

Nr. 09-2024

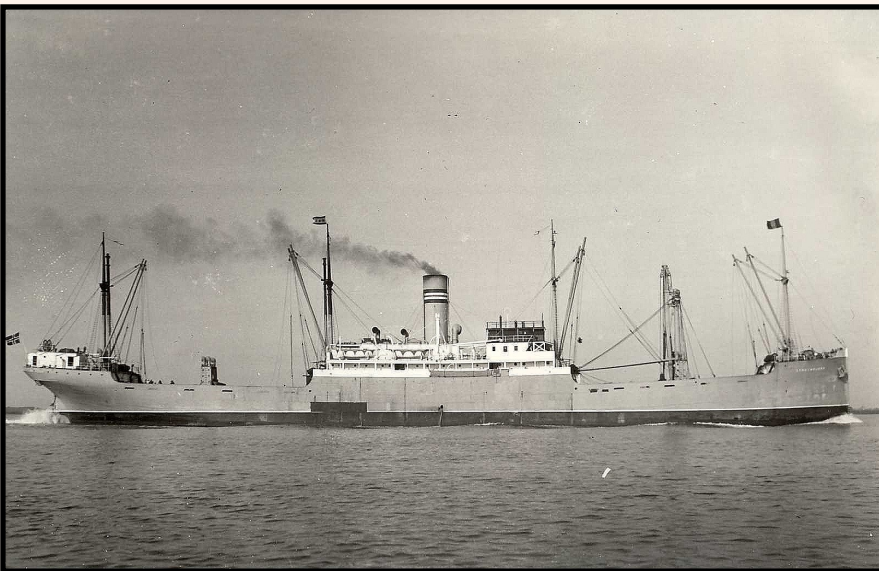


FORENINGEN SKIPET

NORSK 1973
SKIPSFARTSHISTORISK
SELSKAP

D/S LYNGENFJORD i NAL en kort stund.

Dampskipet LYNGENFJORD hadde en noe rar og uheldig historie under NAL's flagg. Hun ble bygget i 1913 ved Hamilton & Co. Ltd., Port Glasgow som COLUSA for New York & Pacific Steamship Co., London. I 1915 ble imidlertid rederiet og alle skip kjøpt og overtatt av det kjente amerikanske rederiet Grace Steamship Co. Inc. I 1927 døpte de henne om til SANTA CECILIA som samsvar-

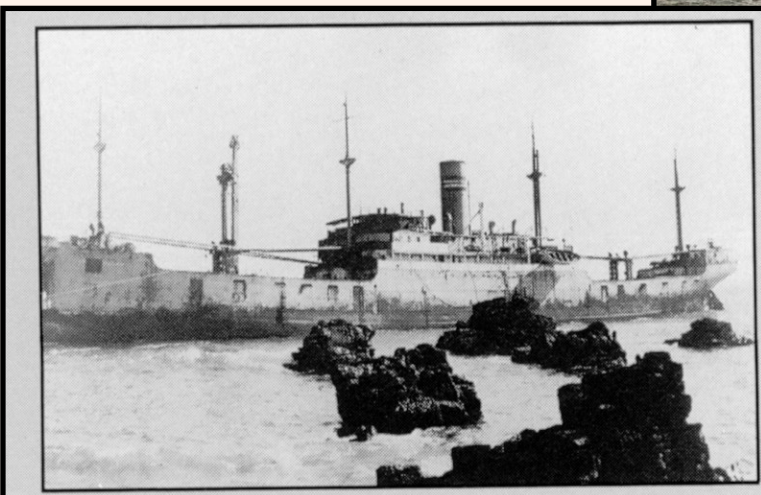


er med navneskikken til Grace Line. 1930 kom hun under norsk flagg som NIDAROS og eiet av Krogstad Dampskibsrederi II og deretter—endelig—i 1933 til NAL der hun fikk navnet LYNGENFJORD. Annen skip med navnet. Så skjer da det triste, hun går på grunn 14. januar 1938 15 mil øst for Cape St. Francis i nærheten av Port Elizabeth å reise fra Norge til Madagascar med plank og stykkgoods. Her blir

hun nådeløst herjet med av dønninger og hårdt vær. Snart er akterenden borte, og senere er det bare noe skrap tilbake av det en gang stolte skip. På bildene av henne som LYNGENFJORD har en noe uvanlig mast mellom luke en og to som ser ut til å betjene en tungløfts bom. Når den kom om



bord vet jeg ikke. Men det er ikke noe liknende på bildene av henne som COLUSA.

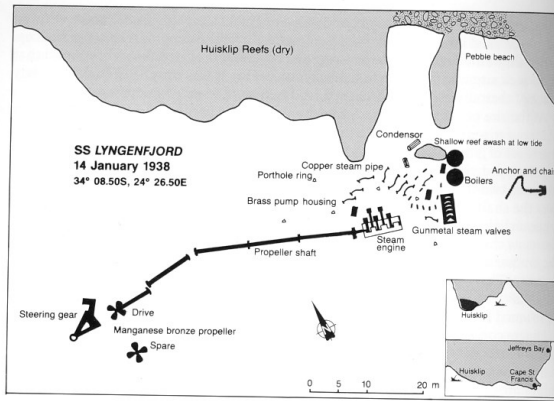




Above: The veteran salvor Sam Pettersen, flanked by two associates, travels in an aerial conveyance rigged up between the shore and the wrecked steamer Lyngenfjord during salvage operations at Husklip on the Tsitsikamma coast in 1938. (John Munnik)

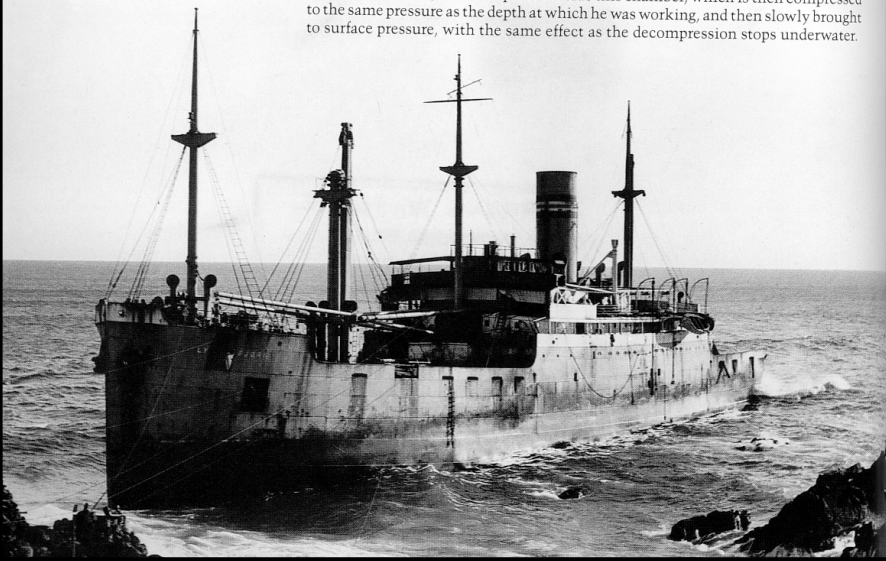
Above, right: A site plan showing the remains of the Lyngenfjord after more than forty years of violent surf action. Very little shell plating is visible on the site.

Below: The wrecked Norwegian cargo steamer Lyngenfjord, her stern broken off, lies at the base of a hill at Husklip on the Tsitsikamma coast after running aground on 14 January 1938. Only a small part of her cargo was saved. (Frank Neave)



The solution to the problem is simple; a diver who has run into decompression time must return to the surface in a pre-arranged pattern of stops of certain lengths at certain depths. This allows the gas in his bloodstream to be safely dissipated through the lungs without forming the deadly bubbles. In planning a dive this factor must always be kept in mind; the deeper a dive, the more gas is absorbed, the more time must be spent decompressing, and the less time can be spent actually working on the bottom.

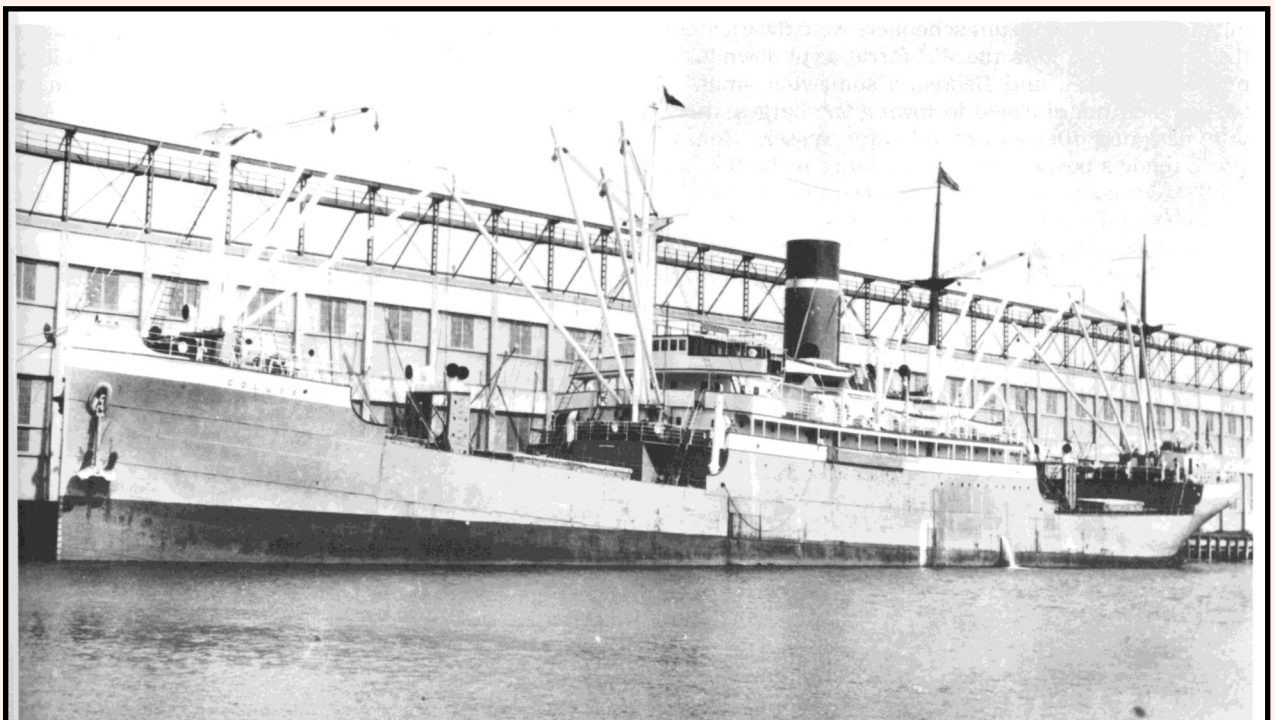
In some cases it may even be worth while to situate a compression chamber near to the wreck site. If a diver finds that he has to surface suddenly because of an emergency of some sort, he can be placed inside this chamber, which is then compressed to the same pressure as the depth at which he was working, and then slowly brought to surface pressure, with the same effect as the decompression stops underwater.



Her ser vi ytterlige bilder av skipet. Det til venstre med kart av stedet der hun havnet på grunn. Nederst ser vi henne som COLUSA. Hun bar dette navnet så lenge hun var basert i Grace Lines operasjon på vestkysten. Da hun skiftet over til Østkysten, ble navnet forandret til SANTA CECILIA. Hun gikk da i linjefart mellom Østkysten og Syd-Amerika.

Jeg har ikke klart å grave frem noe bilde av henne under navnet NIDAROS.

Og Krogstad selv fortjener en ytterligere omtale. Det var en norsk shipping mann med mye tilknytning til USA og aktiviteter der.



COLUSA, built in Scotland in 1913, changed to U.S. registry in 1914 and was one of the first steamers regularly assigned to the San Francisco-based North Pacific Division. Transferred to New York in 1927, her name was changed to SANTA CECILIA. She is depicted here at her San Francisco dock. Peabody Museum of Salem

Japanske standard skip bygget under den annen verdenskrig. For mange et ukjent kapittel.

De fleste av leserne er helt sikkert kjent med de amerikansk byggede Liberty-skipene hvor det ble bygget ikke mindre enn 2710 skip. Det største antall skip av samme type noen sinne bygget. En god del av dem havnet da også i Norge og gjorde god nytte for sine eiere. Men også i Japan skjedde det interessante saker hva gjelder bygging av rimelige og enkle standard skip for å demme opp for det store tapet av moderne førkrigs tonnasje de hadde. Da er boken «UGLY DUCKLINGS» av S.C. Heal en meget fin introduksjon til dette programmet og de skip som ble bygget..

I slutten av 1800 gikk Japan fra et feudal samfunn mer eller mindre rett inn i et moderne kapitalist/teknokratisk/sentralisert samfunn med fokus på hvordan det kunne konkurrere med det vestlige sterke landene uten å miste sin selvstendighet og uavhengighet. Handels folk eller hus som støttet utviklingen, fikk lov til å danne konglomerater med kontroll og interesser i vide områder av den økende japanske økonomien. Disse konglomeratene fikk felles navnet Zaibatsu. Og de var nesten alle involvert i tung industri som stålverk, skipsverft, våpenfabrikker, gruvedrift etter metaller og kull. Over det hele svevet en atmosfære av samurai kultur, rå kapitalisme og et svakt hensyn til andre og svake nasjoner.

Dette var selskaper som etter hvert skulle bli enorme—og internasjonalt kjente—som Mitsui, Mitsubishi,, Sumitomo, Kawasaki og for oss i dag mindre kjente selskaper som Asano, Furukawa, Yasuda, Otani og Okura. Og de fleste av disse integrerte selskapene, eller konglomerater, hadde også rederier innen gruppen sin. Dermed gikk nasjonale interesser sammen med Zaibatsu selskaperens interesser som igjen førte til at rederiene stort sett måtte involvere seg i hav man ønsket på nasjonalt nivå.

Nå lå det i kortene at Japan etter første verdenskrig ekspanderte stort både økonomisk, makt-messig med krig og erobring av Korea og Manchuria. Og nasjonen trengte egen transport kapasitet til at det som foregikk—og til det som var stille planer om ytterligere ekspansjon. Dermed ble det til at de japanske rederiene ekspanderte enormt i tiden 1930 til 1942 og det ble bygget skip i et antall som gjorde Japan til den tredje største nasjonen hva gjaldt tonnasje—etter USA, Storbritannia og foran Norge som nummer fire. Det er da fint å vise et bilde av HIKAWA MARU tatt i Vancouver i 1933. Det viser et kombinasjons skip last og passasjerer. Det tilhørte NYK som står for Nippon Yusen Kaisha, et rederi med røtter tilbake til 1885 og en del av Mitsubishi konglomeratet. Det var den gang Japans største



rederi, og er det fremdeles. OSK tilhørte Mitsui gruppen. Og begge var såkalte prefererte rederier med egne fordeler helt til topps i det japanske systemet. Rett bak disse to kom Kawasaki KK, eller K-Line, som det tredje største rederiet, men ikke blant de prefererte.

Et viktig element nå var at Japan ikke hadde brukt tid og krefter på å

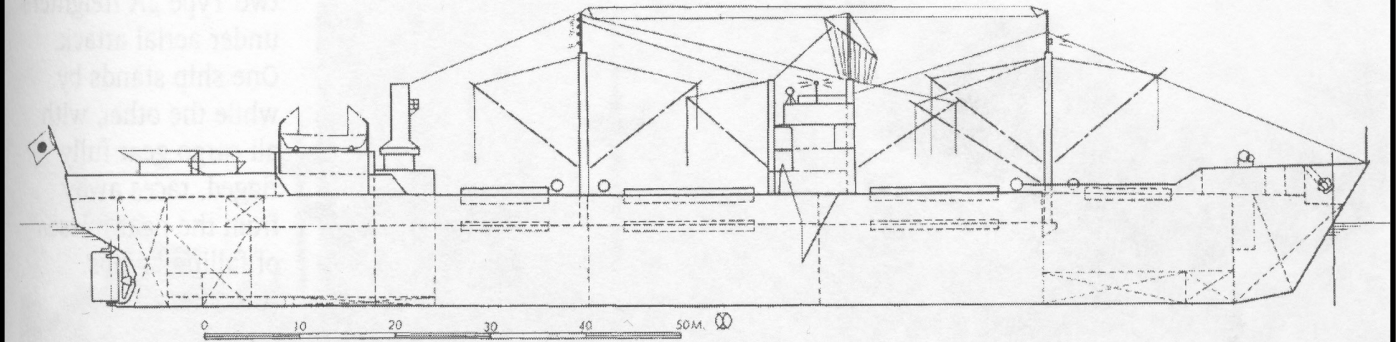
bygge opp et skikkelig ubåt våpen, en flåte lik den tyske, som skulle bli så vanskelig for den allierte transporten i Atlanteren. Etter Pearl Harbour 7. desember 1941, hadde en Japan en relativt liten u-båt flåte å bruke på amerikanske transportere, men USA på sin side både hadde en rimelig stor u-båt flåte, og fikk akselerert byggingen u-båter nesten øyeblikkelig. I tillegg hadde japanerne en desperat liten og under utviklet flåte av eskorte fartøyer som f.eks. korvetter. Dermed kunne amerikanerne ganske snart gjøre dype innhugg i Japans sjøveis logistikk og senket en stor og moderne flåte. Amerikanerne hadde også startet byggingen av Liberty flåten før de kom med i krigen, og etter Pearl Harbour var det full steam over det hele.

Japan innså snart at de måtte gjøre noe liknende, og et system av standard skip ble utviklet. Men byggingen kom ikke skikkelig i gang før i 1943, og da var det desperat mangel på resurser som stål. Det ble da heller ikke bygget fler enn 140 skip av den største tørrlast båten som ble kaldt Type A. Der var det tre undertyper: 1A med 3 skip, 2A med 131 skip og 3A med 6 skip. Størrelsesmessig var det lik Liberty skipene, Ocean og Fort og noen andre britiske standard typer, og hadde ca. 10.000 dwt. laste kapasitet. De fleste ble levert før krigen var over, men det var også noen som ble ferdigbygget etter freden også, tross restriksjoner påført den japanske skipsindustrien av amerikanerne. Som en vil se ble den mest produserte typen—2A—bygget med maskineriet helt akterut. Design og utvikling bar visstnok tegn på at japanerne utviklet det hele i en nesten form for panikk på grunn av de tapene handelsflåten måtte ta. Det ble gjort enkelt og greit, med til dels lettvinde og ikke holdbare løsninger. Og de var bygget totalt uten spring, rette som en lineal. De første skipene av 2A ble levert i 1944 og en kan trykt si at det fikk et noe uvanlig utseende, og langt fra kunne kalle vakre. Men skjønnhet spilte liten, eller helst, ingen rolle. Brohuset var som en klass satt på dekk uten å gå ut i borde. Men brovingene gjorde det. Skorsteinen var vel rett og slett et rør med en merkelig utblåsing i formen nederst nede. Overbygget akterut var også enkle og vel egentlig «stygge greier». «Stumpen» var rett og slett en trekantet plate som minner om det engelskmennene hadde på noen av sine standard skip fra første verdenskrig. Det ga i alle fall bedre plass innvendig i akterskipet. Det var syv verksteder involvert i bygging, og ikke uventet var Mitsubishi og Mitsui blant de store leverandørene. Og NYK, OSK og Mitsui ble de største eierne av disse skipene. Myndighetene manglet penger



og bare rett og slett tvang rederiene til å finansiere og betale for disse skipene ut av egne resurser. Et greit «rottet opp» av myndighetene.

GENERAL ARRANGEMENT OF THE CARGO SHIP Type 2 AT



NYK ble eier og operatør av hele 34 skip—alle ned unntak av ett—men navn som startet på bokstaven –E– som EIWA MARU, EISO MARU osv. Skipene til OSK startet med bokstaven –D–. De fleste ble forresten også levert med turbin maskineri som var uvant. Japanerne foretrakk høye hastigheter på sine skip både før og etter krigen, så det kan ha hatt noe med det å gjøre. Noen av dem ble levert som tankskip, men antagelig bare i under rommene og da med innsatte tanker som lettvis kunne tas ut og fjernes.

Det var noen få skip som overlevde krigen, og av dem et fåtall som beholdt den opprinnelige profilen. De fleste av de overlevde skipene ble bygget om med maskin midtskips og et ekstra brodekk over luke tre og fire. De fikk dermed et mer japansk utseende og mer akseptable i utseende. De ombygde skipene fikk også diesel motor, men gjorde allikevel ikke mer enn 12 knops fart. Baug og akterskip ble også ombygget. Men like stive og rette som

før. De ble satt inn i driften for de japanske rederiene som selvsagt hadde stor mangel på tonnasje, men ble skiftet ut så snart de hadde fått ny og moderne tonnasje. Snart ble hele typen bare et minne. Og det var ikke lett å grave seg inn i historien for dem som ønsket. Alt var på japansk, vanskelig å få tak i for utlen-



ding. Mye av arkivene i Japan ble bombet i sønder.

Det var rart med det, men av en eller annen årsak ble ikke de japanske skips verkstedene ødelagt så mye under krigen. Det så ut som amerikanerne foretrakk å bombe våpen fabrikkene, ammunisjonsfabrikker, flyfabrikker og dess like. Dermed satt japanerne med en oppegående og funksjonsdyktig verfts industri som kunne levere skip på kort varsel—mye i motsetning til de europeiske verkstedene som alle slet med leveringer og krigs skader.. Dette ga japanerne nesten en flying start, og flere kjente europeiske redere var snare til å utnytte mulighetene. A.P. Møller fikk sitt første skip bygget i Japan allerede i 1950 linjeskipet ELSE MÆRSK. Deretter fulgte det ytterligere tre skip samme år..

På grunn av alle senkninger av skip fra sin ellers så moderne flåte, og mangel på eskorte fartøy, bestemte de seg for at små skip ville være mindre sårbare for de amerikanske ubåtene. Og standard klasse 2E kom da opp i 457 skip. Men det var fåfengt, borte ble de. På slutten av krigen klaget de amerikanske u-båt kapteinene over at det ikke fantes skip å senke. Havet var blåst. Dermed ble det mangel på kapasitet for å få forsyner fra Japan til alle baser i Asia og Stillehavet, og mangel på kapasitet for å få råvarer og mat tilbake til Japan. Det ble et interessant, men heller ukjent, kapittel om standardskip bygget under i krigen i

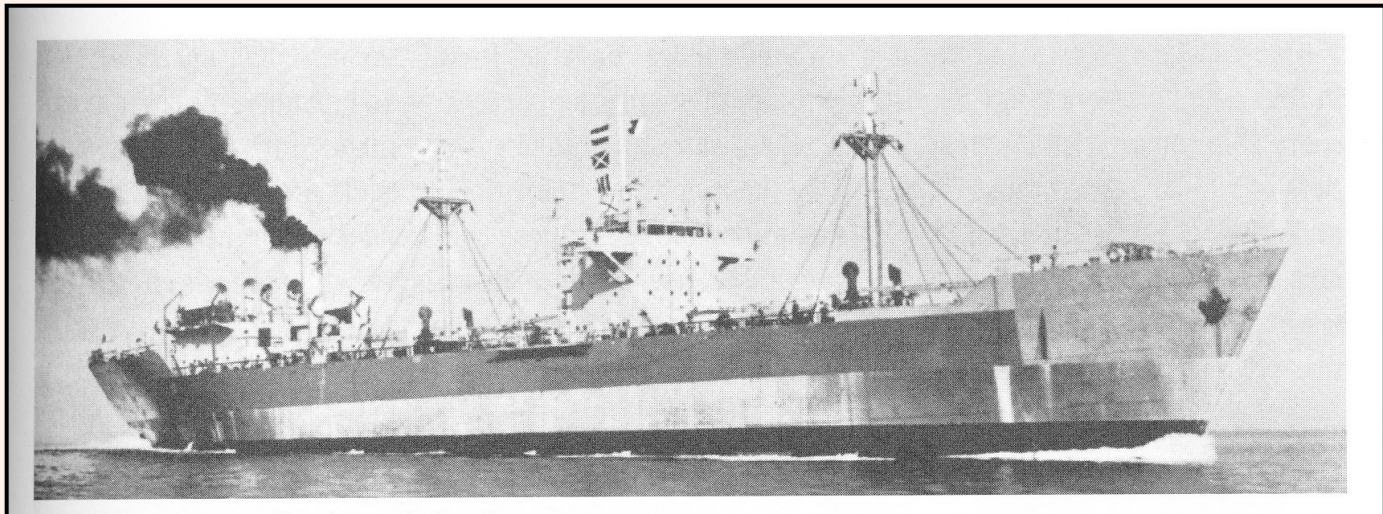


TABLE I
Description of the classes

The Japanese standard ship types were classified as follows. Measurements taken from Japanese sources are metric and could vary slightly within a class. Those quoted below relate to a typical sample vessel.

Class	Type	Length overall	Length betw perpendiculars	Breadth	Depth	Gross Registered tons (grt)	Deadweight tons (dwt)	Number built
1A	General/cargo		128.00	17.8	9.8	6400+	10425	(3)*
2A	G/cargo	137.33	129.91	18.2	11.10	6600	11200 (summer)	131
3A	G/cargo	137.33	129.91	18.2	11.10	7200	10230	6
1B	G/cargo		113.09m	15.8	9.1	4667	7336	16
2B	G/cargo							none built
3B	G/cargo		115.00	16.1	9.5	5100	7000	3
1C	G/cargo		93.83	13.70	7.6	2700	4476	34
1D	G/cargo		82.3	12.2	6.2	1900	2850	22
2D	G/cargo		85.00	13.40	7.2	2300	4000	103
3D	G/cargo		98.00	14.30	7.5	3000	4750	14
1E	G/cargo		60.00	9.5	5.0	830	1320	14
2E	G/cargo		60.44	9.5	5.45	873	1581	457
3E	G/cargo		60.44	9.5	5.45	884	1560	**
1F	G/cargo		50.00	8.4	4.2	490	771	21
1K	Ore/Cargo		120.63	16.4	10.0	5244	8433	20
1TL	Tanker, Large		153.00	20.0	11.5	9977	15600	23
2TL	Tanker, Large		148.00	20.4	12.0	9951	16600	33
3TL	Tanker, Large		150.78	20.4	12.0	9961	15067	5
2AT	Tanker, ex-cargo	137.33	129.91	18.2	11.1	6700		(34)***
3AT	Tanker, ex-cargo	137.33	128.26	18.21	11.1	7244		(2)****
1TM	Tanker, Medium		120.00	16.3	11.5	6400	10425	26
2TM	Tanker, Medium		93.00	13.8	7.3	2850	4722	43
2ET	Tanker, ex-cargo		same dimensions as 2E above					135
3ET	Tanker, ex-cargo		same dimensions as 3E above					none built
1TS	Tanker, Small		65.00	9.96	4.72	1020	1479	5

Japan. Jeg hadde heller ikke vist om dette hadde jeg ikke kommet over boken til Mr. S.C. Heal.

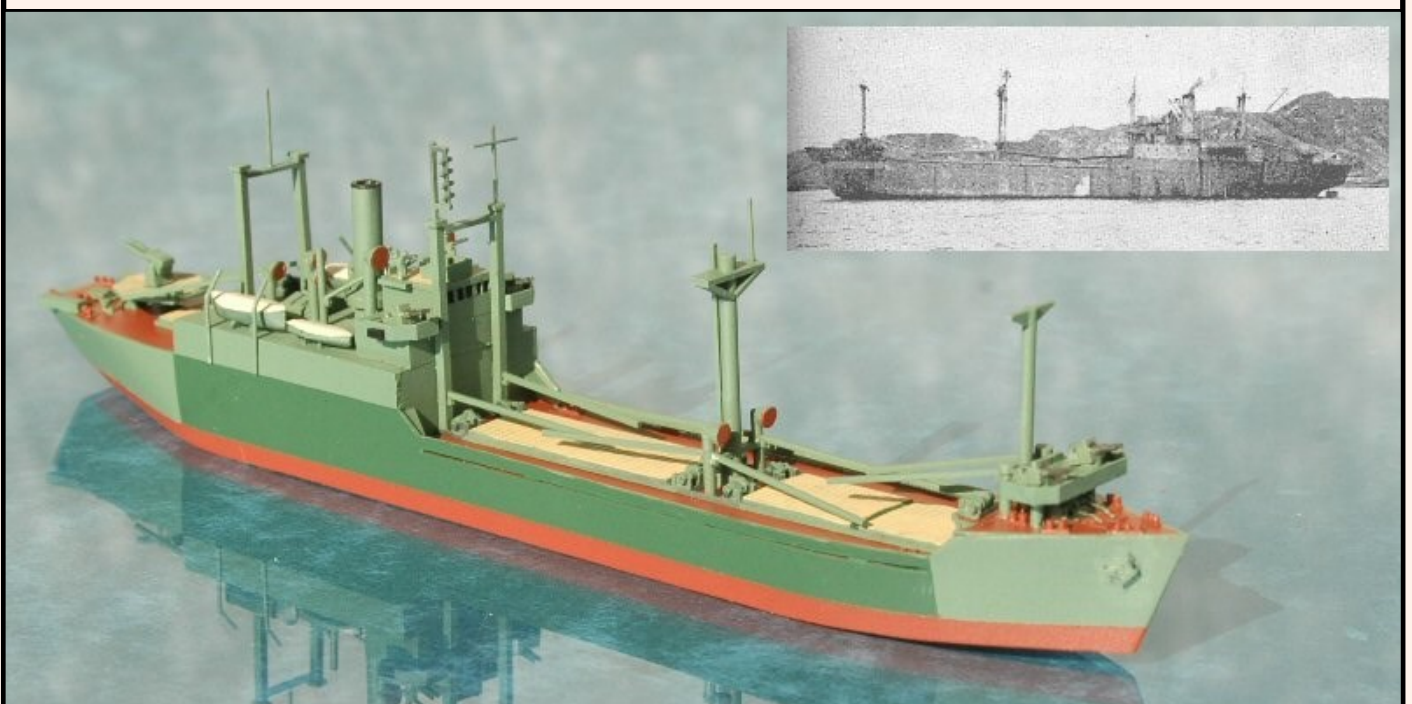
Til høyre ser vi et av de første «A skipene slik det så ut ved levering. Noen skjønnet var det ikke. Men pragmatisk.

Som en vil se ble det også bygget noen standard skip av typen tank. Det noe morsomme her er at to av dem ble bygget om til hvalkokerier rett etter krigen. Med tillatelse fra amerikanerne, da det gjaldt matforsyningen til et folk som sultet.

Her ser vi en miniatyr modell av EDOGAWA MARU bygget nai 1944 og som ble senket av USS SUNFISH 17.11.1944 i Øst China Havet. Symptomatisk for de fleste av dem. Et kort liv. Eiet av OSK. Nedenunder vil dere se et annet standard skip i Japan— HITACHI MARU NO. 4



som var av type 3D. Legg merke til den merkelige malingen av disse standard skipene fra krigen. Uvante saker. Det ble bygget 14 skip av denne typen.



Kommers læster som måle enhet for seilskip i gamle dager—hva er det for noe???

Jeg har fra tid til annen arbeidet og puslet med skips registre fra skikkelig gamle dager, bilder av skip fra 1850 og tidligere, og stadig blitt konfrontert med tonnasje i commerce læster—eller kommers lester. Skipets tonnasje ble i registret oppgitt i så og så mange lester, ikke i register tonn. Slik som dette registret man ser et utsnitt av her, side 64 i H.E. Møllers «Aarlige klassefortegnelser over Norske Skib». Dette er en forløper til Det Norske Veritas sine register bøker. Og som man ser omkranset av den røde ovalen, «*Drægtighed i Komm.L.*»

Og da blir det å «grave litt» da!! I Norsk Historisk Leksikon. Kultur og samfunn ca. 1500-1800 sier man, og jeg siterer: «*Skipsmål. Lesttallet for et skip skulle angi lastekapasitet. Når en av og til kan finne forskjellige lesttall for et og samme skip, har det sammenheng med flere ting. Dels var det, i hvert fall i 1600-årene, flere avvikende målemetoder i bruk; dels*

SKIBSBYGGERIET																143
64																
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	
№	Skib og Skipper.	Klassifikation.		Tøking.	Drægtighed i Kom. L.	Bygningsst.	Materialier, Forhudning, m. M.	Dybaende.	Hjemsted.	Rederi.	Sjæste Besigtelse.	Forsikrende Forening.	Anmærkninger.			
		Varighed.	Klasse.													
1	Falcon, Wedel Jarlsberg, J.	B	1	S.	172½	42	Thm.	F. eb.	17	Frs.	J. Wedel Jarlsberg.	2. 61 f.D.				
2	Falken, Hansen, J.	*)	A	1	Bg.	60½	58	Kø.	E. F. t.	9	Ski.	A. W. Bomhoff.	11.58 f.L.			
3	— Larsen, L.	B	1	Sl.	13½		Trø.	F., ftø. 58.			Trø.	I. H. Ludvigsen.	7. 61 T.			
4	Familien, Hansen, P.	B	1	8	Bg.	96½	38	Tvs.	E.	12½	Tvs.	H. Pedersens Enke m. Fl.	3. 60 f.Ar.			
5	— Holst, N. C.	A	2	8.	182	14	Hsd.	E., ob. F. 59, eb. F.	16	Hsd.	L. F. Holst.	2. 61 f.D.				
6	— Larsen, T.	B	1	Sk.	32½	53	Sf.	F. eb.	9	Sf.	H. Andreassen.	2. 61 f.D.				
7	— Nielsen, C.	4	A	2	J.	17	59	Bgn.	F. E.	9	Bgn.	P. Solensteen.	60 f.			
8	— Olsen, H.	B	1	7	Bg.	131	48	Ør.	E. F.	13½	Ør.	M. Danjelsen.	3. 60 f.Ar.			
9	— Olsen, N.	B	1	4	Bg.	68½	33	Tvs.	E. F.	11½	Tvs.	Niels Olsen.	3. 60 f.Ar.			
10	— Stranger, P.	2	A	1	S.	194	58	Dmn.	F. E. eb.	16	Cia.	Ludvigsen & Schjelderup.	11.61 f.D. V. Ag.			
11	Familiens Haab, Larsen, S. A.	A	2	5	Bg.	115½	53	Tvs.	E. F.	13	Tvs.	P. Clemmetsens Enke m. Fl.	3. 60 f.Ar.			

*) til ultimo 63.

Side 64 av H. E. Møllers «Aarlige Klassefortegnelser over Norske Skibe»

kunne lasterom eller dekk være mer eller mindre hensiktsmessige for den aktuelle lasten; endelig hadde man, på 1600-tallet som senere, to hovedtyper av lest; **kommerse-lest** (fiskevare lest fødevarer lest eller bare lest) og **trelast lest**.

Flere forordninger i 1600-årene søkte å skape orden og ensartethet i skipsmålingsteknikken, men det var trolig først rundt midten av 1700-tallet det lyktes. Etter instruks 26.januar 1769 skulle lesttallet beregnes på grunnlag av en rekke indre bredde- og dybdemål; ved å sammenholde disse med en fast beregningskala framkom lesttallet, enten som en kommerse-lest à 5200 **pund** (cirka 2600 kg) eller som trelast-lest à 4000 **pund** (cirka 2000 kg). Forholdet mellom de to lesttypene ble dermed i prinsippet 1:1,3. Særlig tidligere hadde det vært temmelig varierende, slik at de dobbelte sett lesettall for en rekke skip, som en kan finne i



tollbøkene, ikke viser noe fast samsvar. Som et gjennomsnitt kan en regne 1 trelastlest = $2/3$ eller $3/4$ kommersel-ester.

Til venstre her har vi et maleri av «Den yndige kone» av Kristiansand, på 33,5 kom.læst. Jeg må innrømme jeg er litt mer klokere enn før, men det mangler den fulle forståelse. Men litt mer graving viser—fra Wikipedia—at; Når skipsstørelsen oppgis i kommersel-ester, regner man normalt en lest som vel 2 register tonn. Og da blir det lettere å se at

«konen» til venstre hadde en register tonnasje på cirka 67 register tonn. Da begynner jeg å få den riktige forståelsen på skutas størrelse.

Det må forresten sies at det var et aldeles trivelig navn på en liten brigg. Og legg merke til leseilene ytterst ute på siden av de øvrige seilene på fokke-mast og stor-mast. Det er uventet for meg at det var noe de gjorde på et skip bygget i 1800

I Store Norske Leksikon sier man om DNV: *Det Norske Veritas (DNV) ble opprettet 15. juni 1864 av seks norske [gjensidige sjøforsikringsforeninger](#). Målet var at kontrollen av skip skulle foretas av et eget besiktigelsesapparat. Selskapet skulle undersøke skipets kvalitet og tildele det en bestemt karakter eller klasse, som igjen skulle være publisert i et register. Selskapet skulle også utarbeide regler for hvordan skip skulle besiktes og bygges.*

Behovet for dette var først og fremst et resultat av veksten innen internasjonal handel og norsk sjøfart, særlig fra 1840-årene. Lokalt forankrede ordninger med gjensidig sjøforsikring ble utfordret etter hvert som rederivirksomheter tiltok i størrelse og kompleksitet. Skip ble forsikret i mer enn én forening, ofte som en følge av den særegne norske ordningen med [partsrederier](#), der partsrederne var ansvarlige for å forsikre sin andel av skipet. Foreningene hadde etter hvert betydelig behov for [gjenforsikring](#) for å sikre sin egen virksomhet. Behovet for en uavhengig part som kunne fastslå skipets kvaliteter ble derfor påtrengende.

I registrene de første årene ble skip beskrevet i kommersel lester, og dette ble det klart var svært plundrete, spesielt da Lloyds Register allerede hadde gått over til tonnasjeangivelse i Register tons, enten Gross eller Net. Og det var vedtatt at et gross ton var lik 100 kubikk fot. Men fra 1876 ble det vedtatt at DNV gikk bort fra kom. lester til engelske tons. Dette var en stor forandring and justering av DNV til den nå mer og mer felles standard om tons, enten det var Bureau Veritas, Germanische Lloyd, og Lloyds i London.

Og dermed kommer man også over i opprinnelsen til ordet og betegnelsen Ton. Og det kommer fra det gammel engelske (og vel også nesten det nordiske) tun, eller tønne eller fat som vi også vil se. Tilsvarende på engelsk er «barrel». Og dette går langt tilbake. Det var

Et slag kapasitets mål på et skip—»Hvor mange tønner kunne man laste om bord i et skip? Og det var antallet—kall det gjerne tomme tønner—som gjaldt. Volum, ikke vekt eller laste evne. Så ble det forskjellige systemer for utregning som enkelt sagt gikk ut på å multiplisere lengde med bredde og dybde i fot. Dette er egentlig enkelt sagt, men i hovedsaken systemet. Etter hvert ble da det tallet man fikk delt med 100 og det ble sedvane at et ton tilsvarte 100 kubikk fot. På den tiden Kong Edward 1 og 3 regjerte i England ble det regnet at et ton (a barrel) inneholdt 210 imp gallons, eller det som tilsvarte 955 liter, og at vekten var ca. 2,240 pund (1.020 kg) Etter hvert ble det justering og nye lover, men med mindre forandringer.

I dag har vi en internasjonal konvensjon om gross og netto tonnasje vedtatt 23.juni 1969 med gjennomføring 18.juli 1982. Nå gjelder det alle skip og alle nasjoner. Og noen skip fikk en betydelig økning i tonnasje som f.eks. bilskip, der «kassen med biler» over værdekket ikke var medregnet i tonnasje, men nå ble det.

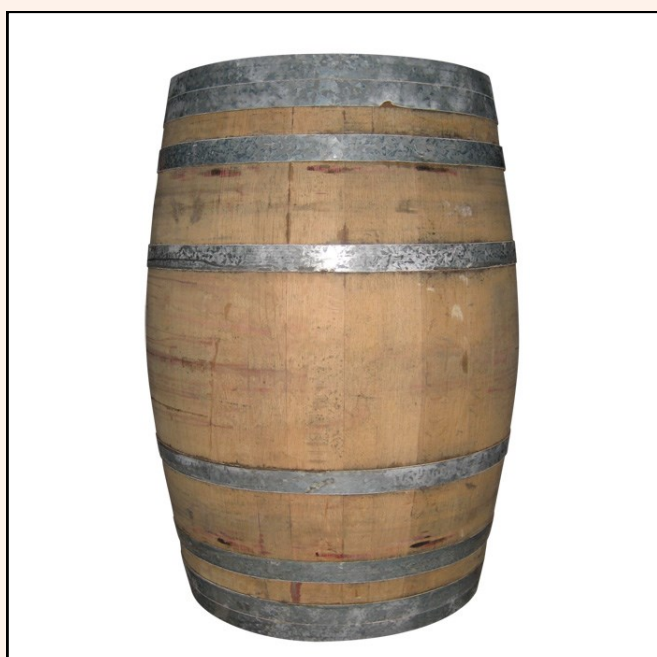
I tillegg har de gamle engelske vektene som ble brukt i manifeste og konnossementer blitt erstattet av det metriske systemet. Jeg bodde i Bristol i 1967 som trainee på et agent kontor og ble satt til å regne utfrakten på forskjellige laste partier som skulle losses i Avonmouth. Da sto vektene slik: 520 tons -10 hundredweights—3 quarter- 7 pounds. Dette måtte desimaliseres for å multipliseres med pound—shillings—pence som også måtte desimaliseres. Dette var noe helt annet enn å multiplisere 520,578 tonn med 230,50 pounds.

Dette var et mareritt av et arbeide, men det gikk jo greit til slutt. Men du verden hvor upraktisk!!! Og gudskjelov—i dag er også Storbritannia metrisk.

TABLE 4.

AVOIRDUPOIS WEIGHT.†

16 drams, (<i>dr.</i> or <i>drs.</i>)	make	1 ounce, (<i>oz.</i>)
16 ounces	"	1 pound, (<i>lb.</i> or <i>lbs.</i>)
28 pounds	"	1 quarter, (<i>qr.</i> or <i>qrs.</i>)
4 quarters	"	1 hundred weight, (<i>cwt.</i>)
20 hundred weight	"	1 ton, (<i>T.</i>)



Her er en klassisk fransk vintønne med rominnhold for 225 liter. På mange måter kan en si at dette er begynnelsen på betegnelsen tonn hva gjelder skips registrering og brutto tonnasje.



MANX QUEEN i sjøen på vei fra eller til Isle of Man. Det ser ut til at passasjerene hadde god bruk for sjøsyke tabletter på den turen.



Så ser vi OSLOFJORD i flyte-dokk i Hoboken en gang det ikke gikk så bra.

Og nederst ligger NORMANDIE til Cie. Generale Transatlantique på siden etter at hun kom i brann under arbeider om bord for å gjøre henne klart til trossettransport skip i amerikansk tjeneste. Vannmengden man brukte



for å slukke brannen, gjorde henne til slutt ustabil, og hun rullet over. Etter berging ble det hugging.