

Nr. 4-2023



FORENINGEN SKIPET

NORSK 1973
SKIPSFARTSHISTORISK
SELSKAP

Foreningens Østlandsavdeling

Her kommer utgave nr. fire av denne «snutten» vi har satt i gang med. Og forhåpentligvis vil dette tiltaket fortsette å smake. Det er hyggelig med tilbakemeldinger—både gode og kritiske—og helst dem med forslag om tema og innhold. Bare kom!!

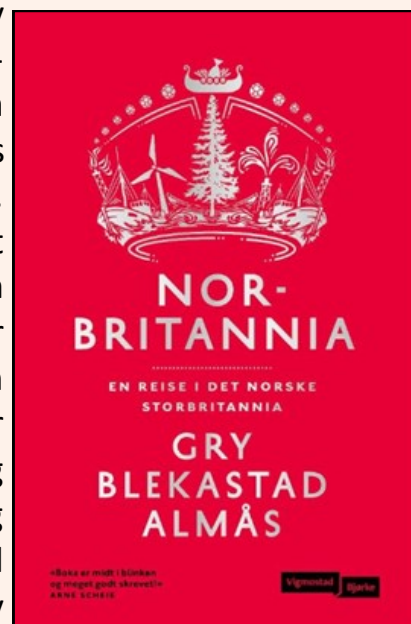
Styret i Østlandsavdelingen

Redaktør: Bjørn Pedersen

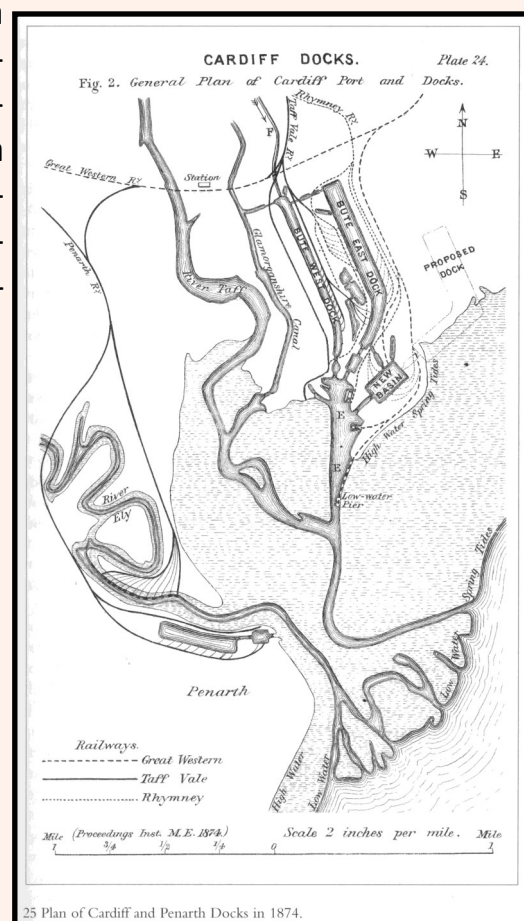
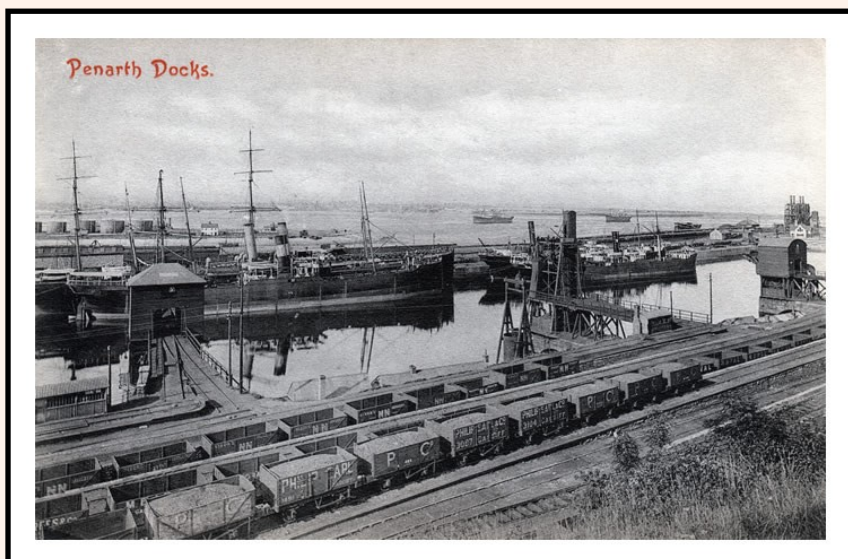
e-mail: bjopeder44@gmail.com

CARDIFF HAVN OG DENS ROLLE FOR NORSK SKIPSFART.

Jeg fikk for et par år siden boken NOR-BRITANNIA skrevet av Gry Blekastad Almås om forholdet mellom nordmenn og engelskmenn under siste krig. En av de opplysningene hun kom med ga meg en liten overraskelse. Det var at Cardiff i Syd-Wales en tid var den havnen i verden med flest norske skipsanløp. Dette gjorde meg rimelig paff og litt overrasket. Tanken var at dette måtte være på grunn av de store skipningene av kull som gikk ut fra Syd-Walisiske havner, inkludert Cardiff. Og kull er egentlig spennende saker. Uten kull, ingen dampskip, ingen jernbane og ikke koks til oppvarming. Kullet var drivkraften for den industrielle revolusjonen rett og slett. I dag kan vi vanskelig tenke oss alle sider ved kull i shipping, slik som bunkers, lasting og lossing, kulldeponier i utallige havner for bunkers, kull til kraftverk, kull som selvantennelig last og bunkers. Ja rekken av saker er lang.



Cardiff som by har røtter tilbake til vikingtiden og en rekke navn i byen i dag tyder på dette. Så kom normannerne og tingene utviklet seg. På 1200 tallet var det en liten og relativt ubetydelig havn. Handel og trafikk utviklet seg, men det gikk langsomt. Så—på midten av 1700 tallet begynner store ting å skje. Et stykke inne i landet bak der Cardiff ligger, ble det anlagt noen jernverk som utviklet seg og etter hvert fikk stor betydning for utviklingen. De første alvorlige transport problemene ble løst ved bygging av en kanal fra jernverkene ned til Cardiff. Og Cardiff ble utviklet for å kunne håndtere og skipe ut jernlastene, gjerne i seilskip ikke større enn et par hundre tonn. Kull hadde ennå ikke blitt et volum for eksport i Cardiff. Dette skulle forandre seg fra 1831 med noen avgifts forandringer til fordel for Cardiff. I 1840 ble det skipet ut 200.000 tonn fra Cardiff havn, samtidig som det kom inn betydelige volum av jernmalm for jernverkene. Og mer og mer av disse volumene skulle skifte over til jernbane istedenfor kanaler. Cardiff og Penarth (som hørte sammen) vokste



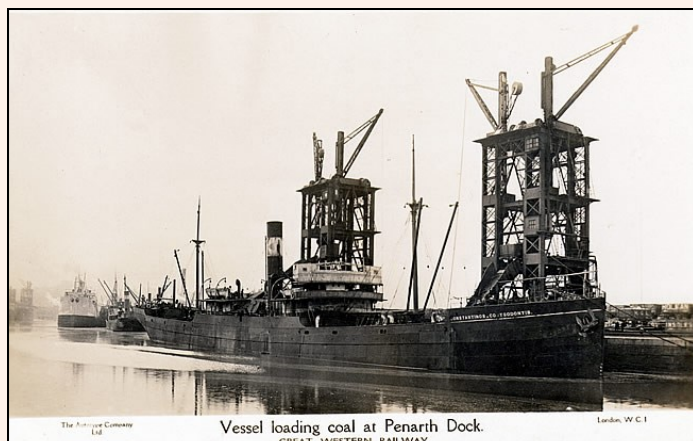
25 Plan of Cardiff and Penarth Docks in 1874.

Dramatisk i kull eksporten gjennom 1800 tallet og ble en virkelig stor kombinert utskipningshavn for kull. Mye av grunnlaget var at British Navy først og fremst ønsket Welsh Coal på grunn av kvalitet og brennverdi, og lavt utslipp av røyk. Dette påvirket også kommersielle redere og det ble faktisk etter hvert en fast stipulasjon i tids-certepartier at farten var så og så mye på et forbruk av så og så mange tonn **Best Welsh Coal**. Behov for kull til drift av dampskip økte åtte ganger fra 1869 til



1913. Cardiff ble rett og slett en av de største—om ikke den største havnen—i verden hva gjaldt volum i tonn som gikk igjennom havnen. I slutten av 1890 årene sto kull for mellom 90 og 95% av det volum som gikk ut av havnen. Toppen ble nådd i 1913 da en tredjedel av verdens kull eksport kom fra Syd-Wales havner, og da spesielt Cardiff.

Kull ble håndtert av to grupper arbeidere når det slukke skipet ut av havnen i skip. Det var *tippers* og *trimmers*. Tippers var de på landsiden som håndterte utstyret og kraner for tipping av jernbanevogner med kull inn i skipenes lasterom. Trimmers var de som arbeidet i



The Atlantic Company Ltd. Vessel loading coal at Penarth Dock. London, W.C.1. GREAT WESTERN RAILWAY

rommene og fikk spadd ut kullet ut i borde slik at man skulle unngå skifting og bevegelser i lasten. Den som tro dette var enkelt og greit arbeide, tar helt feil. Enormt slit, støv i lungene og krangel om timelønn. Og dette arbeidet forandret seg lite inntil self-trimming bulk skip kom inn i markedet.

Øverst ser vi Penarth havn med skip som venter, lange rekker av jernbanevogner og sidespor ned til de enkelte vogn tippene. I midten ser vi et gresk lasteskip som laster kull, og nærbildet til høyre viser arrangementet av vogntippen. Støv, støv—slit og træl.



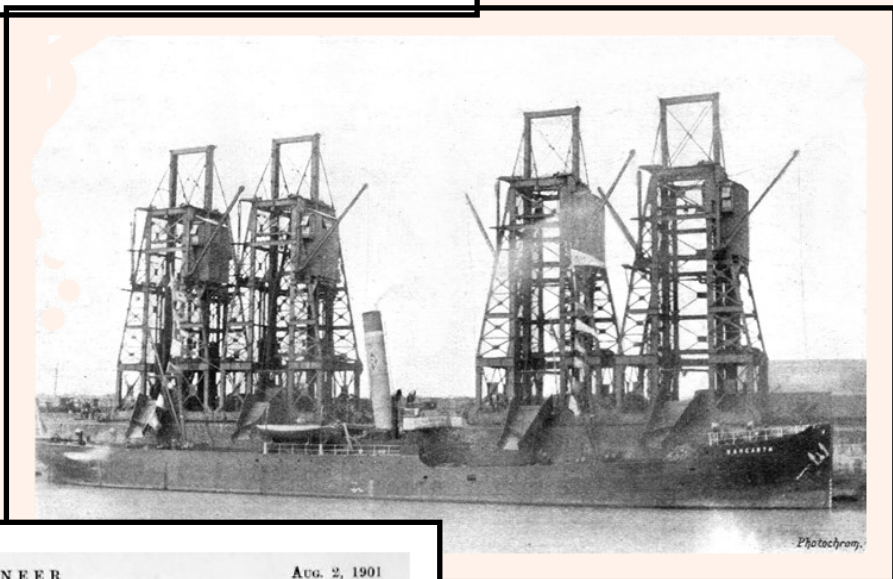


Her ser vi enorme rekker av jernbanevogner med kull for skipning. Det er ca 20 tonn i hver vogn. Alt for eksport, eller skipning til havner i Storbritannia.

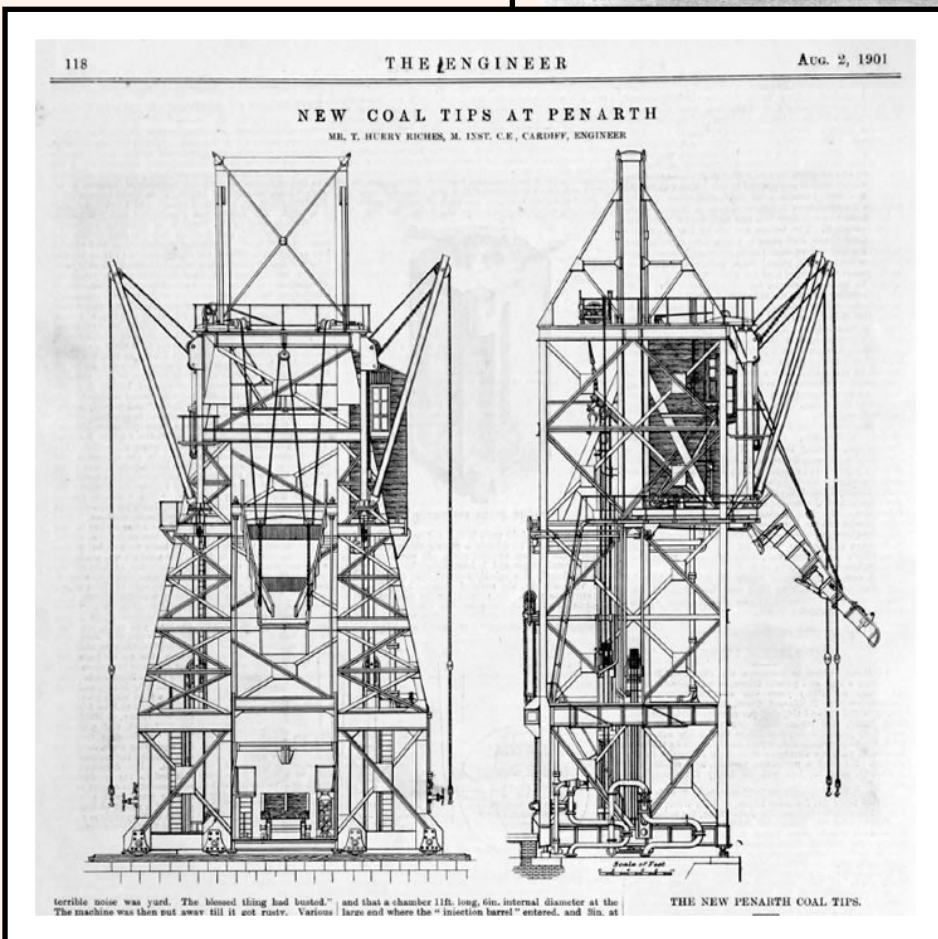
Under ser vi er skip som laster kull, betjent av fire kull tippere. Med slikt utstyr går det fort for seg.

(Image: Media Wales)

Welsh coal wagons at Cardiff Docks in 1927



Photochrom.



Og til venstre ser vi en tipper som viser hvordan vognene blir heist opp til der den blir tippet opp og heller kullet ut i den skråstilte laste trakten.

terrible noise was heard. The hoisted thing had burst, and that a chamber 11 ft. long, 6 in. internal diameter at the top. The machine was then put away till it got rusty. Various large end where the "injection barrel" entered, and 5 in. at

THE NEW PENARTH COAL TIPS.

Til denne enrome eksporten ble det også en stor utvikling av tonnasje for skipning av kull. Utrykket « Coal outbound, grain back home» ble et vanlig uttrykk. Skipene fra århundreskiftet var overveiende trampskip, en ca 70%. Resten var linjeskip og passasjerskip. Et typisk trampskip var gjerne på ca. 4,500 brutto tonn med 8 til 9.000 laste kapasitet. Framdrift var gjerne en quadruple dampmaskin som ga det en fart på 10 knop. Fem lasterom og et daglig forbruk av kull på mer enn 60 tonn per dag. Mannskapet bodde forut, gjerne 8 til 12 mann i felles stort rom, køyer festet til et vibrerende skott eller skuteseide. Delvis mørkt, kaldt om vinter og varmt om sommer, ingen toaletter og vaskemuligheter uten å gå en lang tur og dårlig mat. Offiserene hadde kvarter i dekkshuset i lugarer langt bedre enn det mannskapet hadde. Fyrbøtere og trimmere skuffet kull hele skiftet og må ha vært dødtrette. Støv i lungene, skitt og lort over alt.



Her ser vi D/S TREVERBYN fotografert ved ankomst Penarth i 1936. Hun var bygget i 1920 ved Harland & Wolff og var på 5.281 brt. Hun kan representere den typiske engelske «trampere».

Kull eksporten fra Cardiff nådde toppen i 1913 med 10,7 millioner tonn. Men nå begynte British Navy å fokusere på olje som

brensel for sine skip. Diesel motoren ble mer og mer vanlig, og billig kull fra kontinentale gruver i Tyskland, Belgia og Frankrike markerte en økende konkurranse. Innføring a gullstandard gjorde ikke tingene lettere for engelsk kull eksport. I 1932 var eksporten ut av Cardiff sunket til under 5 millioner tonn, og nedgangen skulle bare fortsette. I 1964 var det slutt.

Da var heller ikke Cardiff en havn som hadde mange norske skip på besøk. J.B. Stang (en del av Fearnley & Eger konsernet) gikk på fast linje til byen, men det ble vel ikke mer enn ca. 10 anløp i året.



Og jeg tar med et bilde av norske ALMORA som ble fotografert i Cardiff ca. 1936. Hun var bygget i Glasgow 1905 som O.H. WIENS for svenske redere. Hun var innom R.A.B.T. som TOFTEN før det ble Tønsberg skip av henne, først som CABALLERO 1919, og så ALMORA i 1922. Krigsforlis 1944

ET NORSK SKIP MED EN HELLER UVANLIG HISTORIE.

Av Bjørn Pedersen

Under arbeide med noe annet kom jeg over dette bildet og skipets historie. Og her var det mye rart!. Det viser det greske dampskipet ELLI fotografert en gang mellom 1937 og 38. Hun var opprinnelig bygget som kabelskipet RELAY på 1198 brt av R. Thompson & Sons i Sunderland for det som så flott het Central & South American Telegraph Company, Peru. Dette var et underselskap at et amerikansk selskap, All American Cabkes Inc. Etter levering ble hun primært brukt som et reparasjons skip av kabler etc, men la fra tid til annen korte kabler i Peru og Syd-Amerika. 1920 ble hun overført til moderselskapet, uten å skifte navn.

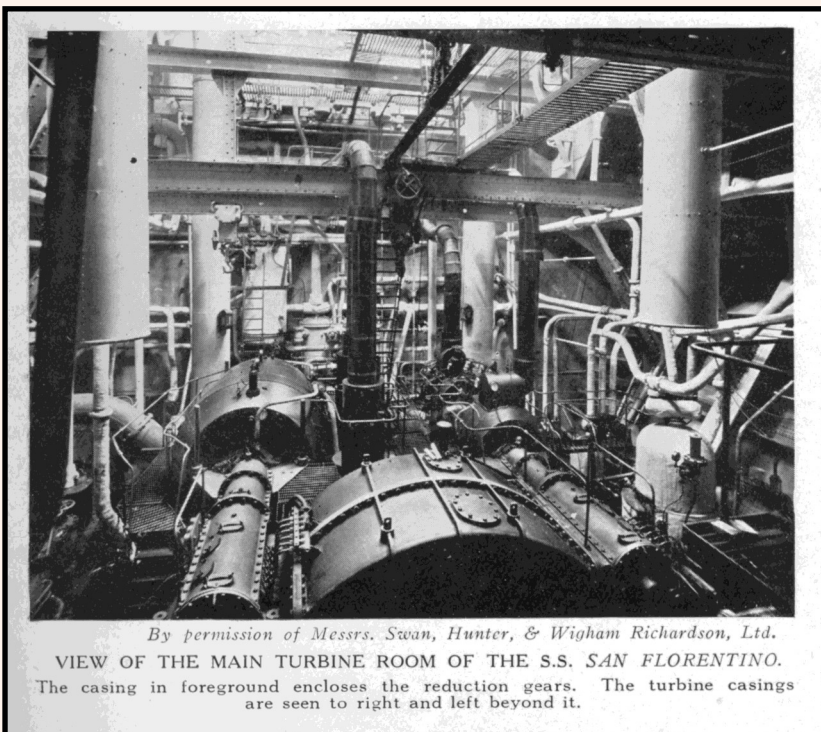
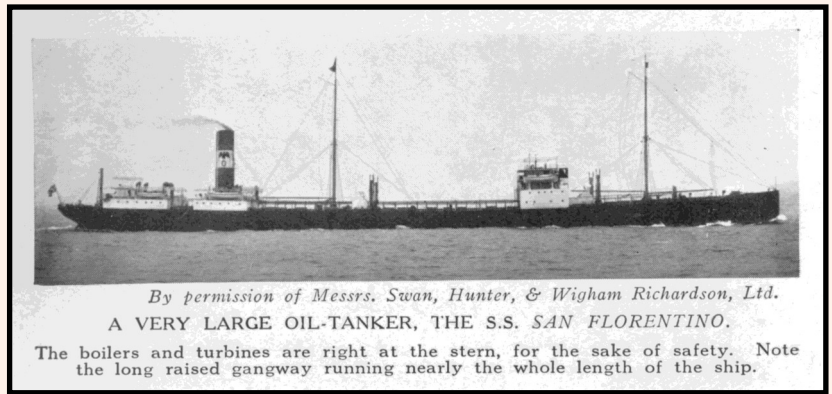
1932 ble hun solgt til det Dutch East Indies Exploring Co, Nevada (jeg regner med USA) uten å skifte navn. Så jeg mistenker nok en intern overflytting. Men—i 1937 ble det definitivt salg ut av gruppen. Nå bele det greske rederiet Adelphi Vergottis Ltd London kontor eiere. Management selskapet satt i Hellas. Så kom det en noe dramatisk forandring. Nye kjøpere i 1938—General Emmanuel Giannoulatos som var gresk konsul i Shanghai. Nå ble hun brukt til transport av jødiske emigranter til Palestina. Men allerede 31.januar 1940 gikk hun på grunn utenfor Lillesand i Norge og ble til vrak. Og no kommer den norske delen av historien inn. Hun ble kjøpt av Skibs A/S Bjørnefjell og fikk navnet BJØRNEFJELL. 1947 ble hun omdøpt BOTA og så året etter FINN. Endelig ble hun hugget i Antwerpen i 1952. Etter litt graving finner jeg at dette rederiet var disponert av A.F. Bjørnstads Rederi A/S i Tvedestrand (Staubø). Et for meg helt ukjent rederi.



EAGLE OIL TRANSPORT—et i dag nesten ukjent oljeselskap og rederi—med en noe uvant tilknytning til Norge.

Vi ser her bilde av det meget store tankskipet SAN FLORENTINO som var drevet av en damp turbin. Det er ikke lett å se det, men dette var et meget stort tankskip da det ble levert i 1919. Så blir hun da også beskrevet som «A VERY LARGE OIL-TANKER».

Hun var på nesten 13.000 brt og hadde en dødvекts kapasitet på omkring 17.000 tonn. Og relativt uvant for den tiden, så var hun utstyrt med en damp turbin for fremdriften. Vi tenker jo vanligvis på turbiner for å få høy fart, men her ble det bare 10 knop—intet å skryte av—men standard for tiden.



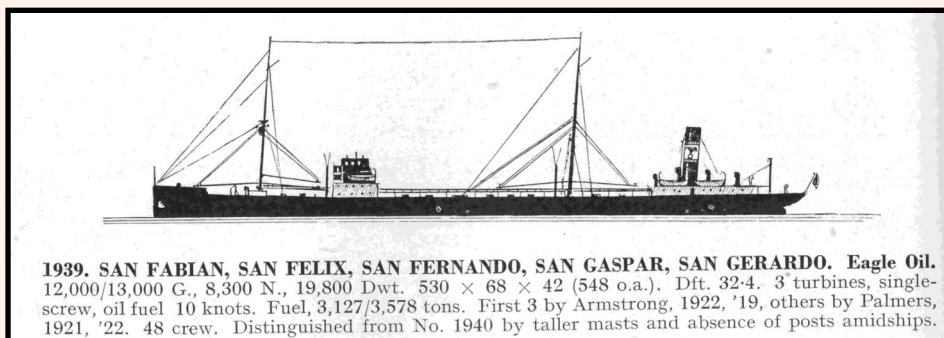
Før jeg kommer inn på tilknytningen til Norge, vil jeg bare ta noe om historien til dette selskapet. Rederiet het Eagle Oil Transport Co og var stiftet i 1912. Og her kommer det mye interessant frem. Mannen bak dette var Mr. Weetman Pearson, adlet i 1910 som Viscount Cowdray.

Han var leder av et entreprenør selskap S. Pearson startet av hans bestefar så tidlig som 1844. I 1889 ble han invitert over til Mexico for å bygge en jernbane. Via tilfeldigheter, teft og innsikt ble han klar over muligheter for oljeutvikling i landet, og begynte å kjøpe opp land med tanke

på fremtidig olje utvikling. Mulighetene kom i 1901, og folkene hans fant olje. 1909 grunnla han oljeselskapet Mexican Eagle Petroleum Company, og i 1910 kom det første virkelig store funnet. Han begynte nå å bygge tankskip for å transportere fremtidige oljeprodukter og hadde tre skip da han 1912 startet Eagle Oil Transport Company for å overta de allerede eksisterende tre skip, samt 20 nye tankskip han også bestilte på denne tiden. En dramatisk stor orde til en kostnad på 3mill pund. Alle rederiets skip fikk navn etter mexicanske helgen, lik det vi ser ovenfor—SAN FLORENTINO. I tillegg startet han Anglo-Mexican Petroleum Company for å stå for salg av Eagles produkter utenfor Mexico.

De fleste av de 20 bestilte skipene var blant de største i verden den gang, ca. 12.000 brt. og ca 16.000 dwt. De fikk også et fire sylinders trippel expansion damp maskineri som ga dem en fart på ca. 10 knop. Blant disse skipene var det da også tre som havnet i Norge og ble ombygget til hvalkokerier, og to som gikk til engelske eiere også for ombygging til hvalkokerier. Selskapet hadde virkelig en eksplosiv utvikling, men mistet fem skip under krigen.

1919 solgte Lord Cowdray en stor eierandel av selskapet til Royal Dutch Shell, men fortsatte



som daglig leder. Og det var nå at han og Shell gikk in for en ny stor bygging av tankskip—seks skip på ca 13.000 brt og mellom 18.000 og 19.000 dwt. Det er i denne gruppen vi finner det avbildede skipet SANFLORENTINO. Og hun ble utstyrt med

turbin maskineri som ga henne 10-11 knops fart. Hun seilte frem til 2.oktober 1941 da hun ble torpedert av U-94. Se ellers en side tegning av søsterskipene (Talbot– Booth 1943)



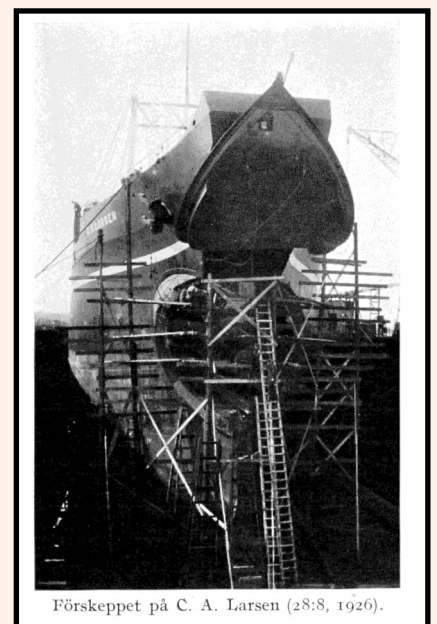
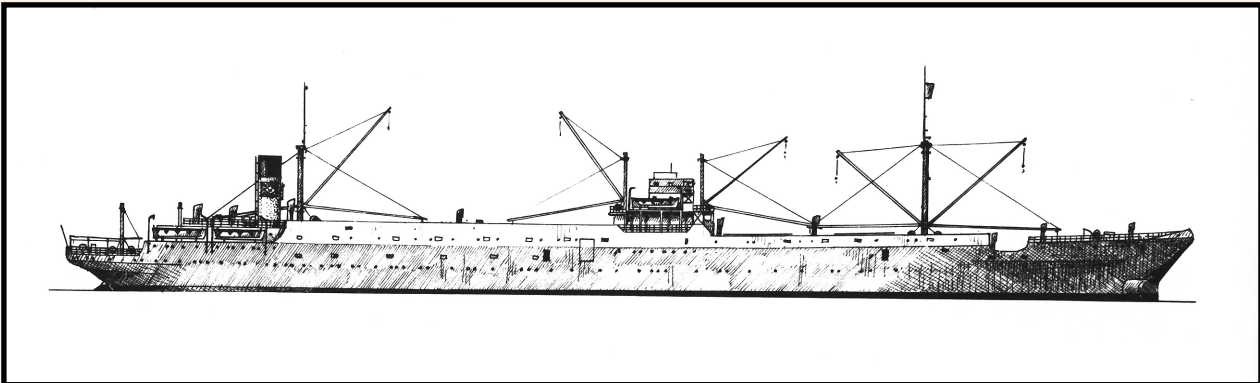
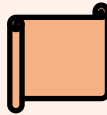
De tankskipene som ble bygget før første verdenskrig begynte etter hvert å bli noe utdaterte og Eagle sa seg interesserte i å selge ut denne tonnasjen. Johan Rasmussen og partnere grep denne sjansen og kjøpte inn SAN GREGORIO for ombygging til hvalkokeri. Dette ble det største hvalkokeriet inntil da—C.A. LARSEN—og det første og eneste med opphalings slipp i baugen. Det

gode resultatet med dette skipet førte rask til at A/S Ørnen kjøpte inn SAN LORENZO som ble bygget om til kokeriet OLE WEGGER og SAN NAZARIO som ble THORSHAMMER for A/S Thor Dahl. SAN JERONIMO og SAN PATRICIO ble kjøpt inn av de engelske Lever Brothers og fikk navnene SOUTHERN EMPRESS og SOUTHERN PRINCESS. Disse to ble i første id av den annen verdenskrig overtatt av Chr. Salvesen & Co som jo har norske røtter.



Her ser vi THORSHAMMER etter første, og ganske så midlertidige ombygging, og deretter i farger av Fokal Foto slik hun så ut på slutten av et langt liv. Hun ble først hugget i 1962

Eagle Oil Transport skiftet navn til Eagle Oil and Shipping i 1930. Det fortsatte som et selvstendig selskap innen Shell gruppen frem til 1959, da selskapet ble helt og holdent absorbert inn i Shell gruppen. Siste skip levert med et tradisjonelt navn var SAN CONRADO i 1960 på 34,750 tonn. Men hun fikk da en Shell skorstein ved levering, ikke Eagles merke. Under ser dere en modell av en Eagle tanker i Imperial Museum, London. Eagles tankere hadde egentlig noen triste og merkelige farger på skrog og overbygninger. Men særegent.



Her ser vi noen bilder av C.A. LARSEN etter ombygging fra et Eagle tankskip til hvalkokeri. Det spesielle med henne var opphalings slippen i baugen, beskyttet av en baugport det ofte var problemer med. Det ble aldri gjentatt. Nå var det akterskips slipp det var snakk om.



Denne gangen vil jeg vise tre fotografier fra skip som alle var eiet eller disponert av Fearnley & Eger der jeg arbeidet frem til 1977.

Det første skipet er LPG/C FERNBANK (3) levert i 1976 av Moss Vært. Jeg var så heldig å bli med på dåp og festmiddag om kvelden i Refsnes Gods på Jeløy.



Neste bilde viser bil/bulk skipet FERNGROVE som jeg fotografert i Boston i 1974.

Siste bilde viser STANFORD også fotografert en gang i 1970 årene, jeg antar 1971-72. Vi ser henne liggende i Grønli, og vi skimter Fearnley & Eger merket i skorsteinen. Da gikk hun på Biscaya. Hadde det vært et J.B. Stang merke der, var det tur på Bristol kanalen. Alle skipene i linjen til Biscaya og Bristol skiftet mellom linjene etter lastebehov. Og særlig fordi de to minste bare var på 1600-1700 tonn dwt. STANFORD og STALHEIM lastet ca. 2500 ton dw.

