og ble endelig hugget 1965, omtrent 50 år gammelt.

En annen noe merkelig Bank Line forretning med norske redere var innkjøpet i 1927 av de tre søsterskipene LIDVARD, LANDVARD og FOLKVARD fra Lauritz Kloster. De fikk navnene DUNAFRIC, FORAFRIC og SOLAFRIC.

Dette var tre søsterskip bygget for Det Østasiatiske Kompagni i København i 1909, og ble overtatt av Statens Skibsfartsdirektorat i 1917 der Kloster var manager. Deretter hadde de alle tre en tur innom S.O. Strays linjeforsøk, før de kom til Kloster. Bank Line hugget dem alle tre i årene 1935-36. Her til høyre ser vi FORAFRIC ex LANDVARD.



Det er særlig et av Bank Line seilskipene som tok seg særdeles strålende ut på et fotografi. Det var BEECHBANK, fire masters bark levert i 1892 og overtatt av A/S Olivebank v/E. Monsen i 1913. Hun ble videresolgt til S.O. Stray i 1916 og fikk navnet STØVEREN. Hun ble disponert av Stray helt frem til hugging i 1924. Bildet av henne viser henne høyt på vannet, tydeligvis rett etter levering av verkstedet Russel &

Co., Port Glasgow - et verksted Andrew Weir brukte svært ofte for sine nybygg. Hun var malt i disse særdeles attraktive fargene for et seilskip med et grått skrog, en hvit rand med sorte påmalte «kanonporter» ned fra et smalt sort belte øverst oppe på skroget. Det var ikke Bak Lines sedvanlige farger, men ble ofte brukt. Ellers later det til at Andrew Weir så på maling av seilskipene med pragmatiske øyne. Det var viktigst med gode laste evne og god tilstend, mer enn å se på malingen. Men vakker var hun, og gjorde seg godt «litt høyt på vannet».

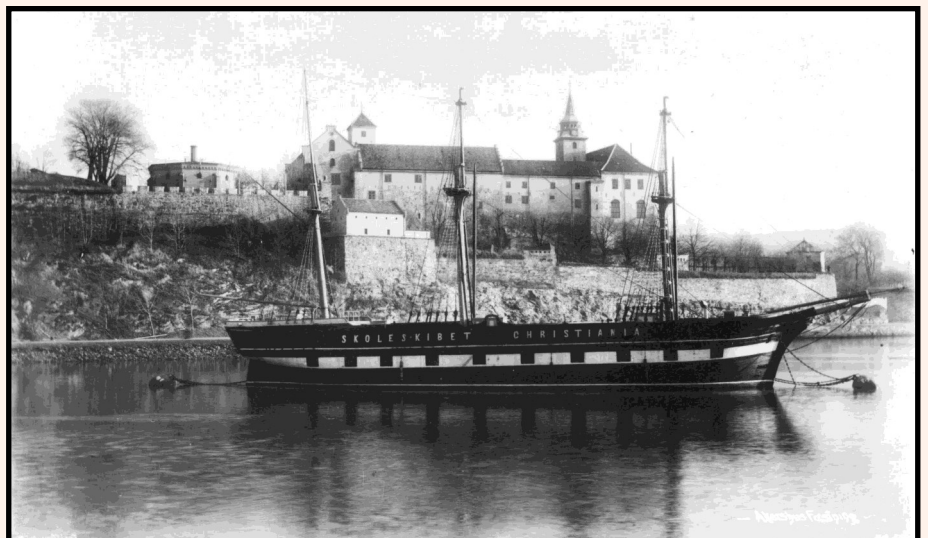


Fra FRAMs hjemkomst til Kristiania 9. september 1896

Dette er et spennende bilde fra 1896 og viser havnen da Fram og Nansen endelig kom tilbake til hovedstaden og ble mottatt av en av de største folkemengdene inntil da. Det var rett opp til Kong Oscar II etter de var kommet på land. Bildet viser en utrolig mengde med småbåter som danner en egen «vannvei» for FRAM. Og i tillegg er det morsomt å se Kristianias første skoleskip CHRISTIANIA ligge til ankers med en mengde folk ombord. Det var bygget i USA i 1853 som klipperskipet STAR OF EMPIRE. Hun ble kjøpt inn for bruk som



skoleskip i 1881. Så vidt jeg vet, ble hun liggende som et stasjonært skoleskip, og elevene bodde hjemme om natten, reiste til skipet på morgenvisten og hadde skole gjennom dagen, før det var hjem igjen. Hun var bygget av tre, og begynte nok å bli passe råten etter hvert. Hun ble solgt til en seilmaker i 1902 og videre skjebne er litt usikker. Kravet til guttene var at de måtte være konfirmerte, 18 år og friske. Skoletiden varte i tre måneder.



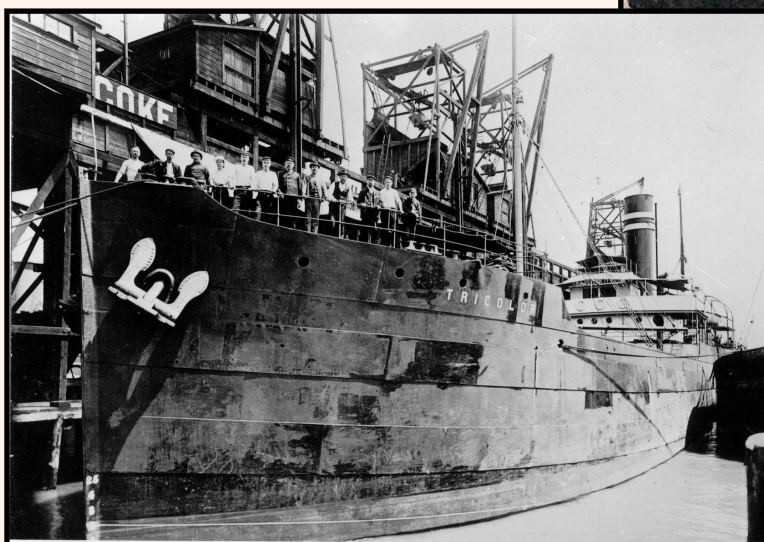
Et lite «mysterium» i kjeller magasinet hos Norsk Maritimt Museum - modellen av D/S TRICOLOR - Wilh. Wilhelmsen

For noen dager siden var jeg ute på Norsk Maritimt Museum for å etterforske noen detaljer. I magasinene i kjelleren kom jeg over denne modellen som vekket mange rare minner. For flere år siden hadde jeg et oppdrag om å male opp skrogsiden og bunn malingen på denne modellen. Nå plutselig kom jeg over den igjen, og det ble disse to bildene. Men som dere ser på skiltet står det bare verksted, reder og dimensjoner på skroget. Ikke noe bygår. Og da kommer vi til et lite problem. For Wilh. Wilhelmsen bygget to helt like skip med dette navnet på verkstedet. TRICOLOR (1) ble levert i september 1904, men ble til vrak 25.juli 1905 etter å ha gått på grunn ved Cape Mendocino fyret nær Eureka i California på reise fra Nanaimo til San Francisco med en last kull. Som erstatning for dette tapet, bygger



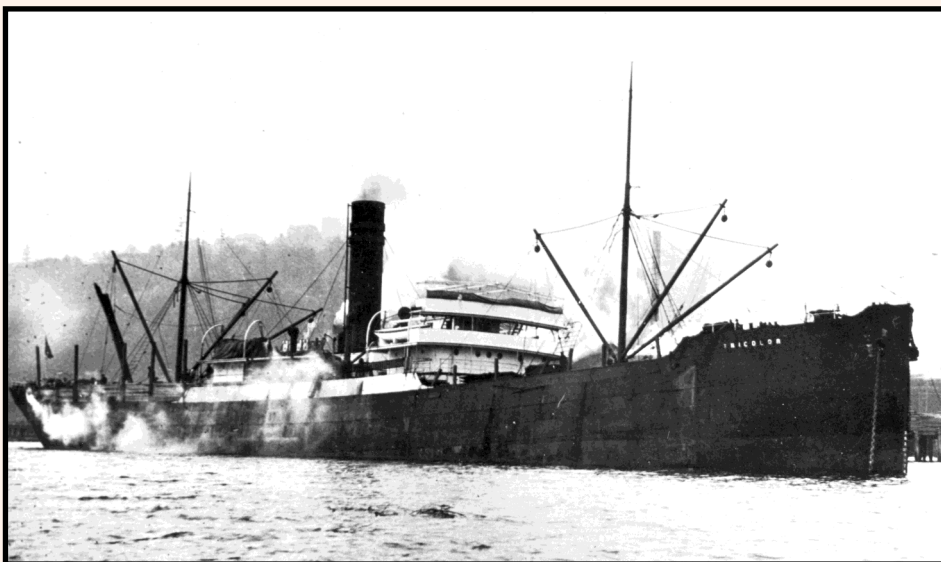
WW et søsterskip ved samme verksted å det blir levert 16.mai 1906. Da har vi problemet to skip med samme navn, samme dimensjoner bygget ved samme verksted etter samme tegninger. En skikkelig nøtt. Men når jeg studerer bilder av begge skip, finner jeg at modellen er av den første TRICOLOR. Grunnen til dette er den forhøyde baug stammen, og bommen over bakken, formodentlig for bruk til solseil.

Jeg tar også med kopi av de to bildene som finnes av skipet. Der ser vi lett den bommen over bakken jeg snakket om, pluss den forhøyningen på stavnen skipet hadde. Tragisk med havariet, men



pussig med en etterfølger så lik som det tilfellet var her. Det er ikke ofte det forekommer. WW hadde forresten mye skipninger med mange skip i denne farten, Nanaimo på Vancouver Island - til San Francisco.

TRICOLOR (2) bygget i 1906 fikk på sin side en lang karriere og ble solgt i 1925 til Emders Dampfer Kompagnie Nübel & Fritzen A.G. hvor etter hun ble omdøpt til WITTEKIND. Vi ser bilde av henne nedenunder. Hun ble bombet og senket av britiske fly utenfor Lister på reise fra Narvik til Tyskland. 29 mann om bord ble drept. Det er pussig når en ser på bildet av WITTEKIND at hun

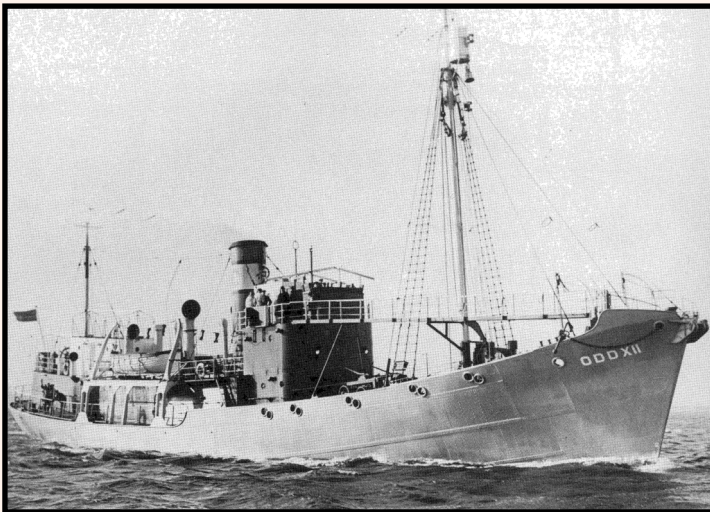


fremdeles har de to ringene til WW, men om de er WW blå og tilfelle på charter, eller om de er hvite kan en ikke se.

Navnet TRICOLOR som jo er betegnelsen for det franske flagg - TRE FARGER - skulle vise seg å være litt av et ulykkes navn. TRICOLOR (#) fra 1925 sank i 1931 etter eksplosjon i lasten. TRICOLOR (4) bygget 1933 fikk et langt liv, men kom i brann 1956, ble landsatt og brakk i to og deretter vrak. TRICOLOR (5) bygget 1960 fikk et liv uten hendelser, men



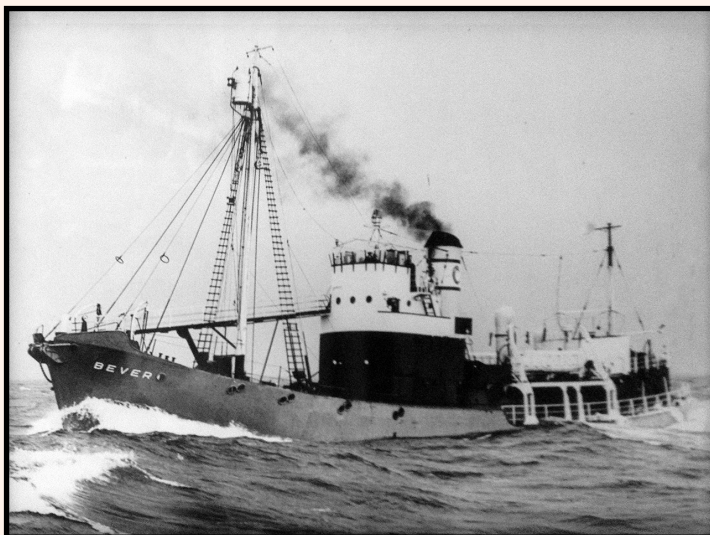
skiftet navn til TROJA i 1871 for å frigi navnet til TRICOLOR (6) roro skipet levert i 1972. Hun ble solgt til US Reserve Fleet og er det muligens fremdeles. TRICOLOR (7) var ex NOSAC SUN da hun ble overtatt i 1995. Et bilskip som ble pårent av container skipet KARIBIA i 2002 og sank midt i den engelske kanalen og ble et usedvanlig kostbart og krevende havari og vrak man bare måtte få fjernet. Navnet har siden ikke blitt brukt av WW.



Her følger denne gangen fire bilder av hvalbåter som i sin tid tilhørte Thor Dahls forskjellige hvalfanger selskaper. Det forunderlige navnesystemet til rederiet for sine hvalbåter skytes egentlig at de tilhørte forskjellige selskaper. Thor Dahl var i navnet bare disponenter. A/S Ørnen hadde navn som FALK, GRIBB, BEVER. A/S Thor Dahls Hvalfangerselskap hadde båter som begynte på THOR- som f.eks. THORØRN. A/S Odd hadde navn som ENERN, TOERN, TREERN osv. Men da de kom til elvern, ble det isteden ODD XI, og så ODD XII, ODD XIII.



Her ser vi først ODD XII fra 1949. Deretter kommer THORØRN som var en ombygget korvett. Slik vi ser henne på det fargelagte bildet av Geir Røseth, var hun i et mellomstadium. Hun ble ytterligere ombygget senere. Innkjøpt til rederiet i 1949. Deretter har vi BEVER fra 1951 og til slutt - nederst - den største hvalbåten i brutto tonn bygget.



Det er ENERN som var på 908 brt, og utstyrt med en diesel motor mot tidligere sedvane med en tripple expansion damp maskin. Legger dere merke til baugen, vil man forstå at når hun gikk full fart i dårlig vær, da ble det «vått» på skytterlemmen, meget «vått». Hun fikk derfor en skikkelig oppbygging av baugen som sørget for at skytterlemmen kom betydelig høyere opp - og ble mye «tørrere».

