

Så en ny runde med Angloship

Den første er M/S «NORDIC TALISMAN»

Så er det «Nordic Talisman». En bulker på 80.000 tonn. Mannskap kincslsk, inklusiv steward. Offiserer fra Scotland. Bra sjøfolk, men det går ikke an å gi dem nogen instruks mens vi holder på med jobben. De går sin egen vei. Husker en episode mens vi holdt på med proviantering. Klokken var 12. De gikk inn til lunch. Hadde 4 sekker ris, 2 sekker mel og noen kartonger egg liggende utenfor proviantrommet. Så begynte det å regne som bare faen. Stueren gikk inn i messen og spurte om de kunne hjelpe til å få varene inn i korridoren. Ikke tale om. Middag er middag hos disse karer. Han stueren og meg slet oss i hjel for å få saker inn under dekk før det ble for sent. Men det er små problemer sammenlignet med det som følger nå. Disse 2 bulkbåter og de 2 svoveltankers hadde samme Sulzer hovedmotor. Samme dimensjoner på stempler, cylindre etc. Rederiet fikk det til å dokke inn «Nordic Talisman» og «Nordic Louisiana» samtidig ved samme kai. De fant på att det lønnet seg å bytte disse store maskindeler fra ett fartøy til ett annet. Vanligvis arbeid for flytekraner. Men det koster. Så det ble Köpcke i dette tilfelle. Og hvem er Köpcke? Just ja, Jan og skipperen på proviantbåten «Saskia» selvfølgelig---

Vel, vi har vært med i slikt arbeid mange ganger før i Stolt Nielsen og Salen. Ikke uten risiko. Vi fikk senket proviantbåten Nelly en gang. Ikke moro å se på da de holdt på å låre ned en cylinderliner på flere tonn fra denne «Talisman». Vi hadde flyttet «Saskia» vekk fra skutesiden til de kom på høyde med lukekarmen for sikkerhets skyld. Så inn til skutesiden igjen. Det gikk bra. Måtte gjenta denne manøver flere ganger for å ta imot et stempel og topplokk. Så opp til denne «Louisiana». Denne båten var utstyrt med 4 pumperom. Dessuten måtte de holde temperatur på lasten. De fikk denne cylinderliner fri fra skuten vår. Så ble det stopp. Ikke nok steam---. Ikke til å tro! Vi hadde flyttet «Saskia» i en fart selvfølgelig. Denne cylinderen begynte å gli nedover helt til det ble slakk i wire. Kan ikke hjelpe for det. Men artig å se på. De ble nødt til å stoppe flere pumper for at få opp steamen. Vel, liker ikke den slags arbeid. Livsfarlig når de bruker egen lastebommen på skorstein. De blir jo aldri brukt og ligger og ruster. Men det gikk bra denne gang også. Gudsjelov. Dette var «Talisman».



NAESS CRUSADER

Store rederier har som oftest proviant og teknisk inspektør som skal kontrollere kvalitet på varer som blir levert av skipshandler. Og det ble selvfølgelig meg som ble konfrontert med disse karer mens jeg holdt på med jobben. Vel, noen av dem er det greit å samarbeide med. Men det finns unntak. På «**Anglo Nordic**» fikk jeg å gjøre med en gubbe fra Glasgow som het Mc. Lennon. En riktig asosial idiot. Han begynte å jage på folk med det samme han satte fot på dekk. Han skulle helst tatt flyet tilbake igjen samme dag. Han var ikke særlig populær hos mannskap heller. Rene katastrofe for han som er stuert ombord. Det verste jeg har vært med på er følgende. En dag ut på høsten fikk vi den store bulkcarrier «**Nordic Crusader**» inn til Europoort. På denne kaien kunne vi kjøre lastebil. Slapp å bruke proviantbåt. Begynte på jobben klokken 2 ettermiddag. Hadde med meg 8 mann fra land. Kaldt som faen, men arbeid gikk bra. Mannskapet fra Pakistan eller Banglades. Hindu stuert. En hyggelig kar. No problem. Klokken 6 ble vi invitert til middag av denne stuert. Disse riggere, meg og 2 sjåførere. Fikk servert et førsteklassen måltid. Vi var nettopp begynt på middagen da han Mc. Lennon kom inn i messen. Vi skulle ut igjen på dekk og sette igang med det samme ellers kunne vi bare gå på land. Ikke sett maken til slik oppførsel før. Hadde lyst til å be ham reise til helvete. Men da hadde jeg blitt arbeidsløs og Köpcke en kunde mindre. Måtte ta meg sammen og holde kjeft. Snakker om lazaros---!. Har vært bort i denne tullingen flere ganger. Mer om det senere.

Fortsettes

Jan Klerk presenterer:

ANGLO NORDIC SHIPPING COMPANY LTD

To av de største kunder vi hadde hos Köpcke var Stolt Nielsen og Anglo Nordic Ltd. Sist nevnte rederi var livsverket av Erling Dekke Naess, senere sønnen Arne Naess. Hele rederiet ble overtatt av P&O og Hilmar Reksten senere. Begge med 50% av aksjer. Samtlige fartøy seilte den gang under engelsk flag. Managers Denholm-Glasgow.

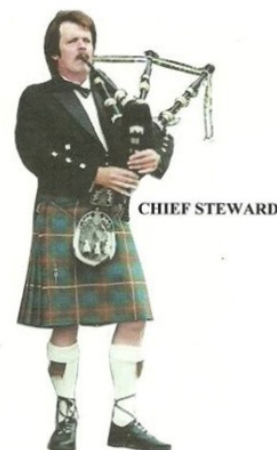
Kan si at jeg har vært ombord av de fleste skip som finns på denne skipsliste. Særlig søsterfartøy «**Naess Louisiana**» - «**Naess Texas**». «**Naess Talisman**» - «**Naess Parkgates**» og «**Chemical Explorer**» - «**Chemical Venturer**». Disse 6 fartøy hadde i mange år sine faste ruter til Rotterdam - Botlek området. Det var senere at prefix **NAESS** ble erstattet med **NORDIC**. Har vært med på mye rart i dette rederiet. Det har jeg tenkt å skrive om. Til å begynne med denne «**Nordic Louisiana**». So, here we go!



Ships Managed by
DENHOLM SHIP MANAGEMENT LIMITED

	Tons D.W.	Built		Tons D.W.	Built
m.v. Scotspark	27,075	1969	m.v. Sir Alexander Glen	166,417	1974
m.v. Glenpark	27,046	1971	s.t. Bangkok	61,879	1955
m.v. Spey Bridge	113,460	1969	m.v. Conon Forest	26,400	1969
m.v. Avon Bridge	142,800	1971	m.v. Caledonian Forest	27,920	1968
m.v. Eden Bridge	142,762	1972	m.v. Advara	26,590	1970
m.v. Stirling Bridge	118,287	1972	m.v. Troll Park	32,268	1971
m.v. Erskine Bridge	118,246	1973	m.v. Arctic Troll	32,268	1971
m.v. Severn Bridge	118,167	1972	m.v. Troll River	32,300	1971
m.v. Silver Bridge	142,800	1972	m.v. Troll Lake	32,300	1971
t.t. Burmah Beryl	72,060	1959	m.v. Industria	14,850	1976
m.v. Burmah Pearl	138,299	1973	m.v. Vancouver Trader	22,800	1968
m.v. Burmah Spar	74,350	1965	m.v. Vancouver Forest	26,700	1969
m.v. Burmah Peridot	138,299	1974	m.v. Vancouver Island	27,065	1972
m.v. Burmah Agate	60,700	1963	m.v. Scotstoun	26,880	1968
m.v. Burmah Garnet	59,660	1964	m.v. Muirfield	150,835	1970
m.v. Burmah Opal	61,565	1964	g.t.s. Euroliner	28,435	1971
m.t. Nordic Texas	27,957	1964	g.t.s. Eurofreighter	28,435	1971
m.t. Nordic Louisiana	27,898	1964	g.t.s. Asiafreighter	28,435	1972
m.v. Nordic Talisman	72,072	1967	g.t.s. Asialiner	28,435	1971
m.v. Nordic Clipper	152,649	1972	m.v. Norvegia Team	103,100	1972
m.v. Nordic Crusader	159,250	1973	m.v. Anglia Team	103,100	1972
m.v. Nordic Patriot	127,283	1973	m.v. Suecia Team	103,100	1973
s.t. Nordic Clansman	264,000	1973	m.v. Sevonja Team	103,100	1973
s.s. Nordic Conqueror	260,308	1972	m.v. London Team	103,100	1974
m.v. Chemical Explorer	28,622	1972	m.v. Scandia Team	103,100	1974
m.v. Chemical Venturer	28,622	1972	m.v. Allison Star	20,649	1960
m.v. Nordic Trader	72,030	1966	m.v. Loch Long	9,115	1965
s.s. Nordic Commander	264,000	1975	m.v. Loch Lomond	10,700	1975
m.v. Nordic Chieftain	159,250	1974	m.v. Loch Maree	10,700	1976
m.v. Sir John Hunter	166,417	1974	s.s. Al Dhafrah	269,197	1974
			s.s. Dalma	260,855	1975
			m.v. Tareus III	81,890	1964

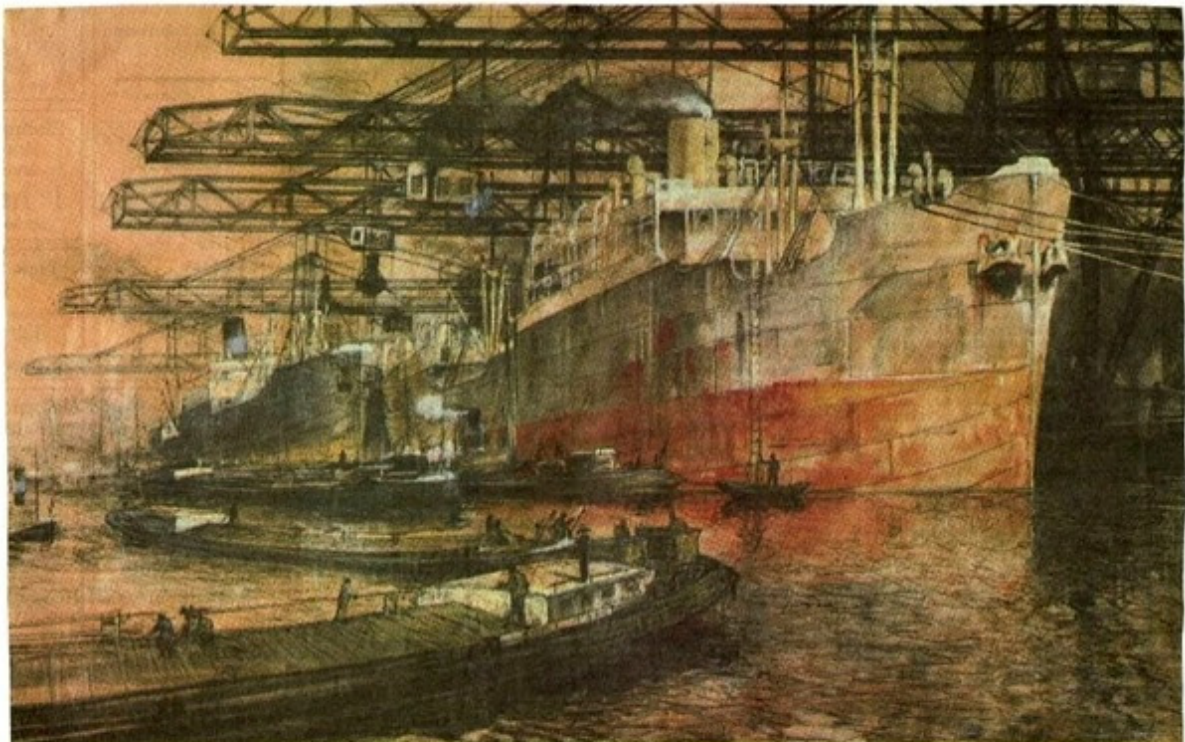
NORDIC LOUISIANA



Frans Swarttouw var losseplass for de 2 svoveltankerne «**Nordic Louisiana**» og «**Texas**». Likedan for de 2 bulkbåter «**Nordic Talisman**» og «**Parkgate**». Har jobbet med disse båter all den tid jeg var ansatt hos Köpcke. Ble særlig godt kjent med offiserer på «**Louisiana**» og «**Texas**». Hver tredje uke fikk vi en av disse fartøy inn. De seilte mellom Port Sulphur og Rotterdam. Men det ble vanskelig å få ombord varer på grunn av beruset skotsk mannskap den første tiden. De ble erstattet med en gjeng mørkhudete innfødte fra Bahamas. Men det ble ikke noget bedre. Disse i tur ble skiftet ut med folk fra India. Det ble et rent helvete selvfølgelig. Jeg ga anbefalte å bruke riggere fra land. Det ble gjort. Ikke flere problemer. Hadde med meg X mann som

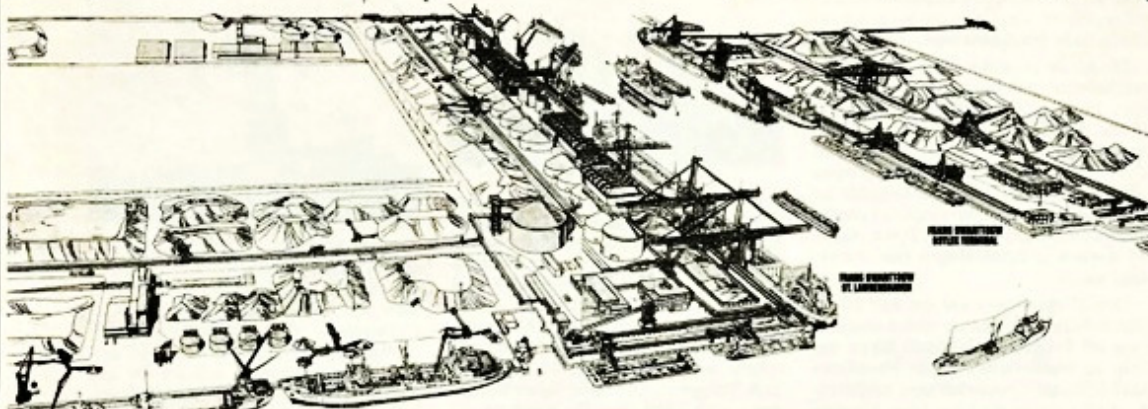
skulle greie jobben. Rigge opp proviantbom akterut etc,etc. Som regel hadde vi proviant og stores lastet inn i proviantbåten «**Saskia**».

Men tilbake til disse offiserer. Ble beste venn med Chief Steward på «**Louisiana**». Har aldri fått takk i navnet hans. Kalte han bare for Chief. Og jeg ble Jan. Ha-ha. Han var fra Skottland og antagelig nasjonalist. Båten ble slept inn til Botlek baklengs. Det tok omtrent en time før skuten var fortøyd. Han tok på seg nasjonaldrakt og stilte seg opp på toppen av styrehuset og begynte å blåse i sekkepipen sin. Steikegær'n denne mannen! Folk rundt omkring pekte på pannen. Han ga faen i alt. Ikke til å tro. Han holdt på med dette tullet til skuten klappet til kai. Som oftest var det jeg som hoppet ombord som første mann. Rett opp til lugaren hans. Har vært med på denne seremoni i mange år. Ble møtt med: Hey Jan! Skal bare skifte klær. Da kan vi sette igang. Du vet hvor isskapet er hen? Kjempekar. Det finns ikke mange av den slags. Ikke noe «Fucking Köpcke!». Bare moro!



Het museum laat op de 'Rotterdamse' expositie ook deze gekleurde krijttekening van de Rotterdammer Johan Hendrik van Mastenbroek (1875-1945) zien. De tekening is ongedateerd, maar moet in de jaren '20/'30 zijn gemaakt. Het gaat om een havenbeeld bij de laad- en losbruggen van Frans Swarttouw aan de Waalhaven.

Frans Swarttouw i Rotterdam, störst på bulkgoods



Världens största företag för hantering och lagring av bulkgoods, Frans Swarttouw i Rotterdam, 100-årsjubilerar i år och i hamntidskriften "Rotterdam Europoort Delta" berättas dess historia och framtidsplaner.

Frans Swarttouw var bara 18 år då han startade firman. Han hade redan flera års erfarenhet av shipping. När han var 12 arbetade han på en färja i Rotterdam och när han var 16 började han hos sin far som drev en stuverifirma. När fadern dog 1886 drevs rörelsen vidare av Frans och hans äldre bror men före årets slut beslöt bröderna att gå skilda vägar. På kort tid byggde Frans upp sin verksamhet och tack vare ett belgiskt kontrakt på 60.000 ton malm kunde han 1892 konstatera att han var störst på bulkgoods i Rotterdam. Tio år senare – med ett rekord på 57 fartyg på en vecka – var han störst på allt slags gods.

Frans Swarttouw beskrivs i jubileumsboken "We tackle anything, a hundred years of Frans Swarttouw" som en man som kunde sitt yrke. Man såg honom sällan le och hans ord var lag. Han

var inte knusslig och sade ofta att man inte kan betala en bra karl för mycket. Om ett fartyg var så svårt att lossa att företaget förlorade pengar fick förmannen ändå ofta en låda cigarrer.

I början av 1900-talet lossades nästan allting för hand i Rotterdam. Stuveriarbetarna skyfflade spannmål i säckar i rummen. Säckarna hissades upp till däck där de vägdes och därefter tömdes i trärännor ned till prämar. Hela systemet ropade på förändringar. Dessa kom då ett utvecklingsbolag beställde två elevatorer som lossade 150 ton spannmål i timmen, tio gånger så mycket som ett gäng stuveriarbetare. En strejk hindrade inte utvecklingen och Frans Swarttouw skaffade egna spannmålshissar.

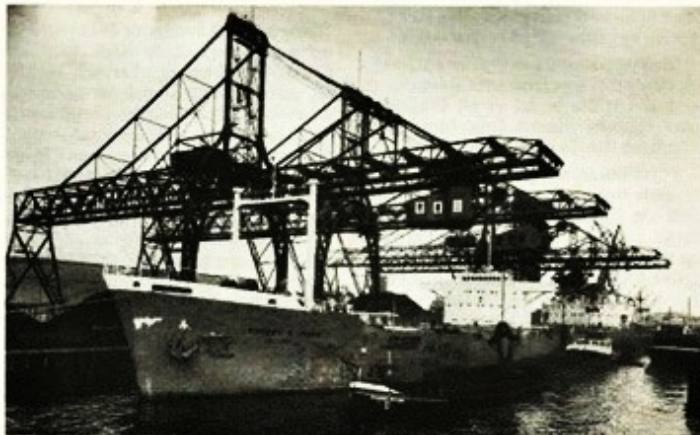
1913 beställdes fyra gantrykranar för lastning och lossning. På grund av kriget levererades de inte förrän 1920. Den ekonomiska krisen på 30-talet och andra världskriget medförde svåra tider för fo-

retaget. Återuppbyggnaden av de demolerade anläggningarna leddes av sönerna. Frans Swarttouw dog 81 år gammal 1949.

I dag har företaget tre stora terminaler och planerar en fjärde. I Vulcaanhaven ägs 450 m kaj med tre 16 tons kajkranar och två gantrykranar, 60.000 kvm öppen lagringsyta och 17 skjul och silos med en total lagringskapacitet på 160.000 kubikmeter bulkvaror.

I Botlekdistriktet ligger Laurens haven och Botlek terminal mitt emot varandra. Laurens haven har 830 m kaj, sju kranar och 170.000 kvm öppen yta. 30 skjul och silos rymmer tillsammans 300.000 kbm. Bandtransportörer hanterar cirka 3.000 ton i timmen.

Botlekterminalen slutligen har 650 m kaj, två 25 tonskranar, bandtransportörer och lastare för järnvägsvagnar. De öppna lagerytorna mäter nära 100.000 kvm.



Kolhantering hos Frans Swarttouw för ett antal år sedan.

