

Nr. 13-2023



FORENINGEN SKIPET

NORSK 1973
SKIPSFARTSHISTORISK
SELSKAP

Foreningens Østlandsavdeling

Styret i Østlandsavdelingen

Her kommer Nr. 13-2023 bare en uke før jul. På Julaften tror jeg nok ikke det blir noen snutt. Men mellom jul og nytt år har jeg en klar —Nr. 14-2023 — som da blir den siste for 2023

Redaktør: Bjørn Pedersen

e-mail: bjoped44@gmail.com



Stort mindre kan vel nesten ikke en ferge bli??? Fra Victoria syd på Vancouver Island BC og et besøk der i 2003

MOGENS THORSENS REDERI, HANS ENKE OG HENNES PLEIE-DATTER. ET ARTIG KAPITTEL INNEN SEILSKIPSFARTEN OG KVINNER SOM STO BAK.

I Norsk Sjøfarts Historie Bind 2.2 av Jacob Worm Müller er det en artig og uventet historie om kvinner i reder posisjoner. Det er fra avsnittet om «Seilskibsrederiet», og jeg kom over det i en ellers dyp pløying igjennom disse bøkene. Det er et mektig verk på seks bind og en vekt på 10-14 kilo. I avsnittet REDERNE begynner forfatteren med Kristiania og går deretter nedover kysten på begge sider og deretter nordover. Jeg siterer fra boken, men har modernisert språket litt.

I 1880 var Kristiania nå blitt nr. 4 blant Norges skipsfartsbyer, men allikevel var skipsfart en underordnet næring for byen. De fleste redere den gang var nemlig ikke egentlig redere, men hadde sin forretning ved siden av skipsfart. Det var kjøpmenn og trelasthandlere som hadde sin egen trafikk og eksporterte og importerte forskjellige varer, selv om de særlig fra 1860 årene også bort befraktet sine skip til annen fart.

Mogens Thorsen var lenge den eneste som bare var reder. Han var den første som bygget større skip, og det var først omkring 1855 at andre Kristiania redere som f.eks. Ths. Johs. Hefty & Søn fulgte dette eksempel. Thorsen hadde i 1855 10 skip på 1.194 kml. Som var delvis bygget på Sørlandet. Han tok sin skippere og sjøfolk fra distriktene omkring Arendal og Tvedestrand. Det sies at han som oftest hverken assurerte skip eller last. Et av skipene HIMALAY seilte to turer på Ostindia, ZEPHYR gikk en tur i emigrantfarten, andre seilte på Svartehavet eller Middelhavet, hvor de tok salt hjem for rederens regning. Det uvaskede røde saltet, som bøndene likte å få for buskapen, bragte de til Kristiania, mens det hvite saltet gikk til Stavanger og Ålesund til fiskeriet. Andre skip seilte på Canada, Østersjøen og Nordsjøen.

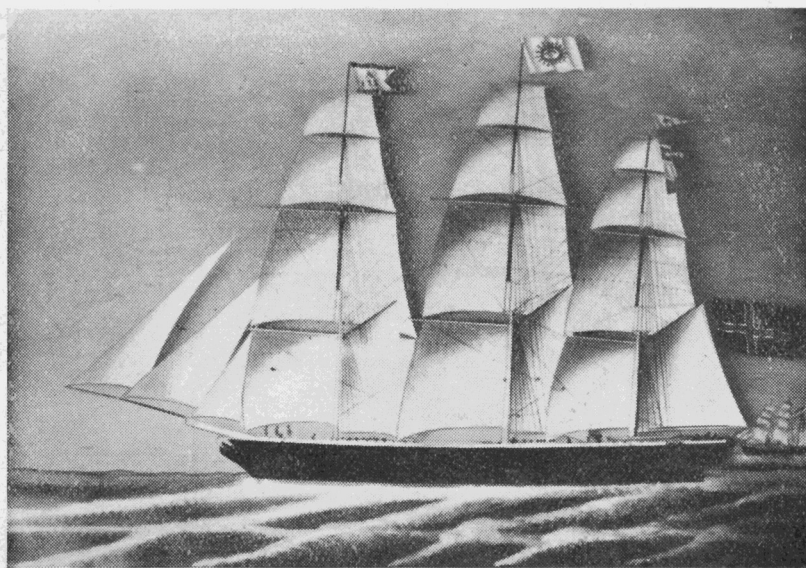
Hjemsted: Kristiania
1855, -1872

Farter: Østersjøfart Mid-
delhavsart Risfarten fra
Østen

Skipsfører: Johs. Mathie-
sen 1856-70 O. C. Tor-
gersen 1870-72 C. L.
Münster 1864

Eier: Mogens Thorsen
1855, -1870 (+)
Mogens Thorsens enke
1870-72

281 commerce lester



Fullrigger »Himalaya«

var på 200 kommerselester og var bygget i Hernøsand i 1855. Den tilhørte skibsreder Mogens Thorsen, Christiania, fra 1870 hans enke. »Himalaya«, som var en av Mogens Thorsens fornemste fartøier, gikk ut av registret i 1874. Billedet er fra innseilingen til Malta 1856.

Førere var: fra 1856 John Mathisen, fra 1870 O. C. Torgersen.

Han var en myndig herre, som holdt streng disiplin. En gang avsatte han en skipper som hadde nesten hele dekkslasten som føring. (*Føring skjedde oftest på et litt større, åpent fartøy som fikk navnet føringsbåt. Mannskapet på føringsbåtene fikk gjerne tildelt noe stuasjerom for det som ble kalt «egen føring» i stedet for lønn.*)

Da han døde i 1863, ble rederiet drevet videre av hans enke, som var datter av Ths. Johs. Heftye og som døde i 1888. Men hun hadde lite greie på rederiet. Elias Kræmer (Anth. B. Nielsen), som i 1870 gikk til sjøs med rederiets skip VALKYRIEN, forteller at både det og HIMALAYA seilte i splittveds-farten på Østersjøen. Ennå i 1882 står VALKYRIEN i Norsk Veritas register som eiet av Mogens Thorsens Enke, men er borte i 1883, så rederiet må ha opphørt.

Elias Kræmer kalte VALKYRIENS skipper for konge og fru Thorsens nåde, men den virkelige reder var fru Thorsens pleie-

Splittved er avfallet fra sagbrukene, eller de små vedbitene som blir til overs da de ikke har rett lengde og mål. Dette ble gjerne eksportert til Storbritannia som ved eller småplank som var brukbare for kasser. Arbeidet i østersjøhavnene ble gjerne utført av yngre ugifte jenter eller fattige eldre enker. De jobbet bedre enn menn, men fikk bare halve betalingen. Det tok 40 kvinner fire uker å laste en splittvedskute full av last. Lasten kom ut til skipene i lektere hvor splittveden var tett stuet i opp-

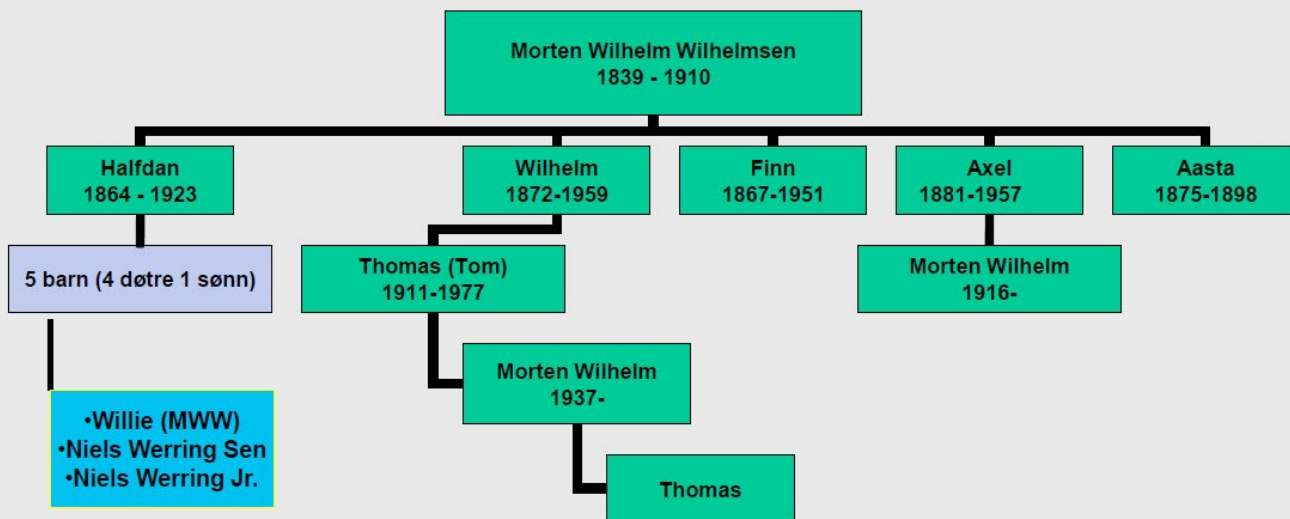
datter, selskapsdame og høyre hånd, frk. Emma Lorentzen, som var en interessant skikkelse i sjøfartens historie. Hun var fra Tønsberg, datter av den dansk fødte landfysikus F.S. Lorentzen som hadde parter i Mogens Thorsens skip og som også drev skipsrederi og som var svigerfar til konsul Morten Wilhelm Wilhelmsen. Emma Lorentzen har nesten blitt en sagnfigur. Hun må ha vært den fødte reder, hun hadde en usedvanlig god forstand, var overordentlig dyktig og myndig, noe mannhaftig, men et vakkert og sjelden vinnende menneske

med et muntert sinn og en livlig ånd. Hennes store interesse var først og fremst hester—hun skildres som en særdeles dyktig og rutinert rytterske—og hun ble da først og fremst «stallmester» hos Thorsens. Men litt etter litt ble hun betrodde med forretningen og deltok meget aktivt i rederiet. Hun disponerte rederiets skuter som en mann, sier Elias Kræmer, som i sine erindringer bind 1 har gitt en fornøylig skildring av et besøk hun avla på VALKYRIEN i København for å etterse reparasjonsarbeidet. Hun sluttet frakter. Hun fulgte nøye skutene, og drev skipperne til sjøs hvis de ble liggende for lenge. Skipperne var så redd for henne som for den onde, sier H.J. Bull, når hun kom ut i prammen og kontrollerte dem om bord. «Et rivjern av et kvinnemenneske». I sin behandling av skipperne skildres hun som ytterst rettferdig, streng overfor all brist på hederlighet og pliktfølelse, men ellers elskverdigg, så hun skulle vært samtidig avholdt og respektert.



Frk. Emma Lorentzen, som ledet Mogens Thorsens enkes rederi Kristiania. 1830—1886.

Familien Wilhelmsen



OVERSIKTSTAVLE A

Generasjon I	Generasjon II	Generasjon III	Generasjon IV	Generasjon V
Wilhelm Zachariassen, f. ca. 1732, † 1807, g. m. Anne Christine Hanke el. Henniche, f. 1744, † 1819.	1. Zacharias Wilhelmsen, dp. 1768, levet 1801.	1. Grosserer, skipsreder Abraham Wilhelmsen, f. 1805, † 1881 g. m. Anthonette Amalie Larsen (Knudsrod), dp. 1807, † 1879. 2. Wilhelmine Wilhelmsen, f. 1812, † 1879, g. m. gårdbruker og skipsreder Ole Helgesen (Basberg), d. 1801, † 1872. 3. Karen Andrea Wilhelmsen, f. 1818, † 1910.	1. Hans Anthon Wilhelmsen, f. 1830, † 1852.	1. Skipsreder, visekonsul Halfdan Wilhelmsen, f. 1864, † 1923. <i>Se oversiktstavle E</i>
	2. Johan Christopher Wilhelmsen, dp. 1772, bg. 1773.		2. Skipsreder, konsul Morten Wilhelm Wilhelmsen, f. 1839, † 1910, g. m. Catharine Lorentzen, f. 1843, † 1919.	2. Skipsreder, kaptein Finn Wilhelmsen, f. 1867, † 1951. <i>Se oversiktstavle F</i>
	3. Charlotta Amalie Wilhelmsdtr., dp. 1774.		1. Mathilde Helgesen, f. 1834, g. m. Nils Jørgensen Basberg, f. 1834.	3. Skipsreder, kaptein Wilhelm Wilhelmsen, f. 1872, † 1955. <i>Se oversiktstavle G</i>
	4. Johan Christopher Wilhelmsen, dp. 1777, bg. 1780.		2. Skipskaptein Hans August Helgesen, f. 1837.	4. Aasta Wilhelmsen, f. 1875, † 1898.
	5. Christiane Wilhelmsdtr., dp. 1780, bg. 1786.		3. Skipsreder Vilhelm Christian Helgesen, f. 1839, g. m. Mariane Dorthea Paulsen, f. 1845.	5. Direktør Axel Wilhelmsen, f. 1881, † 1957. <i>Se oversiktstavle H</i>
	6. Gårdbruker Johan Christian Hanke Wilhelmsen, dp. 1783, † 1845, g. m. Marthe Abrahamsdtr. Rom, dp. 1786, † 1879.		4. Olufine Wilhelmine Helgesen, f. 1841, g. m. landhandler Jacob Hersleb Krog Knoff, f. 1840, † 1876.	
	7. Bødkermester Svend Wilhelmsen, dp. 1789, † 1873. <i>Se oversiktstavle B.</i>		5. Caroline Anette Helgesen, f. 1844, g. m. sokneprest Hans Cornelius Klingberg Matzau, f. 1825, † 1899.	
		6. Kjøpmann Harald Helgesen, f. 1846, g. m. Wilhelmine Johanne Behrens, f. 1848.		
		7. Thora Wilhelmine Helgesen, f. 1847.		
		8. Anna Christine Helgesen, f. 1852, g. m. lærer Knud T. Kyvig, f. 1839.		

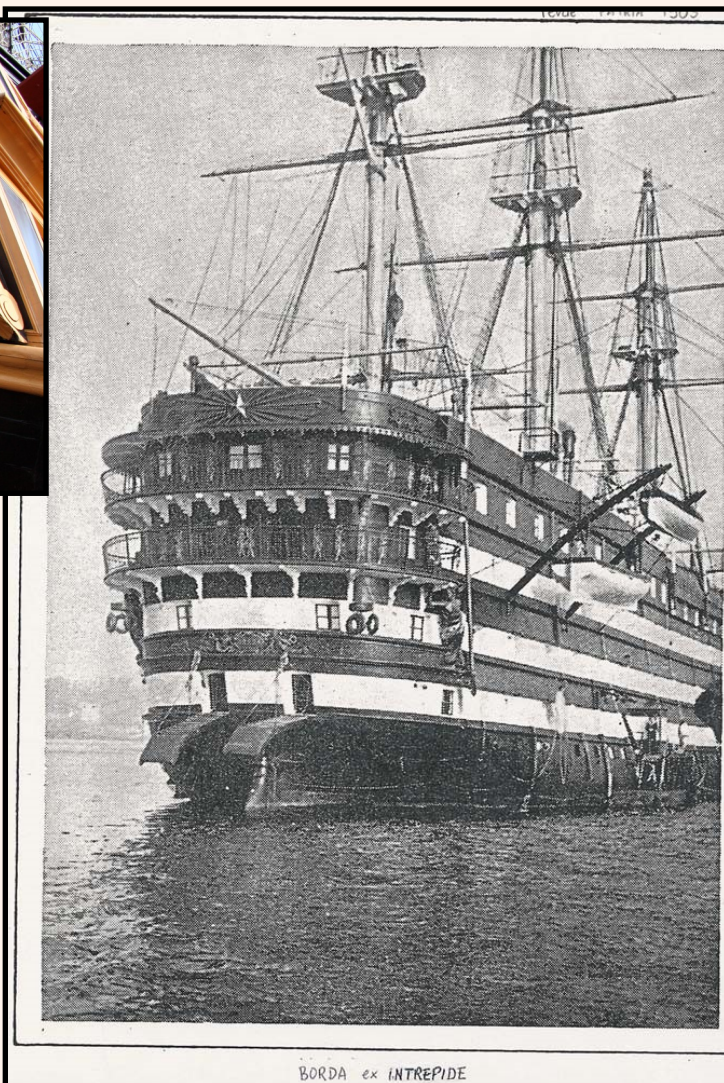
Her ser vi familietreet - noe forenklet— av Wilh. Wilhelmsen familien. Og i det røde feltet finner man Emma Lorentzens søster. Ikke rart at hun hadde peiling på det å drive et rederi, med en far som drev et lite rederi, og en svoger som var inne i samme bransje. Men en skarp dame var det, og en kan undre seg på hva hun hadde fått til hadde hun vært mann i de dager.



AKTERSKIPET PÅ NOEN «SHIP - OF THE LINE»

I 2010 besøkte jeg HMS VICTORY i Portsmouth, som vel var første gangen jeg både fikk se—og besøke skipet om bord. En stor opplevelse og lærerikt å se hvordan de hadde det om bord, og få fotografere skipet både innvendig og utvendig. Og jeg tok selvsagt bilde av det nydelige akterskipet malt i Nelsons favoritt farger, sort skrog med gule felt langsips.

Så kom jeg over disse to andre bildene, og det var slående hvor forskjellige de var fra VICTORY. Begge skip var franske, det ene sågar med et navn som ble båret både et engelsk og et fransk skip VILLE DE PARIS. Det andre fotografert som BORDA, men hadde flere navn før hun endte opp med dette. Men se på utviklingen og forskjellen på akterspeilet. Men det er mye mer om disse skipene som er interessant og spesielle.



HMS VICTORY som vi ser til høyre, viser henne flytende i Portsmouth i 1884. Det var så vidt hun hadde unngått å bli hugget opp i 1831, men publikum reagerte sterkt og hun ble beholdt. At Prinsesse Victoria viste stor interesse i 1833 med besøk om bord hjalp. Og bedre ble det med hennes nye besøk i 1844. Hun sank en gang—1854—men ble hevet. Så fungerte hun som skoleskip for utdannelse av signal folk. Igjen ønsket Admiralitetet i 1904-5 å hugge henne, men denne gang var det Kong Edward VII som reddet henne. Hun var nå mer eller mindre et flytende vrak. I dag er hun et populært turrisk mål med mer en 350.000 besøkende.

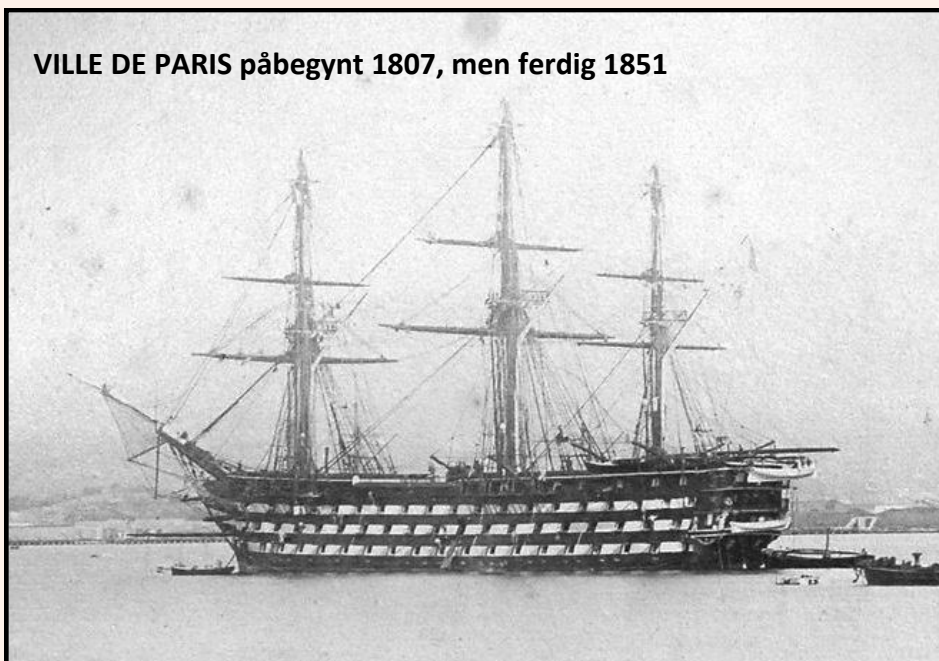
Levert for tjeneste i 1778. Hadde 104 kanoner med en deplasement (vekt) på 3,556 tonn. Og hun er et full rigget skip. Ingen maskin.

VILLE DE PARIS på sin side var et skip og et navn med mye utrolig historie rundt det navnet. Et første franske skipet med dette navnet ble bygget i 1764. Opprinnelig var hun tiltenkt navnet IMPETUEUX, men siden byen Paris finansierte byggingen, ble navnet VILLE DE PARIS. Et 90 kanoners linjeskip og hun ble flaggskip for flere kjente admiraler, bl.a. de Grasse. Under slaget ved Saintes, ble hun erobret av den britiske marine, reparert på Jamaica, og seilte deretter for England. Hun og flere britiske skip kom inn i en forrykende orkan og hun sank med tap av 500 mann bortsett fra en eneste en.

Deretter blir det samme navnet—et fransk navn—brukt på et engelsk linjeskip. Hun ble levert i 1795 og var på 110 kanoner. Så hun, med sitt franske navn, kjempet på den britiske siden mot Frankrike. Hun endte opp som losjeskip for marinen i Portsmouth og ble hugget i 1845.

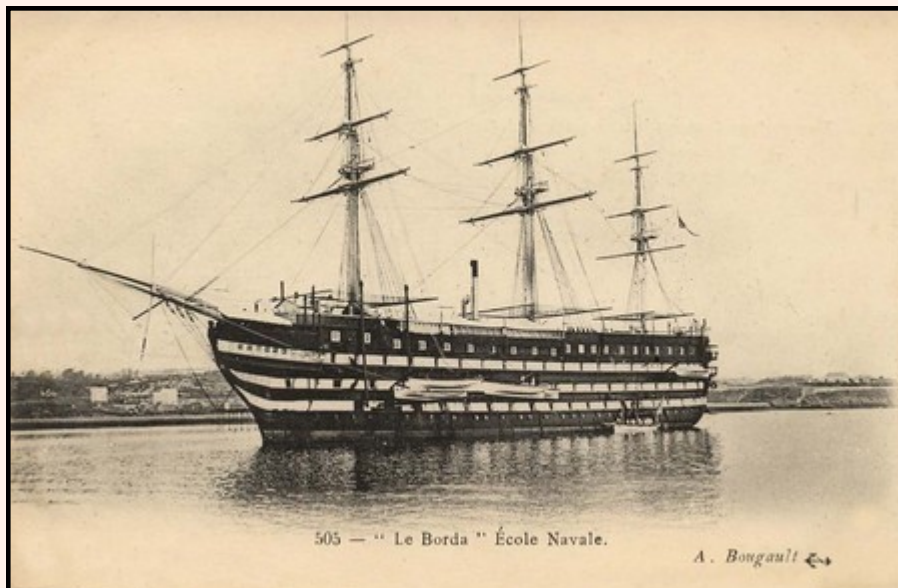
Så er det VILLE DE PARIS vi ser akterende på i foregående side.

Hun var egentlig fjerde franske skip med dette navnet. Kjølen ble strukket i 1807 og var tiltenkt navnet MARENGO, et kjent slag sted der Napoleon vant. Men det varte og rakk før hun ble ferdig og hun fikk etter hvert navnene VILLE DE VIENNE, CONTE D'ARTOIS, igjen VILLE DE VIENNE og jammen nok en gang CONTE D'ARTOIS før det endelig i 1850 ble VILLE DE PARIS. Det utrolige er, hun ble IKKE FERDIG fra påbegynt i 1807 til altså, utrolig nok, i 1851. Over 40 års bygge periode!!!! Hun var bygget i tre og rigget som fullrigger,



Ingen maskin. Hun var et 120 kanoners linjeskip, en skikkelig gigant. Hun var aktivt med i Krim krigen med kanonader, transporter, sykdom og død. I 1857 ble hun utstyrt med damp maskineri som ga henne en fart på 10 knop. 1870 ble hun bygget om for troppe transporter og maskineriet ble tatt ut. 1881 ble hun bare et flytende lager—og så i 1898 hugget opp. En merkelig skjebne, 44 år før hun ble endelig ferdig.

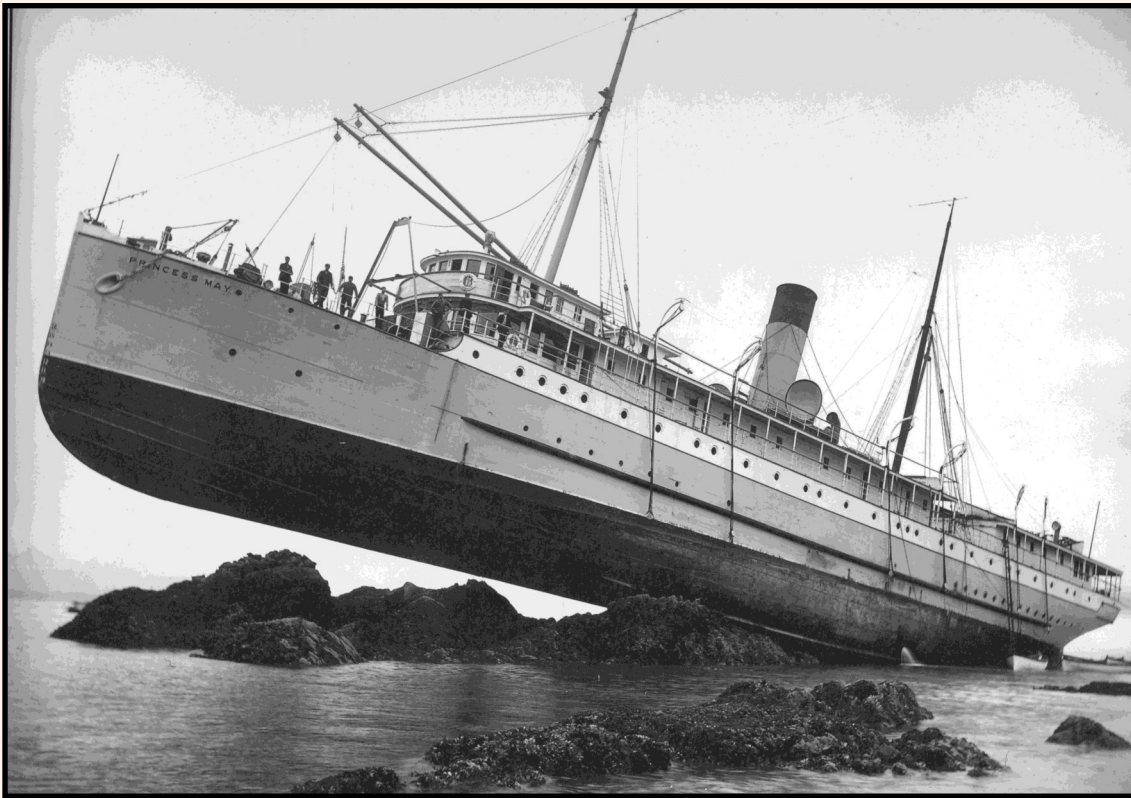
Det neste skipet vi ser er BORDA ex INTREPIDE. Hun var planlagt som et linjeskip med 90 kanoner, og var dermed ikke av de største. Sjøsat i 1853, og endelig ferdig i 1865. Da var det klart at utviklingen gikk fremover med stormskritt—for skip som WARRIOR bygget i jern og med damp maskineri som den primære fremdriften.



Hun ble levert som INTREPIDE, og den franske marine hadde forstått utviklingen—endelig. Nå ble hun levert som troppeskip og hadde bare 4 kanoner om bord. Hun ble brukt som transportskip for å bringe franske tropper tilbake fra Mexico i 1866-67, var med i en beleiring i Sfax i 1881 og ble så endelig gjort om til skoleskip for Ecole Navale i 1883. Fire år deretter ble hun gjort om til flytende brakke for marinesoldater, før hun igjen ble et skoleskip i 1890, men nå under navnet BORDA. Hun ble først hugget i 1921. Og det er som BORDA vi ser akterspeilet hennes. Det var imponerende saker, men egentlig en del av Napoleons tiden, ikke en moderne marine fra 1850-70



Jeg synes det er morsomt å ta med det bildet jeg tok av HMC VICTORY der hun ligger i dokk i Portsmouth. Det sies at det ikke er mange originale stokker eller planker igjen i skipet. Så mye har vært i forfall og måtte skiftes ut. Men hun tar seg utrolig godt ut, og er det eneste store linjeskipet som man har tatt vare på noe sted av det jeg vet. Fra et besøk der i 2010.



PRINCESS MAY ULYK- KEN—et be- rømt bilde i Canada og Alaska.

Dette er et skipsbilde av et lite skip og en ulykke mange av leserne sikkert har sett. Det viser det lille passasjer-skipet PRINCESS MAY som tilhørte Cana-

dian Pacific Railway etter at det gikk for full fart på rev nær Sentinel Island 0400 5.august 1910. De triste og kritikkverdige var at skipet gikk for full fart i tett tåke. Det var på reise fra Skagway til Vancouver BC og skipet skulle gjennom den farlige og vanskelige Lynn Canal. Ulykken skjedde på høyvann.

Senere, på lav vann, kunne en se skipet ligge på revet med baugen opp i en vinkel på 23 grader, nettopp slik vi ser det på bildet. En fotograf fikk tatt dette bildet, og det skulle snart bli et ganske så berømt bilde. Skipet ble bygget i 1888 som CASS for et selskap på Formosa (nå Taiwan) hvor det seilte opp og ned den kinesiske kysten fra 1888 til 1901 under forskjellige navn og eiere og med en myriade av små ulykker og mytterier. 1901 kjøpte det nydannede Canadian Pacific Railway Coastal Service henne. De satte henne inn i en liten flåte av skip som gikk på vestkysten av Canada, alle med navn etter en prinsesse.

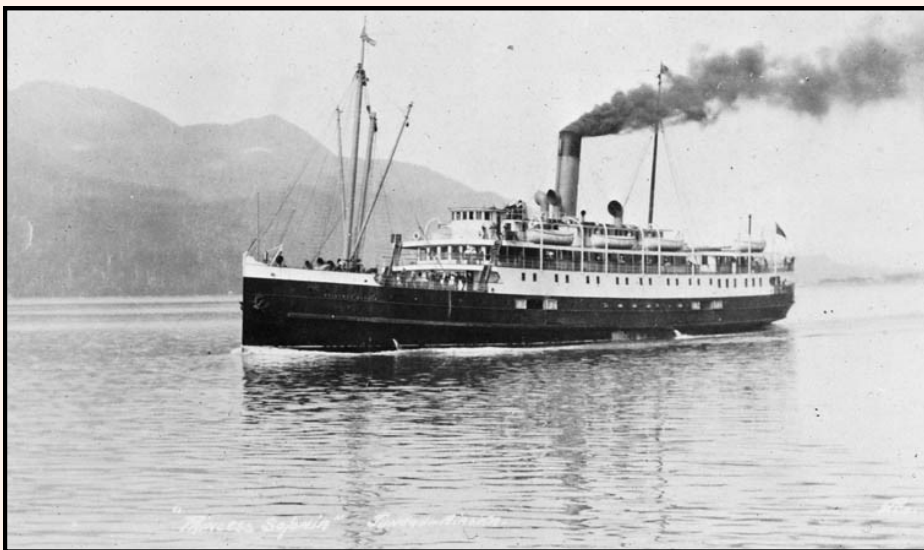
Lynn Canal er egentlig ikke en kanal, men en lang fjord liknende vannvei—og egentlig en farlig og farlig vannvei med mange ulykker. De ble da også bygget en rekke fyr langs denne strekningen, utern at det hjalp PRINCESS MAY. Da skipet gikk på, ble maskineriet slått ut med en gang. Men radio operatøren fikk sendt ut nødsignal og informasjon om hvor det hadde skjedd.. Passasjerene kom seg i livbåtene, og etter hvert i land ved Sentinel Island fyr hvor de ble godt mottatt. Ingen omkom. Og etter hvert ble da også skipet berget, reparert og satt inn i tjeneste igjen. Hun ble solgt i 1919 til et selskap i Kariben hvor hun seilte frem til tidlig på 1930 tallet da hun ble hugget.



En annen tragisk ulykke i Lynn Canal også for Canadian Pacific Railway

Canadian Pacific Railway skulle oppleve en mye verre og sterkt tragisk ulykke i samme farvann som PRINCESS MAY. Denne gangen var det PRINCESS SOPHIA bygget i 1911. Den 23.

oktober forlot hun Skagway i Alaska og gikk sydover i Lynn Canal og kom snart inn i en kraftig snøstorm som reduserte sikten betydelig. Allikevel bestemte kapteinen seg for å gå full fart, formodentlig for å ta igjen tapt tid. I snøfakk og kraftig vind kom skipet snart ut av kurs og farlig nær opp mot land - og Vanderbilt revet merket med en bøye uten lys. Lenger syd



lå Sentinel Island vi allerede har hørt om. 0200 24. oktober gikk hun hardt på grunn på Vanderbilt revet som var flatt som en tallerken. Når en ser bilder av PRINCESS SOPHIA på revet er det som om hun ble bygget på revet.

Nødsignal ble sendt ut og oppfattet av en stasjon. Deretter kom redningsarbeidet i gang, Det var håp om at når høyvannet kom, ville skipet komme løs. Men dette gikk ikke. Tvert imot kom hun ennå høyere opp på revet. Været utviklet seg stadig til det verre, og det ble ytterst vanskelig å få i gang redningsarbeider. Det viste seg umulig å få små livbåter over til havaristen. Men siden PRINCESS SOPHIA lå så høyt på revet, mente man at det beste ville være å vente på bedre vær. Flere skip kom til, og av dem CEDAR som tilhørte det amerikanske fyrvesenet og var det eneste med radio kommunikasjon. Men hun fikk først melding om havariet elleve timer at det skjedde, og hadde en lang vei å seile opp til Vanderbilt revet. Hun hadde utsyr og størrelse god nok til å kunne ha gjort et redningsarbeid. Når hun kom frem var det for sent. For været, sjøene og vinden bare økte på og flere av redningsbåtene måtte finne le for været. Så kom det fortvilte signaler fra skipet om øyeblikkelig hjelp, for store bølger og ekstremt høyvann løftet opp skipet og ville dra det av revet. Men ingen kunne hjelpe. Neste morgen var PRINCESS SOPHIA borte, med unntak av deler av baugen.

Den verste maritime ulykken i British Columbia og Alaska var et faktum. 364 mennesker ble borte. Her hadde Canadian Pacific to alvorlige ulykker på nesten samme stedet, men med en enorm tragisk forskjell i dødsfall og skjebne til de to skipene.





PACIFIC PRINCESS ex SEA VENTURE bygget i 1971 for K/S Sea Venture A/S & Co. Hun ble solgt til P & E (Princess Cruises) i 1975. 2003 blir navnet forkortet til bare PACIFIC. Endelig, i 2013 blir navnet forkortet ennå en gang—nå ACIF. Det var for siste reise til Aliaga og hugging i august samme året.



Her har vi et interessant skip, nemlig PROBO BANGOR bygget i 1989 for Tv. Klaveness gruppen som et OBO product carrier. Det skulle vise seg å være for mange funksjoner på en gang. Store problemer med tette luker og oljelaster, og hun ble konvertert til rent bulkskip i 2011. Tre andre navn før hugging i 2012.



Her kommer JUPITER med Norway Line på siden og Kosmos konsernets skorsteinsmerke. Hun startet livet i 1966 med dobbelt navnet BLACK WATCH/ JUPITER der hun seilte for Fred. Olsen & Co fra september til mai, og som JUPITER resten av året. Over tatt av Norway Line i 1986, men solgt videre i 1990. Huggert i 2008.