

Nr. 08-2024



FORENINGEN SKIPET

NORSK 1973  
SKIPSFARTSHISTORISK  
SELSKAP

## M/S LIVARDEN—Bygget 1928 som M/S HEINZ HORN.

Første side skipet i denne «snutten» er M/S LIVARDEN som var eiet fra 1947 av DS AS Inga & DS Jan, Bergen—disponent J. Eliassen. Når en ser på bildet av skipet, har hun en heller uvant profil—og definitivt ikke et norsk eller skandinavisk skip. Dette var det tyske HEINZ HORN, bygget 1928 ved F. Schichau, Elbing,

Tyskland for H.C. Horn, Hamburg. Hun var et av fire søster-skip levert til rederiet 1927-29. De ble satt inn i rederiets linjefart mellom Tyskland/Nord-Europa til de Vestindiske øyer og land. Rederiet hadde vel en 10-12 skip i denne farten. HEINZ HORN hadde plass for 30 passasjerer. Rederiet ble etablert i Flensburg i 1883, flyttet til Hamburg i 1933—og eksisterer fremdeles. Da Krigen kom i 1939, befant hun seg i Vestindia, men kom seg tilbake til Tyskland på reise via Sand-



nesjøen. November 1939 ble hun overtatt av marinen for bruk som tender skip for u-båt skolen i Warnemünde. Hun ble truffet av bomber mot slutten, sterkt skadet og delvis reparert. Helt på slutten var hun brukt som bolig skip, og ble overtatt av den nederlandske regjeringen som ga henne navnet BETUWE. Så norsk fra 1947 til 1954 da hun ble solgt til eiere i London som ga henne navnet CRETE AVON. 1955 ble hun overtatt Av Leighton Shipping, London som ga henne navnet ALDERNEY. Så ble hun lagt opp i Cardiff i 1958 og lå der inntil salg til tyske huggere i 1961. Skipet ble det største J. Eliassen hadde i den tiden det operert, fra 1920 til 1969. LIVARDEN var vel det eneste som gikk i oversjøisk trampfart. Ellers var det snakk om nordsjøfart for de øvrige skipene. Til høyre ser vi henne som HEINZ HORN.



# Den amerikanske seilskips byggeren DONALD MCKAY. Den kanskje mest kjente av dem alle i USA.

Jeg vet ikke hvor mange av leserne som kjenner denne amerikanske skipsbyggeren, men det er få som er bedre kjent—og få som har konstruert og bygget så kjente clipper-skip som det han har gjort. Født 1810 i provinsen Prince Edward Island og død 1880. Berømmelsen går spesielt på konstruksjonen av såkalte ekstreme clipper skip. Det er også påfallende at navnene på mange av disse skipene har blitt brukt senere av både den amerikanske marinen, amerikanske rederier og organisasjoner. Han har også fått et stor skip oppkalt etter seg—det vil si—egentlig to ganger. Det ene ble sågar levert til det kjente Moore-McCormack Lines. Mens han levde ble også av de skipene han bygget for en kunde gitt navnet hans.

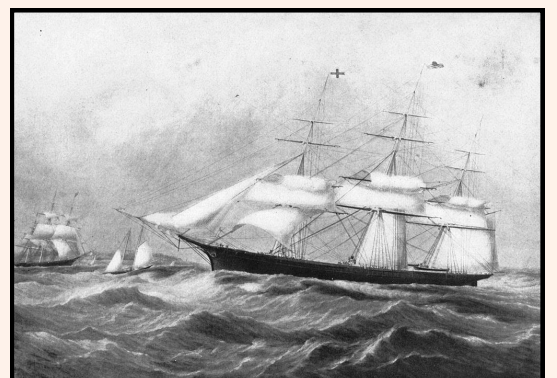
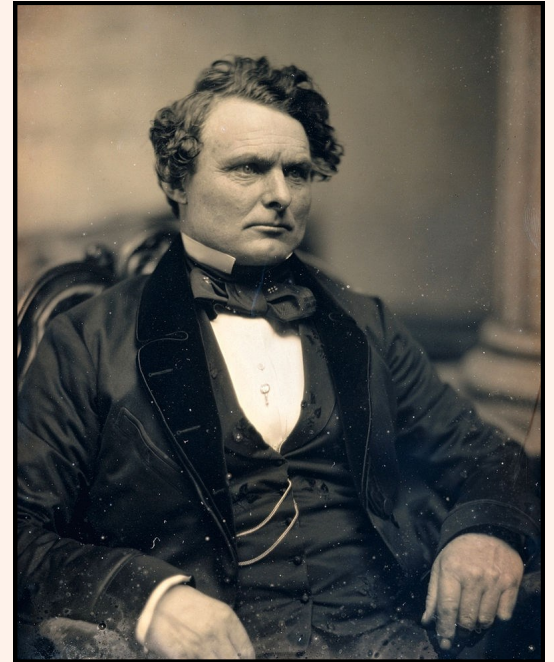
Han flyttet til New York i 1826 og begynte som læregutt i skipsbygging. Etter forskjellig jobber og samarbeider innen skipsbygging på US Østkyst, begynte han for seg selv i 1845. Stedet var East Boston der han bygget skip i omkring 25 år.

Under et besøk i Liverpool fikk han en kontrakt av et kjent britisk seilskips rederi for fire store og hurtige skip. To av dem bar navn som skulle ble klassiske—LIGHTNIG

og CHAMPION OF THE SEAS. Vi ser bilde av det siste nedenunder. Hun var på hele 2.447 brutto tonn og hadde en rigg på hele 5,230 kv.m. Rederiet var forresten også kjent som Black Ball Line og hadde en stor svart sirkel på et av de største seilene. Bygget 1854 og sank i 1877. På jomfruturen klarte hun en dag å seile 465 nautiske mil som tilsvarer et gjennomsnitt på nesten 20 knop. Hun har til og med hatt et besøk av Dronning Victoria i 1857.

Et annet skip med et kjent navn var STAG HOUND som var det første ekstrem clipper skipet han bygde. Hun gjorde ofte lange perioder med en fart på 16 og 17 knop.

Deretter fulgte skip med det ene atter det andre av kjente navn: FLYING CLOUD, FLYING

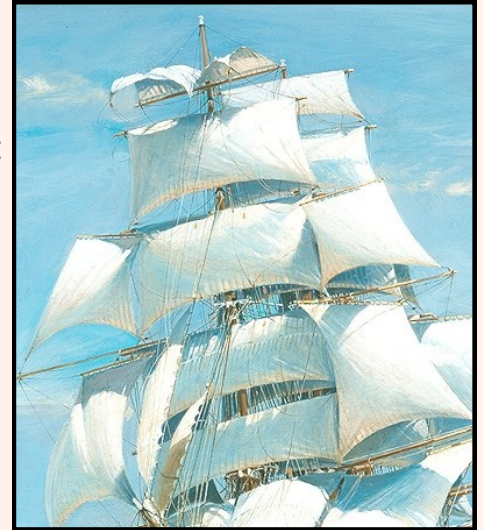


FISH, SOVEREIGN OF THE SEAS, WESTWARD HO,

BALD EAGLE, EMPRESS OF THE SEAS, STAR OF EMPIRE, CHARRIOT OF FAME, og GREAT REPUBLIC som var det største clipper skipet noen sinne bygget—på hele 4.555 brt. Hun gjorde



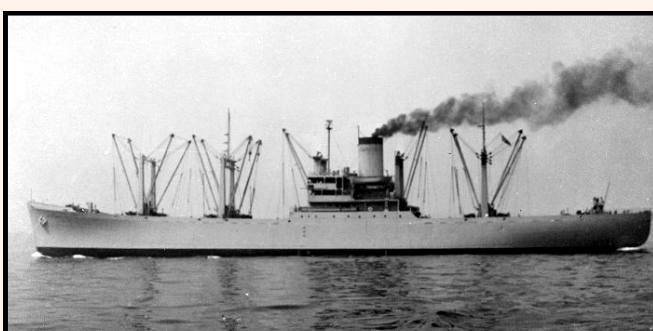
19 knop på det beste og hadde enorme 6.400 kv.m seil areal fordelt over 50 seil som da inkluderte studding seil (de som settes ut på begge sider utenfor de normale seilene, men i fint vær) slik man ser det her på et utsnitt av et maleri av Spurling. Så var det da også 60 mann om bord for å



håndtere alt dette. — Så fulgte ROMANCE OF THE SEAS, SOVEREIGN OF THE SEAS, GLORY OF THE SEAS. Det er jo rart og interessant å se alle disse navnene ....of the Seas. Det er tydelig hvor Royal Caribbean Cruise Line har fått navneskikken sin fra. Her går det jo en rett linje tilbake til de amerikanske clipper skipene.

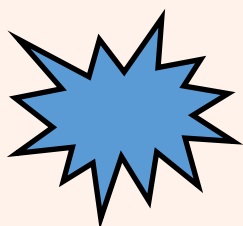
Donald McKay fikk i 1869 store økonomiske problemer på grunn av taps kontrakter og solgte verkstedet sitt. Han arbeidet i noen få år for andre verksteder, før han trakk seg tilbake til farmen sin utenfor Hamilton, Mass. Hans siste år ble nok plaget av en relativt ubehagelig fattigdom. Det kjente flyselskapet PanAm, nå borte, oppkalte et av sine 747 Jumbo jet etter ham—*Clipper Donald McKay*. Det er et monument om ham i South Boston, og huset hans i East Boston er utnevnt til Boston Landmark og er i National Register of Historic Places.

Her er et eksempel på et skip oppkalt etter hans clippers. Det er CV STAGHOUND til American Export Line. Videre følger et bilde av Moore-McCormack skipet DONALD MCKAY som ble bygget rett for den annen verdenskrig, og overtatt av US Government i 1941. Det ble ikke tilbakelevert rederiet etter krigen. Og rett nedenunder ser vi C-2 skipet BALD EAGLE levert under krigen til US Gov.





Og her følger et foto jeg har tatt ute på Norsk Maritimt Museum av dagens SOVEREIGN OF THE SEAS. Det vil si egentlig det siste, for hun ble hugget ved Aliaga i 2020. Dette navnet ble også brukt av den amerikanske marinen på et C-2 skip bygget under krigen.



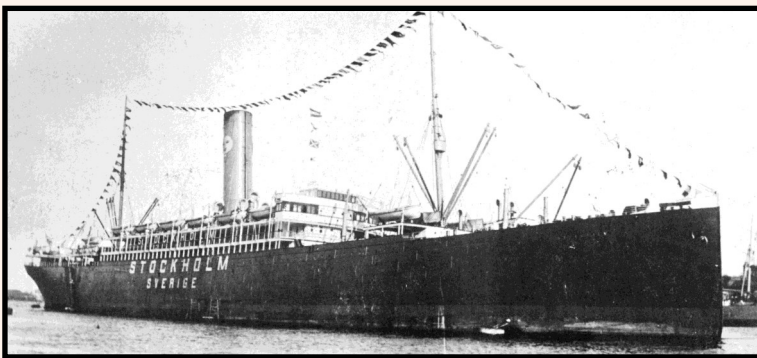
## HVALKOKERIET «SOLGLIMT» - ET KOKERI MED INTERES- SANT HISTORIE.

Det er ikke alle hvalkokerier som har hatt en så variert historie som gamle SOLGKIMT. De fleste av oss husker henne som et kokeri eiet av Thor Dahl selskapene, og det har vel vært grunn til å stusse over navnet som jo er langt fra de vanlige navnene i selskapet—navn som starter med et pre-fix THOR- Og forhistorien går langt tilbake, og som noe helt annet enn hvalkokeri. Hun ble bygget 1900 ved Blohm & Voss i Hamburg som POTSDAM for Holland Amerika Linjen som ble stiftet i 1873. Ved levering ble hun selskapets største skip inntil da, og fulgt av to søsterskip de neste to årene fra et annet verksted.

Hun skulle vise seg som et «tregt» skip, og slet med å få opp farten, tross en rask forlengelse av skorsteinen for å forbedre trekket fra kjelene. Hun ble lagt opp i 1914 og

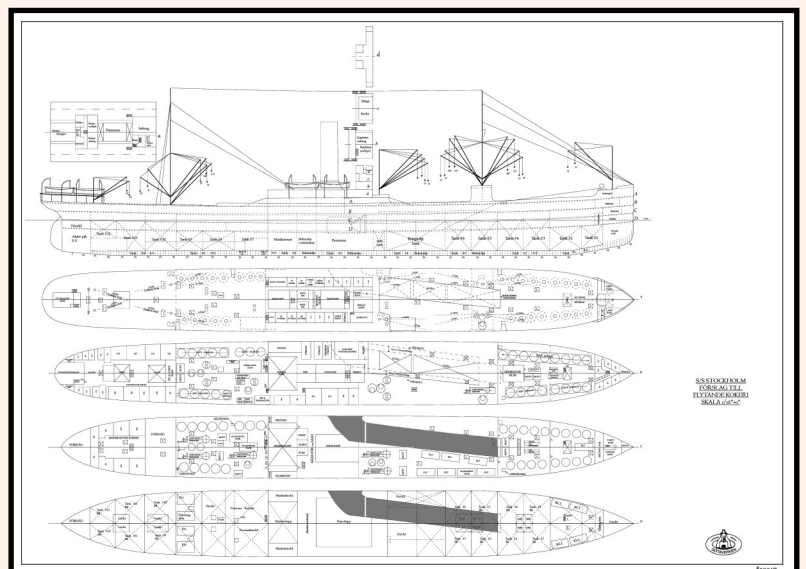
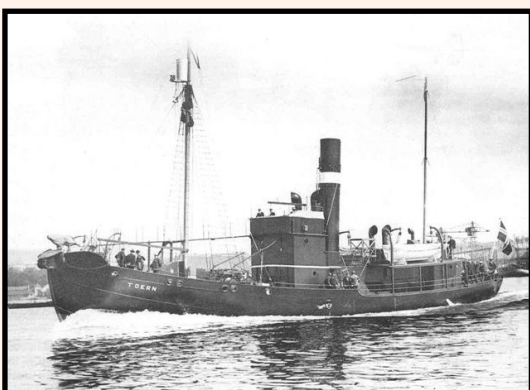


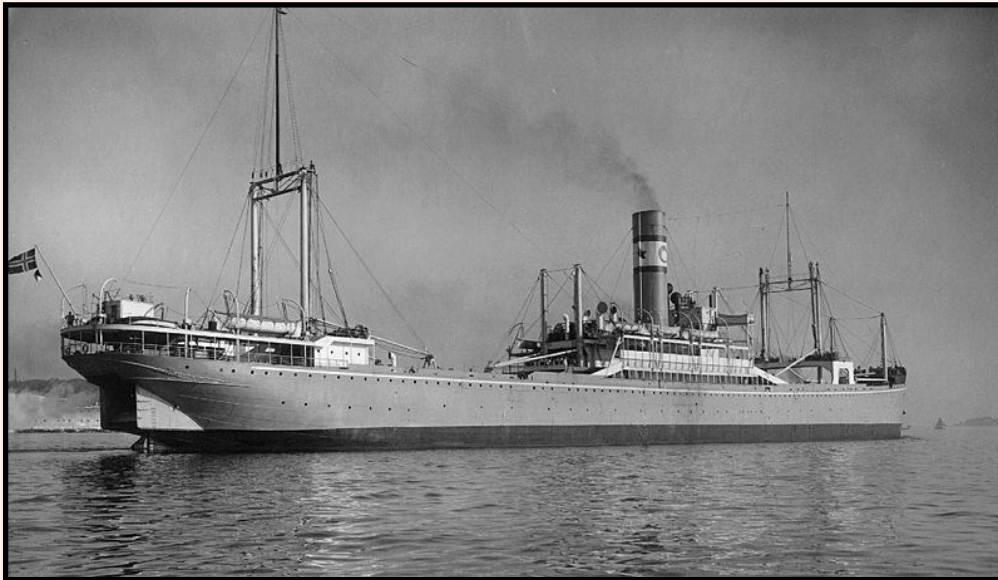
tilbudt for salg lenge før søsterskipene bel funnet for gamle. Det nydannede Svenska Amerika Linjen trengte sitt første passasjerskip, og slo til med kjøp i 1915. Hun fikk da navnet STOCKHOLM, og ble Sveriges største skip. Hun seilte frem til 1917, da hun ble lagt opp på grunn av Tysklands innføring av ubegrenset U-båt krig. 1918 var det tilbake i fart. I 1922 ble hun bygget om for oljefyring av kjelene. Men i 1928 var det slutt for seilas i SAL. Nye skip ble levert, og det var på tide å kvitte seg med det eldste skipet. Her var det Larviks rederiet Chr. Nielsen & Co kom inn. Selskapet hadde lang erfaring i hvalfangst gjennom Hvalfanger selskapet Norge A/S som startet i 1910. De hadde stiftet Hvalfangerselskapet Atlas A/S med en kapital på Kr. 5,0 mill. STOCKHOLM fikk nå nytt navn— SOLGLIMIT og ble sendt til Göta-verken AB for ombygging til hvalkokeri. Og rederiet bestemte seg for å bygge det nye kokeriet med en port i babord side som ledet inn til en form for flense dokk hvor hvalen kunne kutte opp og deretter heises opp med wincher til det egentlige flensedekket. Dette var et arrangement etter patent av Jens Andvig. Se plantegning av SOLGLIMIT. Under første sesongen i 1929 viste det hele seg å være ubrukelig, og skader på sideparten hadde nær ført til havari for det nye kokeriet. I tillegg to kokeriet hadde man også fått bygget fem hval-



båter med de greie navnene ENERN, TOERN, TREERN, FIRERN OG FEMERN. Men nå var kapitalen brukt opp, og selskapet var i store vanskeligheter. Det hadde vist seg vanskelig å få inn den nødvendige kapitalen På Kr. 5,0 Mill. Avisene meldte at Anders Jahre var reist til London «for å bringe Atlas i havn, hvilket han gjorde med ubestridelig dyktighet».

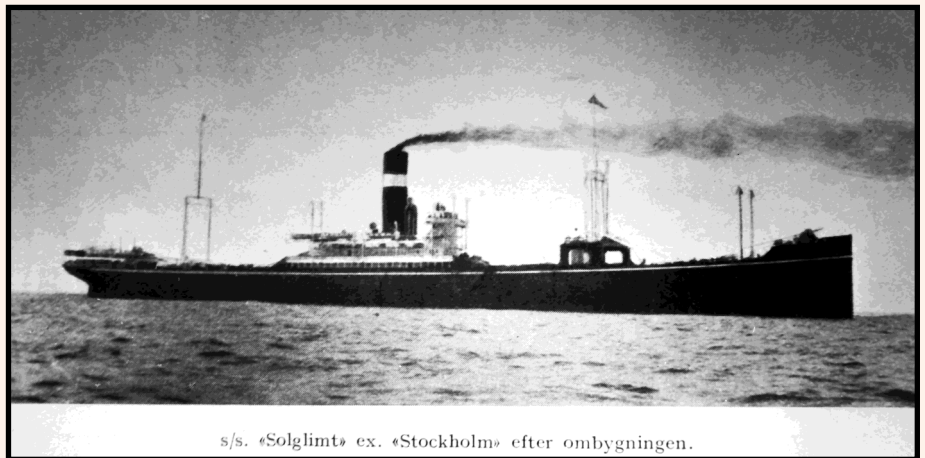
Et forlydende sa at hele Atlas skulle selge stil England, og at det forelå et tilbud på 110% av kapitalen, eller at et holdingselskap skulle overta en del av den. Men det ble det ikke noe av. Istedenfor ble A/S Atlas etter sin første sesong 1929-30 sammensluttet med A/S Odd under dettes navn og derved bevart helt ut som norsk. Her var det skipsreder Lars Christensen som så en gylden mulighet. Og før neste sesong tok til, ble SOLGLIMIT bygget om og fikk opphalingslipp akterut, slik vi ser på bildet av henne. Den høye rette skorsteinen skulle også bli et lettjenkjennelig «varemerke» for SOLGLIMIT. Og vi ser henne først i de vakre fargene til Thor Dahl & Co, og så under et bilde av henne i fargene til Chr. Nielsen & Co. Det er ikke tvil om hva som kler henne best. Jeg har også med et bilde av TOERN i Atlas farger. Det er en mørk og trist hvalbåt vi ser her.





SOLGLIMT ble nok et relativt dyrt skip for Thor Dahl & Co, og det ville ha blitt mye gunstiger om rederiet hadde bygget et nytt kokeri ala KOSMOS som ble levert 1929. KOSMOS produserte 2500 fat olje per dag med 7 hvalbåter i fangst, mens SOLGLIMT klarte 1600

per døgn med 5 hvalbåter. Men det ble nå som det ble, og alt tyder på at Thor Dahl Gruppen var rimelig fornøyde. På bildet her på denne siden ser vi midtskipshuset med passasjen for hvalen på styrbord side. Det er ikke mange lugarene i overbygget her, og vi ser på plantegningen av skipet at de hadde lugarer akterut.



s/s. «Solglimt» ex. «Stockholm» efter ombygningen.

Da hun gikk nedover mot feltet i sesongen 1937/38 hadde hun med seg halvparten av deltagerne i Norwegian Scientific Expedition som var blitt organisert av Lars Christensen. Den andre halvparten kom med THORSHAMMER. Da krigen begynte i 1939, var hun på vei til feltet. Og da krigen var et faktum også for Norge, ble hun brukt som forsyningskip og



transportskip for andre hval ekspedisjoner. 14.januar 1941 ble det slutt på denne virksomheten. Hun ble oppbragt av den tyske hjelpekrysseren PENGUIN sammen med kokeriene OLE WEGGER og PELAGOS. Om bord var det da 3,424 tonn med hvalolje. Hun ble tatt opp til Bordeaux som krigsbytte og kom dit 16.mars samme år. Noen uker senere ble hun overlatt til Walter Rau Margarin konsernet og hvalfangerselskap for drift på vegne av

Den tyske krigsmarine. Hun fikk etter hvert navnet SONDERBURG og tjente som depot tanker i franske havner. I midten av september 1942 ble hun angrepet av RAF fly mens hun lå i Cherbourg og ble satt i brann og sterkt skadet. 26.juni 1944 ble hun senket i havnen for Cherbourg for å blokkere havnet mot allierte skipsanløp. D-Dagen skjedde jo i området den 6. juni 1944, og tyskerne var vel redde for at Cherbourg kunne brukes. Etter at krigen var over, ble vraket av SOLGLIMT sprengt i biter og fjernet Januar 1947 var det intet tilbake.



Her noen bilder fra Hvalfangermuseets samlinger som viser SOLGLIMT i ulike situasjoner på feltet. Det må ha vært mange dager da arbeide på dekk rett og slett var umulig.

Her på bildet til høyre ser vi SOLGLIMT sammen med THORSHAMMER i opplag i Sandefjord en gang i 1930 årene. Det er tydelig å se den forskjellige størrelse på disse to kokeriene. SOLGLIMT er minst.



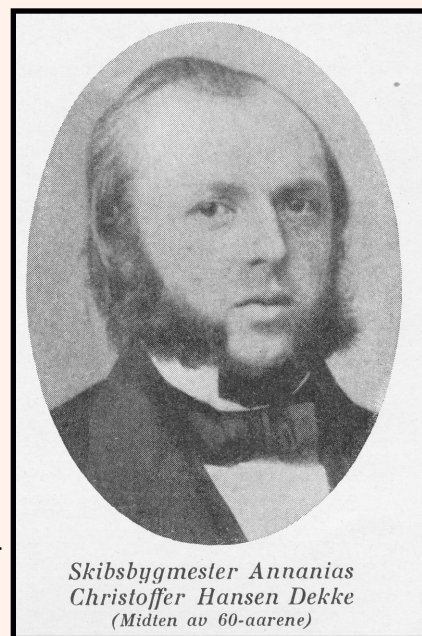
## Skipsbyggmester Annanias Christoffer Hansen Dekke 1832-1892

Når jeg nå var innom den eminente amerikanske skipsbyggeren Donald McKay, brakte det også tankene inn på den mest berømte norske skipskonstruktør og skipsbygger, Annanias Dekke. Hans fulle navn var det vi ser i overskriften, men i det store og hele var han kjent som bare Annanias Dekke.

I 1850-60 årene var det vanlig å bygge skip i Norge hvor byggmestrene hadde liten teoretisk utdanning, og det hele baserte seg på erfaring, skjønn og et godt øye til økonomien. Bygde de for dyrt, var det straks utenlandske skip som kunne leveres til billigere priser. Og da ble det snakk om enkle og brede skip som egnet seg for trelast handel. De seilte gjerne med en maksimal fart av 4-5 knop, og stoppet lett opp om vinden snudde. I 1865 ble Det Norske Veritas dannet og det kom regler for bygging, sikkerhet osv. Dette ble drevet frem av assurandørene som hadde et skarpt øye for gode eller dårlig skip.

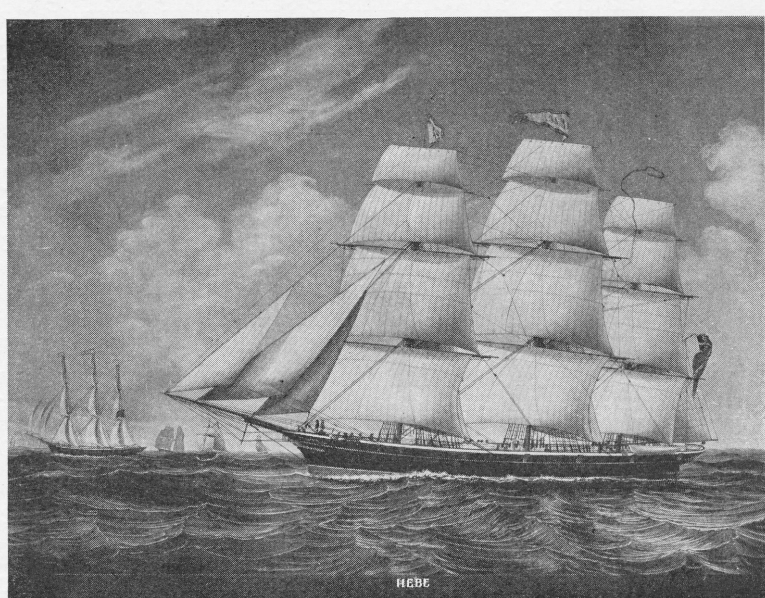
En annen ting som var en drivkraft for bedre kvalitet på seilskipene, var emigrantfarten. Der var det klart at kundene foretrakk skip som gjorde fart og fikk dem over Atlanteren fortere enn de gamle trelast skutene. Men skulle redere få seg hurtige skip, måtte de kjøpe dem fra utenlandske verksted som hadde kjennskap og kapasitet til å bygge hurtigseilere. Da var det også nødvendig med teoretiske kunnskaper, noe de tradisjonelle byggerne manglet. De verksteder som ville bygge hurtigseilende skip, måtte få seg tegninger fra utenlandske konstruktører—og betale litt dyrt for dem. En slik konstruktør var den danskfødte N.C. Kierkegaard som arbeidet i Göteborg.

Annanias Dekke begynte sitt virke som skipsbygger i annen halvdel av 1850 årene og bygget frem til 1880 årene da konkurransen fra dampskip ble for stor for et verksted som var spesialister på treskip. Derfor ble det etter hvert mer bygging av



*Skipsbyggmester Annanias  
Christoffer Hansen Dekke  
(Midten av 60-arene)*

dampskip ved verkstedet. Og så er det den utrolige vinklingen. Dekke reiste til USA omkring 1853 og gikk da i lære hos Donald McKay—ingen andre!!! Men så kommer det noen pussigheter inn da. Jacob



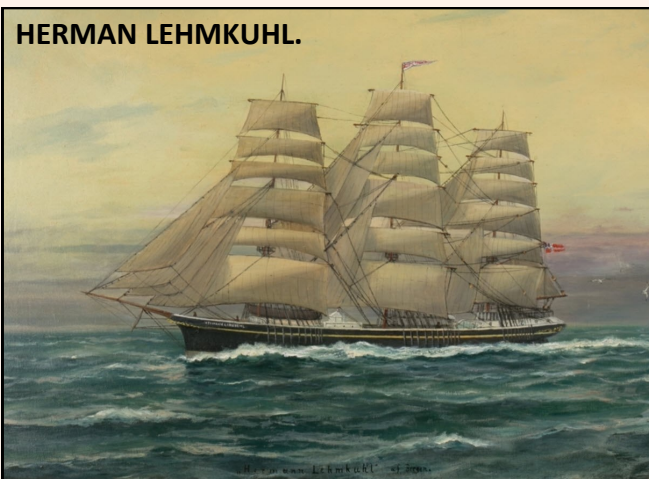
*Fregatskibet «Hebe» av Bergen, bygget i 1856 av Dekke og  
forbilledet for vore senere klipperskip*



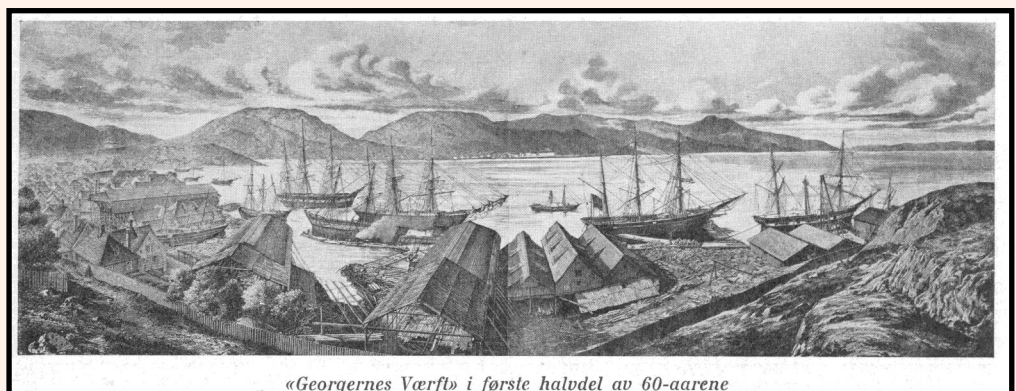
Worm Müller sier at han gikk i lære hos John Griffith, mens andre kilder sier det var hos Donald McKay. Kanskje fakta er at han var hos begge to i en eller annen periode. Griffith var også en velkjent konstruktør i USA, og Britannica Leksikonet sier at han konstruerte det første ekstreme clipper skipet RAINBOW i 1845. Uansett, da Dekke kom tilbake til Bergen i midten av 1850 årene, ble han ansatt og til like partner i verkstedet Brunchorst & Dekke og drev dette fra 1857 alene frem til død. Det første skipet han konstruerte og bygget som vi kan kalle et clipper skip, var fullriggeren HEBE av Bergen bygget i 1856. Under hans ledelse bygget verftet 41 seilskip 14 dampskip. Men tegninger og konstruksjoner med spesifikasjoner ble også en kjærkommen salgsvare og ekstra inntekt. Bare i 1866 sier kilder at han solgt 36 tegninger til andre verksteder i Norge så vel som i utlandet. Han ble slik den mest kjente skipsbyggeren i Norge og samtidig en som gikk mer vitenskapelig til verks med skikkelige tegninger og beregninger, nettopp slik DNV og assurance selskapene ville ha det. Dekke var forresten også morfar til den kjente skipsrederen Erling Dekke Eide Næss og broren Arne.

Her ser vi maleri av barken DIVICO bygget av Dekke 1864. Reider av dette skipet var Samuel Otto & Co i Kristiansand.

Tidligere nevnte fullrigger HERMAN LEHMKUHL var også et skip bygget etter A. Dekkes tegninger, men bygget av Hamme-raas i Vestnes, Romsdal.



Etter at Dekke døde, drev kona og en sønn verkstedet videre. Men i 1909 var det slutt og verkstedet ble lagt ned. Georgnes Verft er faktisk en gate adresse i Bergen i dag. Og Ananias Dekke regnes vel som vår mest kjente skips konstruktør når det gjaldt seilskip eller clipper skip. Under ser vi bilde, eller tegning, av verkstedet i midten av 1860 årene da Dekke var på sitt beste.





Her følger en liten smaksprøve på bilder av tre klassiske hurtigrute skip. Dette er bilder jeg har fått lov til å scanne av en venn for mange år tilbake.

Først ser vi FINNMARKEN gli ssakte inn til kai. Hun er jo i dag et museums skip—innendørs i eget hus—i Stokmarknes.



Så har vi HÅKON JARL i sine fine farger, men langt fra de vanlige traktene. Her er hun i Oslo, og jeg mener det var i perioden som hotell.

Nederst ser vi POLARLYS i fargene til Troms Fylkes DS.

De to siste skipene er i dag borte, mens FINNMARKEN lever videre.

