

Nr. 14-2023

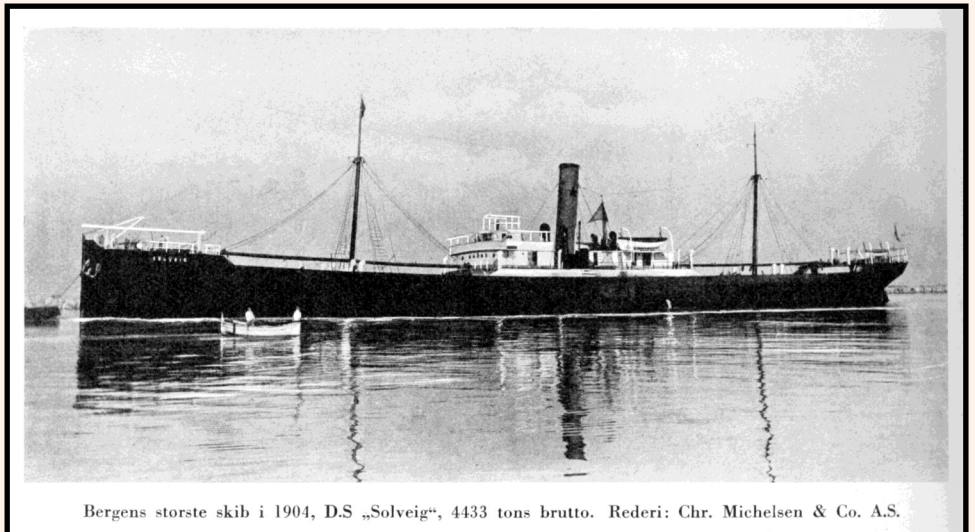


FORENINGEN SKIPET

NORSK 1973
SKIPSFARTSHISTORISK
SELSKAP

Her kommer den siste snutten for 2023 og det har blitt 14 stykker av den dette siste halvåret. Eller det vil si—siden de siste dagene av september. Jeg har allerede første nummer for 2024 klart. Det blir noen små forandringer, ellers vil det gå i de samme sporene og på maksimum 10 sider. I dette nummeret blir det litt om et engelsk rederi, og deretter bare ting og tang om norske forhold, rederier og mennesker.

Som en liten forsmak på en artikkel lenger bak i denne snutten, tar jeg med et bilde av D/S SOLVEIG som tilhørte Chr. Michelsen fra 1901. Det var i 1904 Bergens største skip. Det er litt pussig med Chr. Michelsen, men han hadde stort sett ikke noe system på navnene på sine skip. Bortsett fra SOLVEIG som av en eller annen grunn ble brukt to ganger. Ellers var det navn fra alle retninger og mulige årsaker. Pussige greier.



Bergens største skip i 1904, D/S „Solveig“, 4433 tons brutto. Rederi: Chr. Michelsen & Co. A.S.



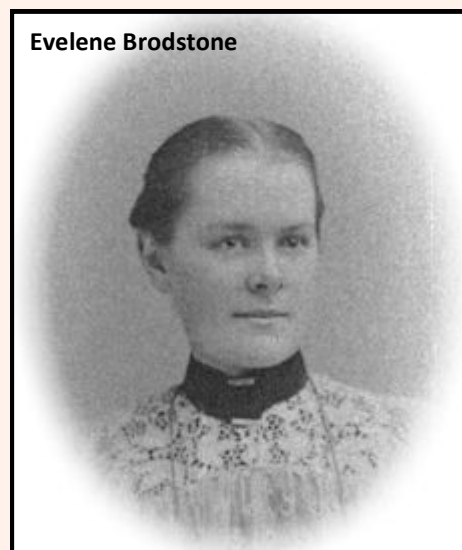
BLUE STAR LINE—Et kjent og ikonisk britisk rederi.

Til venstre her ser dere et av de—etter min mening—stiligste og vakreste skorsteinsmerkene på noe rederi. Det er Blue Star Line som ble stiftet i 1909 av brødrene William og Edmund Vestey. Deres bakgrunn og økonomiske resurser kom fra import av kjøttvarer og oppbevaring og lagring i fryserom fra 1890. Selskapet deres fikk navnet Union Cold Storage Company. I den første tiden var det import fra USA og Syd-Amerika, men de fant nye kjøpesteder etter hvert, både i Russland og i China. Etter hvert åpnet det seg for tanker om å ha sine egne skip for sine egne transportere. Tankene ble til kjøp av to kjøleskip fra Shaw, Saville and Albion—RANGATA og PAKEHA. Disse fikk navn knyttet til Russland da planene var å bruke dem for transport av frossen laks. Men fra 1911 ble navnene BRODMORE og BRODERICK. Og dette ble navneskikken frem til 1915, det vil si navn med prefix BROD- Deretter gikk de over til STAR navn som STUARTSTAR i et ord, før det ble to ledd i navnet som f.eks. IMPERIAL STAR.

Og her kommer vi til det andre som gjorde en liten «snutt» om Blue Star Line virkelig interessant. BROD-navnene på skipene kom rett og slett fra familie navnet til Evelene Brodstone 1875-1941. Hun begynte som stenograf i Vestey Cold Storage i Chicago i 1895 og fikk USD 12,- per uke. Hun vokste opp på en farm nær Superior i Nebraska, og skulle vise seg som en fremragende skole elev med spesielt fokus på matematikk. Etter skolegangen begynte hun på Elliot's Business School i Burlington, Iowa med fagene stenografi og regnskap.

I Chicago viste hun seg snart som en fremragende medarbeider og ble forfremmet til personlig stenograf for Edmund Vestey og fikk USD 20,- per uke. Hun steg raskt i i selskapet som jo også var i sterk vekst og ble først revisor, deretter manager for Vestey brødrenes amerikanske avdeling. Til slutt ble hun revisor og regnskapsansvarlig for hele Vestey selskapet mot en årlig lønn på utrolige USD 250,000. Dette var den høyeste gasje noen kvinne hadde i verden. Hun reiste verden rundt for å etterse driften og regnskaper, kjøpe inn plantaser og eiendommer. Hun ble Vestey selskapet primære «troubleshooter». Det fortelles at da den ansvarlige for Vestey selskapet i Syd-Afrika stakk av med midlene i selskapet, forfulgte hun ham halvveis rundt jorden innen han ble knepet. En tøff, skarp og lynende intelligent dame med nese for forretninger. Så ble da de 12-13 første skipene i rederiet delvis navngitt etter henne.

Da William Vestey's første kone døde i 1923, giftet han seg med Miss Brodstone året etter, og hun ble Lady Vestey. Hun beholdt kontakten med hjemstedet i USA, sendte julegaver til skolebarna i Superior. Da hun døde, ble hennes aske gravlagt i Superior. Hun er dermed

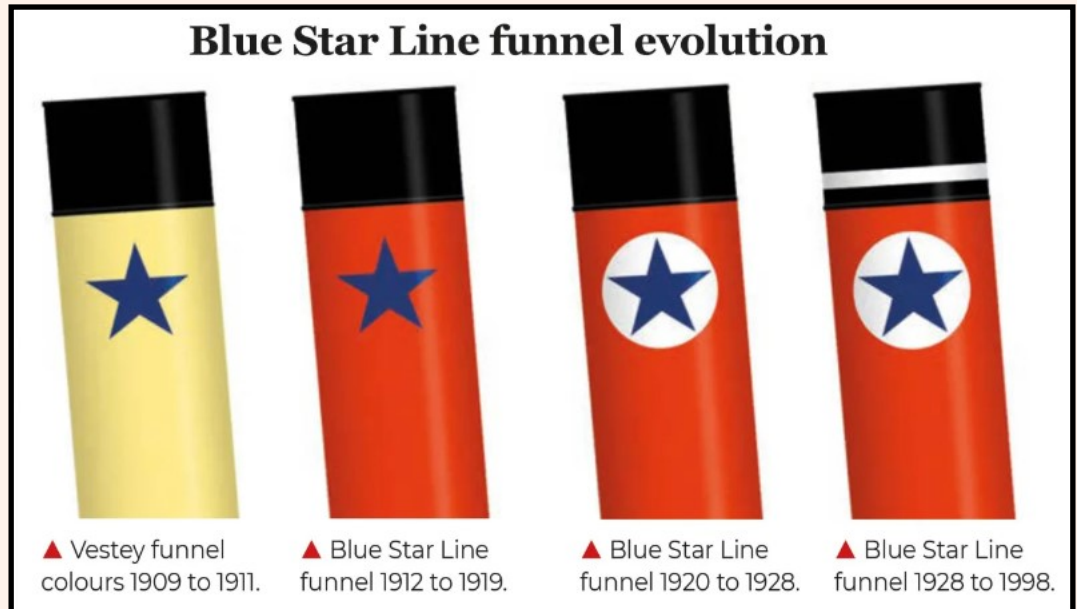


Evelene Brodstone

den eneste av engelsk adel som er gravlagt i Nebraska. Hun skjenket også land og midler til bygging av et sykehus i Superior som heter Brodstone Memorial Hospital. Kort sagt, litt av en dame.

Blue Star Lines utvikling av skorsteinsmerker går som dette. Men en tror at på de to første skipene var det også en kort periode med enten en rød eller gul skorstein med en svart topp. Deretter utvik-

let det seg som dere ser her. Viktig var det at i 1920 satte de inn den blå stjernen i en hvit sirkel for bedre kontrast. Og da den hvite stripen kom til nederst i det svarte toppfeltet, var det endelige merket nådd. Og det var interessant at de nesten hele veien beholdt den noe fir-



kantede skorsteinen som gjorde seg så utrolig godt med nettopp dette merket. Det ser vi spesielt godt på bildet av SOUTHLAND STAR bygget i 1967. Der de kjøpte second hand skip med strømlinje formet skorstein, ble merket adskillig mer knotete og «litt upassende».



Høydepunktet for linjer, flåte og posisjon i engelsk skipsfart var nok i 1960. Så kom forandringene. Rederiet prøvde å følge med og gikk over til rene reefer skip og containerskip. Men de ble for små og valgte å selge seg helt ut fra skipsfart i

1998-2000. I dag er det kjent som Vestey Holdings og det er et privat selskap stort sett eiet av familien og regnes som et av de mest velstående i Storbritannia. Gjennom en periode fra 1911 til 1998 eide de 150 skip, men hadde også eierinteresser i mange fler, enten i små datter selskaper, eller i direkte eierskap i andre rederier. Eierne hadde stor sans for rederi, skip og sine ansatte. Det er fremdeles en sterk «korps-ånd» blant de tidligere seilende.



Skipsreder Mogens Thorsen liv og stiftelse.

Jeg fortalte tidligere litt om Mogens Thorsens kone og adoptiv datter som drev rederiet for enken etter Mogens Thorsen da han døde. Men Modens Thorsen var selv en ganske bemerkelsesverdige reder og personlighet. Han var født i 1790 i Christiania og døde samme sted i 1863. Faren var kjøpmann og skipsfører, så det var naturlig at Mogens fulgte faren ut på havet, og selv ble skipsfører. Det fortelles at han fikk en meget dramatisk start som en meget ung skipsfører da han i 1809—under Napoleons krigene, førte sluppen ENTERPRISE for en reise fra Stavern til Århus under engelsk blokade. Sluppen ble stoppet av en engelsk fregatt, fikk prisemannskap om bord, men unnslopp i sterk storm og seilte inn til Kragerø istedenfor Sverige slik det var befalt. I Kragerø fikk han hjelp til å overmanne prisemannskapet og redde sluppen. Han seilte videre som skipsfører frem til midten av 1830 årene. Da hadde han allerede grunnlagt sitt eget rederi en ca.

seks-syv år tidligere. I begynnelsen satset han på innkjøp av eldre skip, men gikk snart over til å bygge sine egne skip. Der de absolutt fleste rederi i Christiania satset på en kombinasjon av handelsvirksomhet som det primære, og skipsfart som attåt mest for å transportere egne varer, satset Mogens Thorsen bare på rederidrift. Og han satset på store skip. Da emigrantfarten tok fart, var det mange rederier i Christiania som etablerte seg i denne farten. Så også Mogens Thorsen, som ble den ledende i Christiania.

I 1826 giftet han seg med Elsbetha Heftye, og fikk dermed et stort tilskudd til sin formue—og greit med lån også vil jeg tro. For svigerfaren var Thomas J. Heftye d.e. far til bankmannen med samme navn.

Det som skulle få Mogens Thorsens navn inn i historien og gjøre at en Oslogate ble oppkalt etter han, var han og konas kjøp av eiendommen—eller helst løkken—Bellevue i 1835. Stedet brukte de til feriested om sommeren. Eiendommen var det store stedet ved begynnelsen av Bygdøy Alle og der Norsk Hydro bygget sitt nye hovedkontor. Det skulle etter hvert bli en av de beste eiendommene i



Oslo. Da de to var uten livsarvinger, bestemte de seg for at en betydelig del av deres formue (200.000 spesiedaler) skulle gå til en stiftelse til beste for «50 værdige uforsørgede Enker og ugifte Kvinder af den dannede Klasse». Stiftelsen skulle ligge på en del av løkken, og planene skulle settes ut i live ved den lengst levendes død. Ved Betha Thorsens testamente av 1886 fikk stiftelsen navnet «Mogens Thorsens og Hustrus Stiftelse». Betha døde bare to år senere og stiftelsens formål ble da tatt til forfølging. I 1898 sto et stort og monumentalt hus bygget på eiendommene, med ansikt mot den nederste delen av Bygdøy Alle. Dette sto frem til 1958 da man begynte å rive det for å gi plassen til det nye Hovedkontoret til Norsk Hydro. Nytt bygg for stiftelsen ble bygget på den opprinnelige eiendommen, med adresse Niels Juels gate 19. Dette sto ferdig 1970. Og Mogens Thorsen fikk også en gate oppkalt etter seg. Den er en stille parallell gate til Bygdøy Alle.

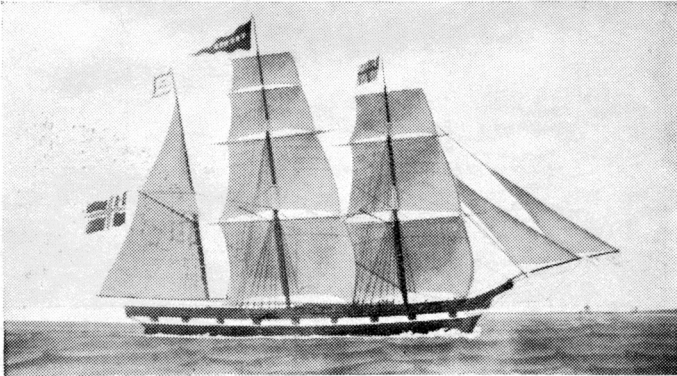
Her er den nye bygningen til stiftelsen. Moderne og vakker. Øverst oppe i venstre hjørne ser vi Bygdøy Alle.



Og nederst ser vi den opprinnelige hovedbygningen for stiftelsen med plass til femti enker eller ugifte kvinner. Alle hadde egen stue og kjøkken, men måtte leve med toalett på gangen. Den ser flott ut, men hadde sine upraktiske sider.



I og med at Mogens Thorsen opererte så tidlig på 1800 tallet, er det ikke lett å få full oversikt over de skip han eide. Men her har vi en oversikt fra NMM Malmstein register. Og jeg hadde bilde av TEGNER i mine arkiver og bibliotek.



Bark »Tegnér«

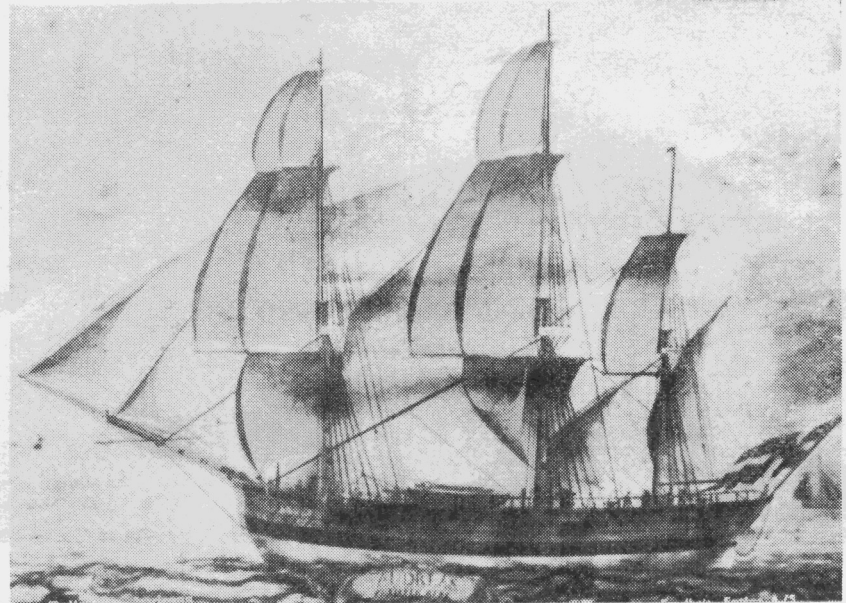
var bygget i Risør av tre og målte 231½ kommerseselest. Den tilhørte i 1864 M. Thorsens Enke, Christiania, og blev i 1873 kjøpt av T. Heyerdahl med flere, Christiania. Forliste i 1875.

Av førerne nevnes: K. K. Lovold, L. O. Dahl, O. O. Jacobsen, fra 1869 T. A. Torgersen og fra 1873 J. B. Fieldstad.

ACHILLES	Skip
ANDREAS (1782)	Skip
ANNETTE (1844)	Bark
ARGO (1848)	Bark
HIMALAYA (1855)	Fullrigger
JOHANNES TØNDER (1803)	Bark
MARY (1869)	Bark
TEGNÉR (1805)	Bark
VALKYRIEN (1848)	Bark
ZEPHYR	Bark

I forrige «snutt» hadde jeg med et bilde av HIMALAYA som også tilhørte Mogens Thorsen.

Ytterligere graving i egne arkiver får frem et bilde av ANDREAS bygget 1782 og overtatt av Mogens Thorsen i 1829 samtidig som han var fører noen år. En kan trygt si at det allerede var et gammelt skip da herr Thorsen overtok det. Og det ser ut som om det var i bruk helt frem til 1855, og da var det kommet opp i den anselige alder av 73 år. Ikke verst for en gammel tre-skute. Det er usikker hvor hun ble bygget, men det antydes Vestfold.



Fullrigger «Andreas»

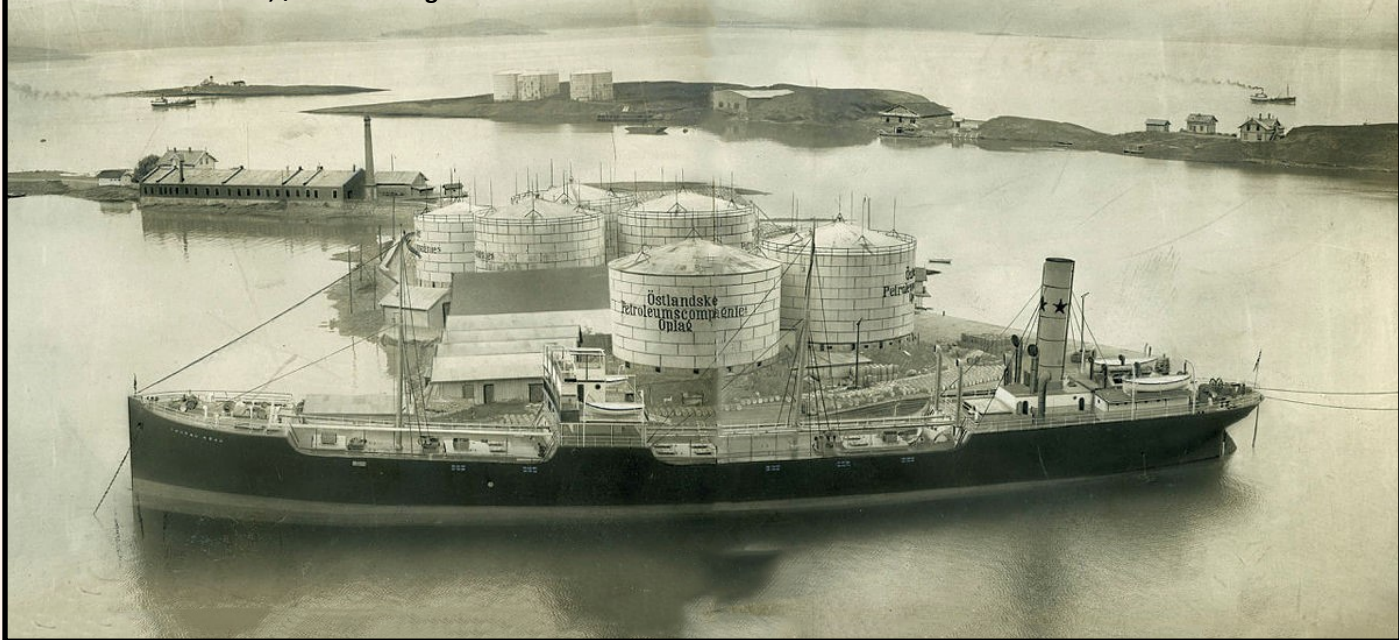
kaltet «Store Andreas», målte 173½ kommerseselest. Skuten var hjemmehørende i Kristiania. Reder 1829 Mogens Thorsen. Den førtes i 1829 av Mogens Thorsen, i 1833 av A. Petersen og i 1837 av O. Frederiksen.

Det ser nesten ut som Mogens Thorsen er den reder fra første halvdel av 1800 tallet som har det største og varigste ettermælet via det store beløpet han og hans kone skjenket til stiftelsen. Det er heller ikke mange redere som har en Oslo gate kaldt opp etter seg. I far-ten husker jeg bare Fred. Olsen Gate. Men jeg antar det er noen fler.

D/T CONRAD MOHR—et av Norges første tankskip. Disponert av Chr. Michelsen, på kontrakt til Vestlandske Petroleum. Men hva er bakgrunnen for navn, rederi og befrakter????

Nedenfor ser dere bilde av damp tankskipet CONRAD MOHR bygget 1909 som et av det absolutt første tankskipene under norsk flagg. Og litt utrolig, det var Skipsreder Chr. Michelsen, kjent som vår statsminister i 1905 og en av hovedmennene som ledet Norge ut av unionen med Sverige. Han var utdannet advokat, men hadde en kort periode som advokat, og slo seg så på forretninger. Han ble skipsreder i 1884 ved kjøpet av D/S SLEIPNER, som skulle vise seg som en god investering. Han var en av de første som brukte både telefon og

D/T CONRAD MOHR underlossing ved Steilene i Oslofjorden.
Murhuset til venstre er i dag delvis selskapslokaler og et lite museum om Steilene, Østlandske og ESSO.



telegraf og selv sto for befraktning og drift av sitt kontor. Det fortelles at om han ikke fikk tilfredsstillende frakter, beordret han skipet hjem til Norge en kull, korn eller salt last for egen regning. Han ekspanderte raskt og kjøpte—eller bygde—relativt store skip. Det antydes at han omkring 1895 var landets nest største reder, bare Wilh. Wilhelmsen var større. Men hans hovedinteresse var allikevel politikken, og hans rolle i tiden omkring 1905 var av stor betydning.

Da han forlot politikken i 1907, var det oppgangstider i skipsfarten og han valgte å selge sine eldre og mindre effektive skip. Høsten det året satt han igjen med bare to skip. 1908 satte han i gang en kort og hektisk periode av en ny oppbygging av rederiet og fikk tre skip levert innen 1910 var ute. Et av disse tre skipene var altså D/T CONRAD MOHR som også var et av de første, om ikke det første, tankskipet bygget for norsk regning. Levert i 1909 av det britiske verkstedet R. Craggs & Sons, Middlesbrough og lastet ca. 6.500 ton dw.

Og så kommer de spennende spørsmålene! Hvorfor gikk Chr. Michelsen plutselig inn i tankfart og hva var foranledningen? Hvorfor dette navnet CONRAD MOHR? Og hvem var befraktere eller kontraktspartnere i skipet? Tankfarten var jo så absolutt i sin spede begynnelse.

Det letteste å svare på umiddelbart var befrakterne. Det var Vestlandske Petroleums Compagni, et norsk selskap opprettet i 1890 av DDPa (Det Danske Petroleums Aktieselskap) som var kontrollert av Standard Oil (senere kjent som ESSO) og en del ledende handelsborgere i Bergen. Dette selskapet fikk kontroll på markedet fra Lindesnes til grensen av Russland. Et tilsvarende selskap ble opprettet i Kristiania og fikk navnet Østlandske Petroleums Compagnie. Det hadde terminal og oljetanker på Steilene utenfor Nesodden landet. Standard Oil fikk knall kontroll med trusler, gode aksjeutbytter til sine partnere og alle forsøk på å få total markeds dominans.

Og det er når man graver i detaljene om Vestlandske at man finner Conrad Mohr som en av disse Bergens fremste forretningsmenn som går inn i dannelsen av selskapet sammen med danskene i 1890.

Vestlandske forsøker seg med transport i seilskip, men dette fungerer dårlig. De bygget om et seilskip til

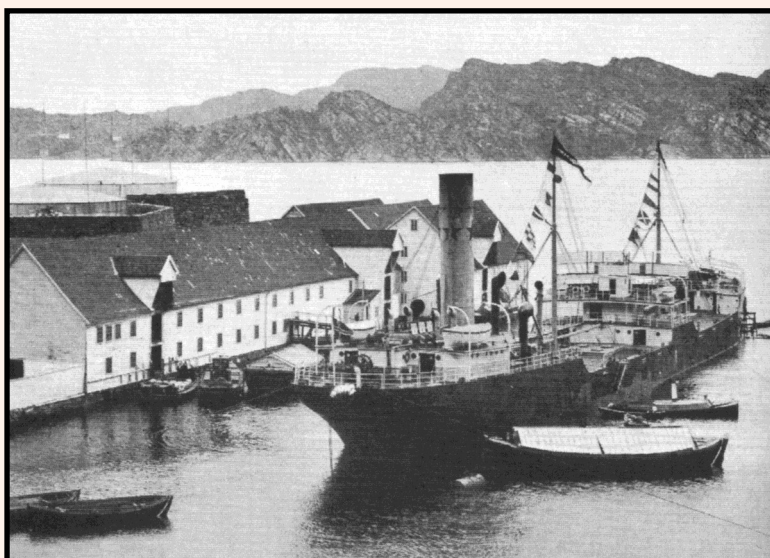
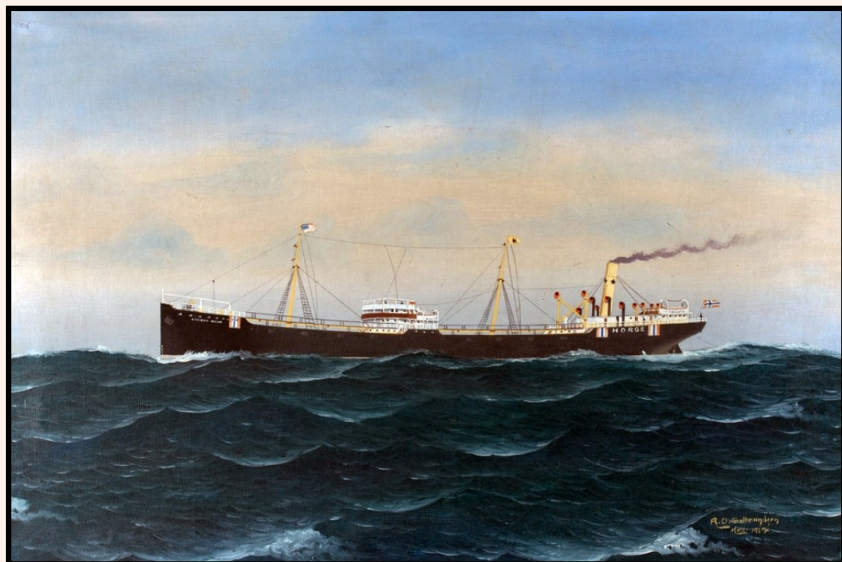
tankskip—UNIONEN, men det brant opp i 1898. Så fortelles det om selskapet at de gikk inn i et samarbeide med Chr. Michelsen og fikk da bygget tankskipet CONRAD MOHR. Og det viser seg også at både Conrad Mohr og Chr. Michelsen hadde gode kontakter fra før, og blant annet hadde sine praktfulle hjem bare få minutter fra hverandre. Så dermed et det flere interesser som fører til navnevalget CONRAD MOHR. Medstifter av selskapet, kjent forretningsmann i Bergen og venn av Chr. Michelsen. Tankskipet CONRAD MOHR gikk regelmessig i farten mellom USA og Norge med transport av petroleums produkter.

I 1919-20 trakk danskene seg ut av de to norske selskapene, og de ble nå rene underbruk av Standard Oil. I 1953 ble alt slått sammen til et nytt selskap— A/S Norsk Esso. D/T CONRAD MOHR blir snart det eneste skipet i flåten til Chr. Michelsen, og jeg tror det seilte med særdeles gode resultater, basert på Michelsens sikkert meget gode forhold til Standard Oil. Michelsen selv dør i 1925. Sønnen Einars som var tatt opp i farens firma, døde 1921 under

tragiske omstendigheter i Berlin på vei til Davos.

«Gullfuglen» D/T CONRAD MOHR fortsatte å seile frem til 1930 da hun ble solgt til greske kjøpere og fikk navnet IRINI. Hun blir senket i 1940 av en italiensk u-båt, da under navnet ATLAS.

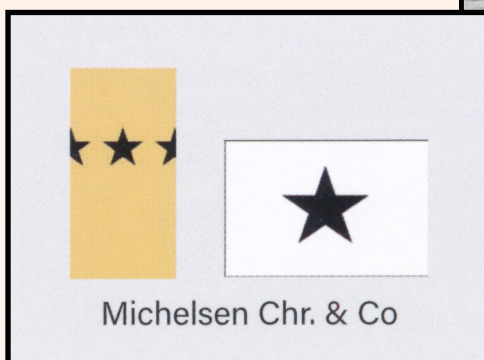
CONRAD MOHR i Skålevik nær Bergen.



Men det spennende rundt Vestlandske og Østlandske samt ESSO er ikke over. Da de to selskapene ble slått sammen, var det også nært samarbeide mellom de to og Vallø Olieraffineri utenfor Tønsberg. Her var Haakon Hauan direktør og en karismatisk sjef. Han var utdannet kjemiingeniør, hadde en to års periode i arbeide for Colgate i USA, før han reiste tilbake til Norge. Han ble ansatt som teknisk leder ved Vallø i 1900, og administrerende direktør i 1905. Hans dyktighet og kjennskap til olje raffinering og distribusjon gjorde at han ble utnevnt til formann i administrasjonen for Standard Oils datterselskaper i Norge. Stillingen hadde han frem til 1936. Som en æresbevisning for sin innsats ble Østlandske Petroleumscompagnis nye tankskip i 1935 gitt navnet HAAKON HAUAN.



Det navnet må jeg innrømme var også noe jeg lurte på—hvor kom det fra??? Mannen selv døde i 1961—90 år gammel. Skipet HAAKON HAUAN levert i 1935, overlevde krigen og seilte frem til 1960 da det ble solgt for hugging i Scotland. Bildet viser henne med ESSO i skorsteinen. Til venstre et bile av Haakon Hauan selv.



Til venstre ser vi skorsteinsmerke og selskapsflagg til Chr. Michelsen. Under ser vi mannen selv i to fotografier, det første som ung mann og det andre fra toppen av karriere og liv. Han døde som en velholden mann og ga bort det meste til grunnlaget for en stiftelse.



Scandi Line fergen SANDEFJORD som gikk mellom Sandefjord og Strømstad



PRINSESSE RAGNHILD i Color Line farger, men før ombygging



Nederst ser vi BOHUS II i fergefarten mellom Sandefjord og Strømstad.

