



## Nr. 05-2024

Nå er en godt i gang med snuttene for 2024 og det hyggelig med tilbakemeldinger om at mange synes dette er en trivelig ting å få som vedlegg i en e-mail.

Her ser vi et fint bilde av LANGFONN til Sigval Bergesen i Stavanger. Det morsomme er at bildet er tatt på København red og viser skipet med de to blå ringene til Wilh. Wilhelmsen i Tønsberg. Skipet er tydeligvis på et tidscerteparti for regning WW, i en av linjene til WW. Hvilken av dem det er snakk om vet jeg ikke. Hun ble bygget i 1949 av Götaverken AB og var på 9.560 dwt, utstyrt med en dieselmotor som ga henne 14 knops fart. Hun var egentlig for trampskip å regne, men gikk mye i linjefart som et inn-befraktet skip når det var behov for det. Hun ble solgt i 1964 og fikk da navnet VI-BRAN NJORD. Eier var et av selskapene under Knut Knutsen OAS. Hun hadde en kort periode for charter til Concordia Line og fikk da navnet CONCORDIA VIBRAN. 1968 ble det solgt til et Liberia rederi og fikk navnet PROSPERITAS.



1976 fikk hun Panama flagg og navnet PEGASOS III. 1978 Kypros registrert og navnet HOUDA STAR før hun i desember 1980 ender opp på stranden i Gadani og blir hugget.





## Gondol verkstedet i Venezia.

Etter at en hadde en artikkel i en tidligere snutt om gondolene og gondol verkstedene i Venezia, fikk jeg denne akvarellen oversendt av Bård Kolltveit. Han laget den etter et besøk nettopp på dette verkstedet. Det er derfor morsomt å ta det med i denne snutten sammen med litt mer om gondolene i Venezia.

Den eldste omtalen av en gondol finner vi i et brev fra Dogen Vitale Falier i 1094. De første bilde med gondoler ser man først på 1400 tallet. Selv om man aner at de da er et resultat av en lengre og raffinert prosess, ser vi at de er mindre buede i formen enn det de er i dag. Og en større del av skroget lå ned i vannet enn i dag. Størst antall gondoler fant vi i det 17nde århundre med omkring 10.000 båter i bruk. I dag er det ca. 500. I fronten ser vi en ferro som en slags dekorasjon eller baugspryd. Som navnet antyder var den laget av jern og veide ca 20-25 kilo. Man mener hensikten var en slags motvekt i baugen til vekten av gondolieren som sto bak. Da vi spiste



middag på en restaurant i Veneto området i begynnelsen av mai 2023, fotograferte jeg en ferro som hang på veggen som en dekorasjon. En annen viktig del av en gondol er forcola, eller armen som holder åren når gondolieren ror eller padler seg fremover. Den er laget av valnøtt eller andre harde tresorter. Og de er formet forskjellig fra hvor i gondolen de er plassert, og avhengig av hvor mange gondolieres det er om bord. Vi er vant med bare en mann, men i flere båter kunne det være både 10 og fler om bord. Gondolene var jo også lastebåter før motoren kom. De transporterte mat, byggevarer, bendsel, søppel, møbler og nær sagt hva det skulle være..

På 18hundre tallet kom den asymmetriske formen på gondolen i bruk, oppfunnet av en Domenico Tramortin. Nå var gondolen kommet frem til den ultimate utviklingen - dessverre samtidig som først

damp, og senere diesel motoren kom. Da kom forandringen.



## Splittveds-jentene i de svenske Østersjøhavnene og deres arbeide også om bord i norske skip.

Da eksporten av trevirke som saget tømmer, plank og bord øket stort ut fra de nordlige kysthavnene i svensk Østersjøen, dukket det også opp en mulighet for jenter og husmødre til å delta i lastingen av en type trevirke, som på engelsk ble kalt for «split-wood», eller på svensk og norsk - splittved. Dette var avkapp brukt til bendsel, eller lister, kortere planker brukt til kasse produksjon eller andre produkter som snelle-ved (treverk som ble dreiet og kuttet til trådsneller). Dette var adskillig letter å håndtere enn tunge planker og bygningsmaterialer. Og det ble etter hvert et spesielt laste-arbeide utført av kvinner, og dessverre må en si, for dårligere betaling enn det menn fikk. Arbeidet deres ble foretatt hele veien fra Gävle til Kalix, men de største plassene var sagbrukene ved Hudiksvall og Ångermannälvens utløp. Perioden der de hadde dette arbeidet var fra ca. 1880 til 1940. Damene kom fra småstedene rundt disse lasteplassene, og de som hadde for lang vei fra hjemmet, sov over om bord i skipene. Det sier seg selv at mannskapene syntet dette var «gille» greier, og det ble fra tid til annen også tid til spill og dans. Damene ble aldri organiserte, det virket som et noe tilfeldig arbeide som passet for dem som hadde dårlig råd fra før av, som småkårsfolk, enker og enslige. Noen ble oppført i oversikter som alene, men med to eller tre uäkta barn. Det er egentlig lite skrevet om denne



*Ett gäng kvinnliga stuveriarbetare i Kubikenborg, Medelpad, år 1915. Skonaren AUDA av S:t Anna byggdes i furu och ek år 1899 i Kurland, Lettland. Hon var på 153,88 bruttoton och hade en lastförmåga under däck på 132 ton. Befälhavare och tillika redare vid tillfället var J M Hansson och hemmahamn var Uddevala.<sup>1,2</sup>*

*Foto SCA:s arkiv, Sundsvall.*

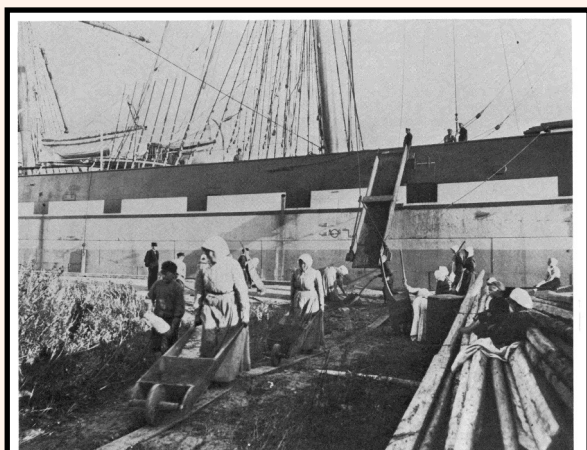


*Kvinnliga stuveriarbetare poserar här tillsammans med besättningen ombord på den norska ångaren BJØRNVIK. Lastageplats och tidpunkt okända.*

*Foto SSHM.*

Her nevnes det den norske damperen BJØRNVIK, men jeg finner ikke skipet. Navnet ble brukt av A.F. Bjørnstad i Tvedestrand, og jeg finner det tre ganger under dette rederiet, men ingen av skipene stemmer. Det var også et skip BJØRNVIK fra Norrköping, men der ble navnet skrevet BJÖRNVIK. Og bildet av dette skipet passer heller ikke inn - tross Ø eller Ö. Er det noen som kan hjelpe?? Bilder viser en miks av splittveds jäntor og mannskaper.

form for kvinne arbeide. Men Sjöhistoriska Museet har gitt ut en liten bok om dette i 1977. Kvinnene ble også brukt til bort trilling av ballast fra seilskipene. At dette kan ha vært «kvinne-arbeide» er virkelig rart, for jeg forbinder nok dette med tungt slit. Til venstre ser



Ballastfruntimmerna, såsom man kallar de qvinnor, hvilka biträda vid lossningen af de ankommande fartygens ballast, togo sig under arbetet litet emellanåt en styrkedryck, och när qvinnorna lastade splitved eller staf, gjorde punchflaskorna sin rund på prämmarna.  
(Vesternorrlands Allehanda 15.9.1879)

Lossning av ballastsand vid Vistavarvs kaj, Medelpad. Bilden prisbelönades i Svenska Turistföreningens fototävling år 1902.  
Foto Tekniska museets arkiv, Stockholm.

29

vi damene trille trillebør over kaia. Ballasten ble tydeligvis hentet fra rommet og sendt ned den renna vi ser på bildet. Det er pussig, men sikkert en del av den tids sedvane, men ingen av kvinnene jeg har sett bilde av, var barhodet. Alle hadde tørkle over håret.

Det var også mye bruk av lektere for å få lasten ut til skip som lå til ankers. Og det er mulig kvinnene også var med ut på disse lekterne. Ting tyder på det. Arbeidet var selvsagt sesong betinget, det vil si sommeren og den tiden det ikke var is på vannet. Det sies at de egentlig ikke hadde arbeide mer enn 1-2 måneder i året. Damene arbeidet som regel i gjenger, fra 6-8 til mellom 20 og 30 på seilskip, og på

dampskip kunne det bli opp mot 40-50 kvinner med i arbeidet.

Arbeidet ble organisert vanligvis på fire måter: 1) De kunne arbeide for et laste/losse kontor 2) De arbeidet for en kaptein som så delegerte styrmannen til «bas» 3) De kunne være ansatt eller rett og slett arbeide for et sagbruk - eller 4) Organiserte seg i et lite samvirke eller selvstendig gjeng. Men i prinsippet var arbeidet en temmelig uregulert virksomhet, både fordi det var sesong arbeide, det var kvinner, og det gjaldt en last som var noe spesiell og ikke ble regnet som den viktigste for sagbrukene.

En kan lett tenke seg at det ble mye omtale og kritikk av «usømmeligheter» i dette kvinne arbeidet slik det fremsto for mange bedre stilt mennesker. Men en skal tenke på hvor tøft livet var i disse nord svenske plassene og at det ikke var overskudd av arbeide for kvinner. Noen hevdet at de slet med splittveds arbeidet, men sannheten var nok at det var tung arbeide også for kvinner i gårdsbruk, ved-sanking, gjødsel arbeide osv. De som arbeidet på sagbrukene som splittved-jäntor, var også ofte gift med arbeidere på sagbruket.

Her ser vi et godt bilde som viser kassebordene godt stuert og buntet. Klubbene ble brukt til å slå inn kiler slik at det ble tett stuasje. Og kvinner fikk en mye bedre og raskere stuasje av slik lett last enn det menn gjorde. Damene var presise og raske, menn var upresise og gjorde mer av et tilfeldig arbeide Det var forresten ofte med smågutter som hjelpere i damegjengene.



Lastning av lådvirke och splitved i Bureå, Västerbotten ca 1920. De klubbor ett par av kvinnorna håller användes för att kila fast virket ordentligt. Fotografiet visar tydligt med vilken precision virket stuvades och vilket omfattande arbete stuvandet var.

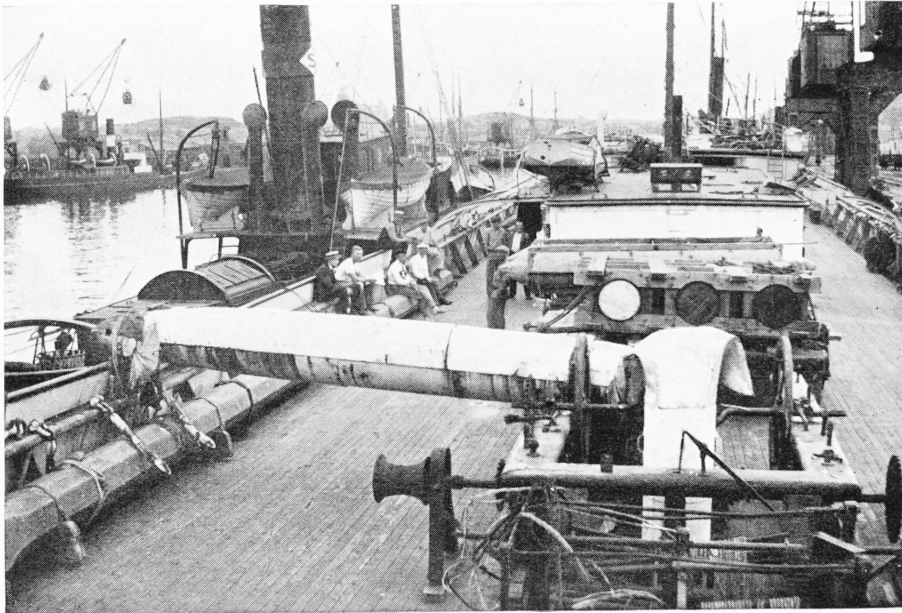
Ågare Vilma Karlsson, Bureå.  
Refoto SSHM.

## Bark STOREGRUND.

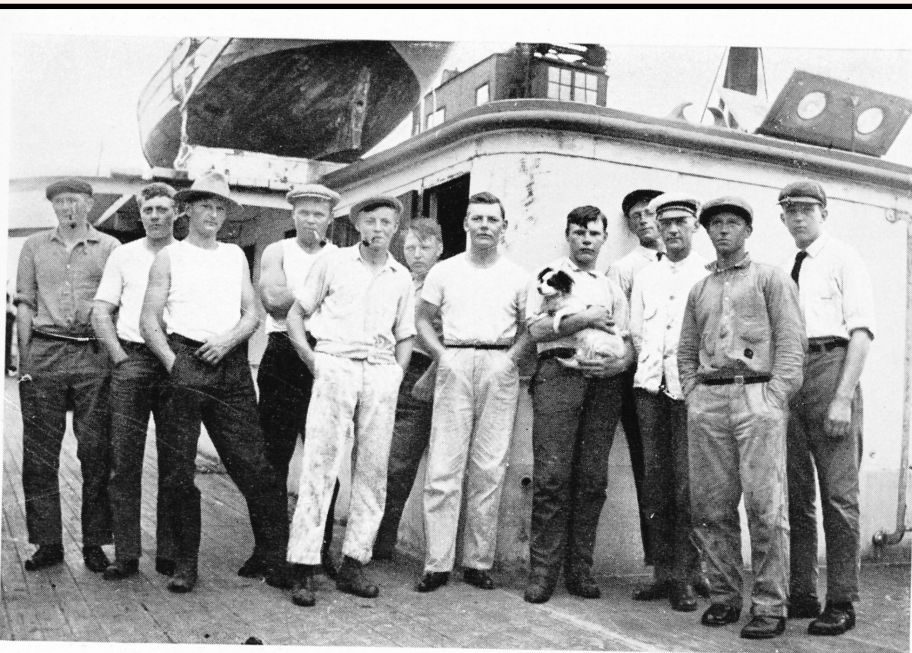
Her ser vi noen bilder av den norske barken STOREGRUND fra et besøk i Gøteborg sommeren 1920. Det ene bildet viser dekket slik det så ut etter et rigg havari. Der ser vi stormasten som bøyd ved dekket i en nesten rett vinkel. Det ser rett og slett ut som alle mastene er borte.

Og så er det interessant å se en god del av mannskapet oppstilt for et fotografi. Dette er et seilskutemannskap så sent som i 1920.

STOREGRUND ble bygget i Hamilton UK i 1897 og fikk da navnet WYNFORD. Ikke at de største, og ikke av de minste. Ca. 2000 tonn brutto og 81,5 m lang. Første eier var Hickie, Borman & Co. I London. 1911 ble hun solgt til A/S Wynford i Tvedstrand uten skifte av navn. Deretter salg til Stray i Kristiansand i 1915. Jeg vil anta at kjøperne måtte betale en høy pris for skipet grunnet marked og jobbetid under første verdenskrig. Det ser ut som havariet i 1920 kjølnet Strays interesse for skipet, for hun ble solgt til Alfred Homuth i Tyskland i 1921. Hun sank utenfor Gotland 5.11.1921 på reise fra Enden til Russland med en last metall.



Sådan Storegrunds däck tedde sig efter haveriet. I förgrunden den vinkelrätt böjda stormasten, till vänster bogserångaren Storesand (20: 6, 1920).



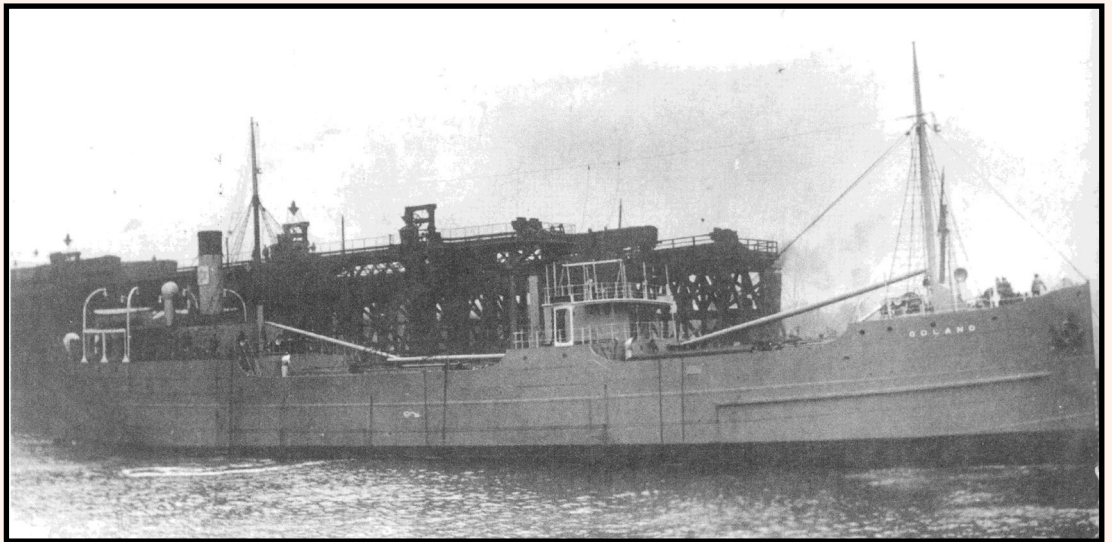
En del av Storegrunds manskap efter fartygets ankomst till Sannegårdshamnen (20: 6, 1920).



## D/S ODLAND bygget i 1908 og dets mangfoldige liv og tilknytning til Hannevig familien.

I høst var jeg på besøk nede i magasinene til Norsk Maritimt Museum for å lete etter noen detaljer om et skip for en venn. Der nede sto det noen nedstøvede kasser med halvmodeller, delvis beskadiget og i en noe sørgelig tilstand. Et av dem het ODLAND og for mine øyne så det ut som et lite malmskip. Etter å ha sjekket skipet, fant jeg at hun hadde hatt en variert tjeneste og liv - og faktisk hadde vært knyttet til Hannevig familien fra forrige snutt. Og etter graving og «snusing» fant jeg mye rart om henne. Hun ble bygget i 1908 ved Sunderland Shipbuilding Co., Sunderland og var på 2.100 dwt. Med den tonnasje var ikke malmskip, det var sikkert. Men med maskin akterut, et lite brohus midtskips med en helt åpen bro. Nå ha vært et forferdelig sted om vinteren og i dårlig vær. Første eier var Hans

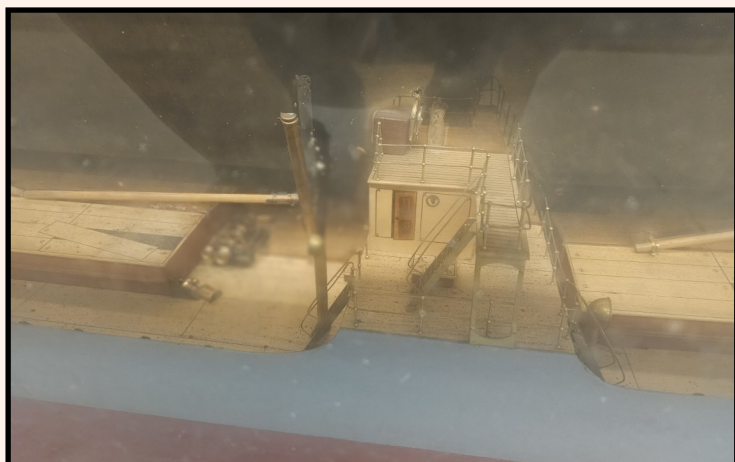
Fredriksen i Kristiania på vegne av D/S A/S Odland. Og her finner jeg jammen noe interessant. Denne rederen var også involvert i hvalfangst og lyder interessant for en som er redaktør av HVALPOSTEN også. Men OD-



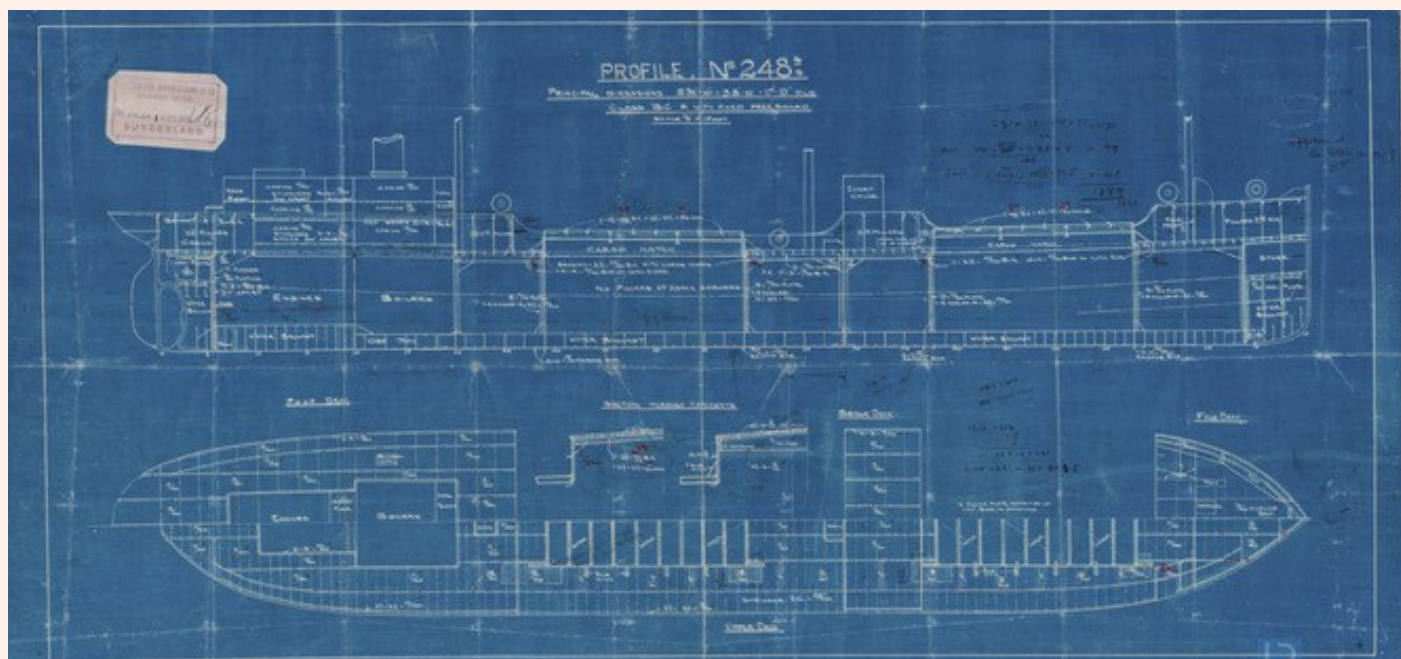
LAND ble solgt i 1918 til Nils M. Thomas, Kristiania som var disponent for A/S Bris . Men igjen blir det et raskt salg, nå til Bendix J. Grefstads Rederi, Arendal. Etter bare to år er det videre til J.A. Jespersen i Tønsberg. Disse raske salgene smaker så avgjort av jobbetid og raske forretninger. Og salget går raskt videre for i 1921 er det N. Bugge i Tønsberg som overtar skipet. Men bare for en kort tid, for i 1922 er det salg til A/S D/S Borre som døper det om til ODLAND I. Disponent er Louis Hannevig, Oslo. Så var det Hans Hannevig, Oslo/Horten som ble disponent for skipet fra 1924 til 28. Jeg har prøvd å finne om jeg kan koble disse to herrer Hannevig til Christoffer Hannevig, men det gikk dårlig. Mulig de var fettere.

1928 ble det så solgt til Rederi AB Vasby i Sverige, fikk nytt navn BRITA. Nye eiere hadde henne helt frem til april 1940 da skipet tydeligvis befant seg i Norge da tyskerne kom. Hun ble kort og godt tatt som prise, satt under management av F.G. Reinhold, Danzig og gitt navnet DESIDERIUS SIEDLER. Og helt utrolig!!! Hun klarer seg jammen igjennom denne krigen også! 1945 blir hun overtatt av den britiske regjering ved Ministry of Transport. Managers Chas. M. Willie & Co., London. Hun seiler nå som EMPIRE CONNELL frem til 1947 da hun blir solgt til Irish Bay Line i Belfast og gitt navnet BALLYHOLME BAY. Så, endelig - salg for siste gang. Nå til Pattison Orient Line, Hong Kong i 1951. De gir henne navnet LAURIE PATTISON. Men tydeligvis blir det gamle skipet utsatt for havari, ser nesten ut som det gjelder kjelen.

For i 1952 blir hun solgt til hugging i Hong Kong. Livet er dermed over for henne - nesten 44 år gammel. Hun var inntil seks nasjonaliteter, 12 forskjellige eiere og 7 navn. Det er virkelig morsomt å klare å grave frem bilde av henne under tre forskjellige navn. Her følger bilder av henne som modell fra NMM. Og jeg har funnet i dypet av nettet en blå-tegning av skipet tegnet av verkstedet. Mye spennende i kjelleren i museet. Og som man kan lage historie på. Det er



dessverre litt vanskelig å se modellen, men glass kassen var som sagt meget skitten.



## Lysholmen Linje akevitt, Madame Catharina Lysholm og «Thronthiems Prøve»

Historien om hvordan linjeakevitten kom til er en artig og gammel historie. Og den er knyttet til en kvinne som reder i Trondheim by. Vi snakker da om Madame Catharina Lysholm 1744-1815, datter av Hilmar Meincke, en av Trondheims store forretningsmenn den gangen. Familien var innvandret fra Flensburg i Slesvig, Danmark. I 1763 giftet hun seg



Skipet Thronthiems Prøve ankom Trondheim i februar 1807 med den første linjeakevitten om bord.

med Broder Brodersen Lysholm som også kom fra Flensburg og skulle bli en av byens mest betydelige forretningsmenn på den tiden. Da hun ble enke i 1772 skulle hun vise seg som en driftig og dyktig forretningskvinne. Hun fortsatte mannens forretning og drev etter hvert både rederi, reperi- og handel og vareutveksling med lokale gruver. Hun var med på å stifte Trondhjems Skibsvært i 1779 sammen med sin bror Henrik

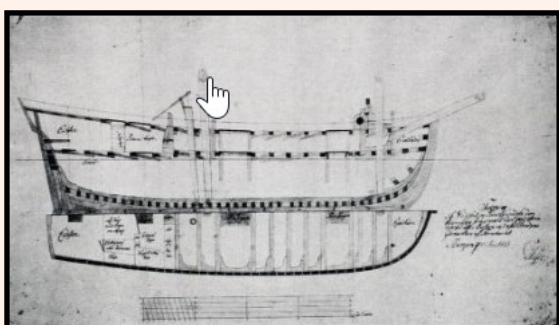


Catharina Lysholm etablerte seg som reder og handelskvinne i Trondheim på slutten av 1700-tallet.

Meincke og kjøpmann Peder Falck. Søsknene bidro med kapital, og Falck organiserte det hele. Hun ble medeier og fikk flere av sine egne skip bygget der - så også briggen «THRONDIEM PRØVE». Dette var det første handelsskipet som gikk med en last direkte fra Trondheim til Øst-India og en returlast til København. Det sies av historien at det var en akevitt last på fem fat om bord som skulle selges i Batavia i dagens Indonesia. Men det ble ikke noe

salg av disse fatene på grunn av lokalt brennevin som man foretrakk å drikke fremfor en ukjent akevitt fra Norge. Fatene ble derfor med hjem igjen. Da man åpnet dem og smakte på innholdet, viste det seg at akevitten hadde fått en spesiell god og rund aroma, noe man tolket akevitten hadde fått gjennom rulling og forskjellige temperaturer på denne lange reisen. Men det var Catharinas nevø Jørgen B. Lysholm som fikk etablert Lysholmske Brænderi og Destillasjonsfabrik på Lysholms Minde i Trondheim i 1821.

Hvor mange skip Catharina Lysholm disponerte er jeg usikker på, men antar det var mellom 3 til seks skip, og neppe noen større enn en brigg. Tegningene til skip THRONHIEMS PRØVE ble laget av Marcus Hofstad og befinner seg i statsarkivet i Trondheim. Vedlagte tegning er nær den som ble laget for Lysholms brigg. Til høyre ser dere et bilde av skipet, tydelig en brigg. Sammen lign dette med bildet øverst som jeg fant i boken om Akevitten - Livets vann. Det er en bark, og med et



norsk flagg som først kom i bruk etter 1821. Til høyre ser vi den riktige «Prøven» som brigg med det dansk/norske flagget.



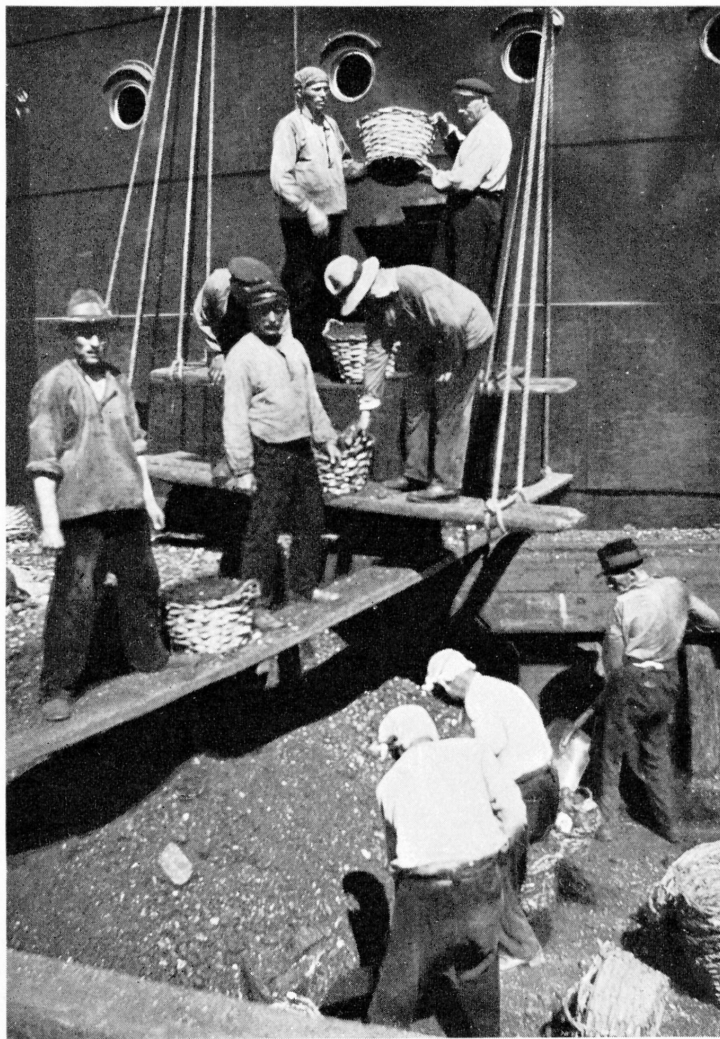
Trondhjems Prøve. 1780



## Bunkring i 1926

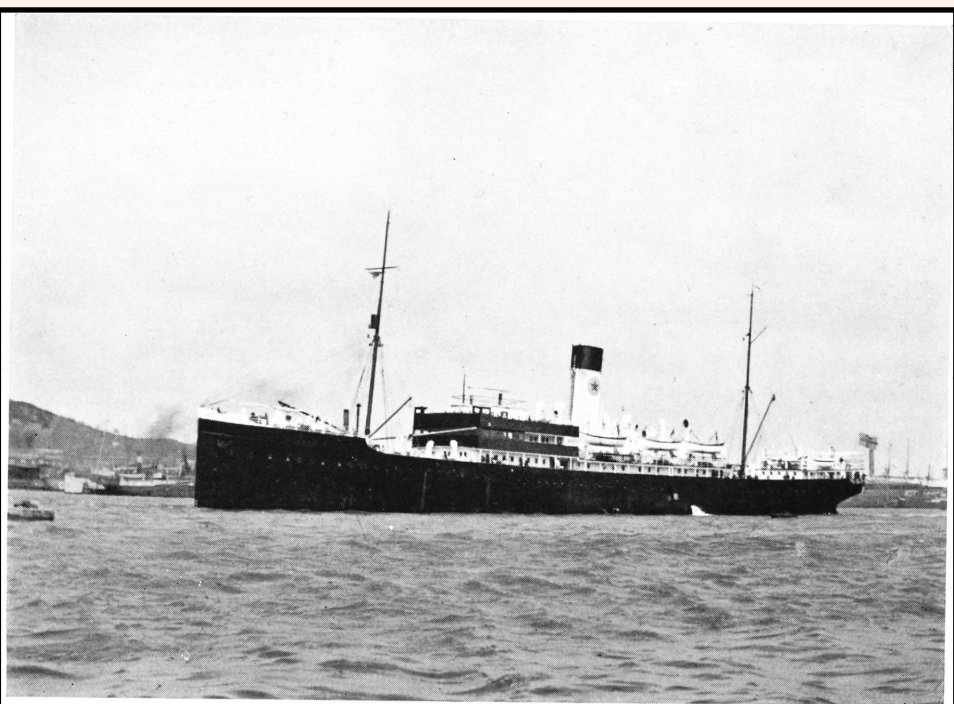
Dette bildet viser en bunkrings operasjon av det svenske passasjerskipet PATRICIA som tilhørte Svenska Lloyd. Skipet gikk fra Gøteborg til Harwich i fast passasjer rute, og var på en måte et svensk motstykke til Fred. Olsen & Co og deres rute Oslo til Newcastle..

Men se denne bunkringen!! Her gikk det fra lekter, med spade over i kurver som ble løftet opp til neste stilling, hvor nye folk løftet videre til en ny stilling, og deretter opp til endelig stilling. Ser så ut som de da tømte kurvene inn i gjennom et hull - eller luke - på skips siden og deretter ned i bunkers rommene. Man kan levende tenke seg slitet, de vonde ryggene og støv ned i lungene. Og dette var vanlig operasjoner på mange passasjerskip. Under ser vi skipet i all sin prakt, men snart klar for utskifting og erstatning. 1929 kom søsterskipene SUECIA og BRITANNIA, også dampdrevne, men nå med turbin maskineri og diesel olje.



Kolning av Svenska Lloydångaren Patricia (6: 7, 1926).

PATRICIA var bygget i 1901, og var nok mer enn klar for å skiftes ut etter 28 år i tjeneste. Svenska Loyd kom inn i denne farten gjennom oppkjøpet av det svenske rederiet Thule AB hvor det fulgte med to passasjerskip i denne farten jeg nevnte ovenfor. Det ene ble skiftet ut med PATRICIA som ble kjøpt inn second hand. Navnet PATRICIA ble brukt på nytt etter krigen da rederiet fikk et nytt passasjerskip i begynnelsen av 1950 årene. Rederiet hadde som navneskikk at hvert navn sluttet på -IA, som f.eks. PATRICIA. Men noen av Thule navnene gikk igjen helt til slutten for rederiet. Som SAGA.



Svenska Lloyds passagerareångare Patricia på utgående vid Flacket (7: 8, 1920).

Her følger noen fotografier tatt av nå avdøde Eric Johnsen, New Orleans, som var en ivrig fotograf i området og som tok hundrevis av bilder av skip på Mississippi opp gjennom årene. Dessverre ble en stor del av hans samling ødelagt etter orkanen Katrina i 2005.



Her ser vi først Bergens skipet ARAPRIDE som ble disponert av Audun Reksten. Bygget i 1972, deretter 78-ARBERIA - 96 -AULONA og hugget i 1997

Deretter kommer Kristiansand skipet ATALANTE opp eller ned elven. Hun tilhørte Jørgen Bang den gang. Bygget 1961, solgt 1978 og fikk navnet RANGER Hugget 1978



Nederst ser vi bulkhandling skipet BAJKA som var eiet av Tv. Klaveness, Oslo og var bygget i 1972. Fikk navnet SWAN CAPE i 1990 og NORTH CAPE i 1996 Hugget 2000

