

Nr. 5-2023



FORENINGEN SKIPET

NORSK 1973
SKIPSFARTSHISTORISK
SELSKAP

Foreningens Østlandsavdeling

Her kommer utgave nr. fem av denne «snutten» vi har satt i gang med. Takk for kommentarer og hyggelig tilbakemelding. Da står vi på videre.

Styret i Østlandsavdelingen

Redaktør: Bjørn Pedersen

e-mail: bjoped44@gmail.com

DEN IKONISKE FOTOGRAFEN FADER BROWNE OG RMS TITANIC.

Av Bjørn Pedersen

Høsten 2018 var jeg på en lang ferietur i Irland og vi valgte Athlone midt på øya som base i den tro at da kunne vi ta dagsturer over hele øye siden vi bodde i et slags «nav» for slike planer. Men øya var større enn vi trodde, så det ble med de sentrale områdene. En av turene våre tok oss til Emo Mansion hvor vi gikk inn for å se oss omkring. Der inne fant jeg utstilt en koffert som hadde tilhørt Fader Browne. Jeg kjente jeg gispet litt. Fader Browne var en ikonisk jesuitt pater som hadde tatt noe omkring 42,000 bilder gjennom livet. Alle i høy standard både i tema, sosial interesse og historisk verdi. Denne kofferten var blitt stuet bort i over 20 år etter hans død i 1960, og funnet var nesten tilfeldig.

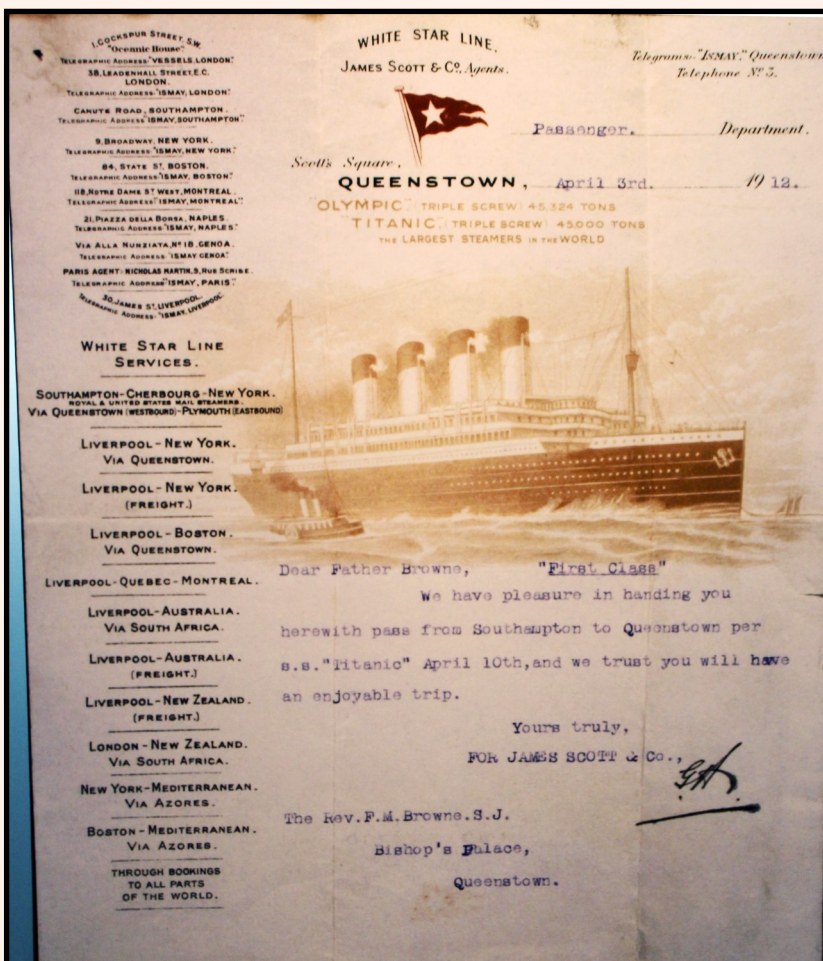


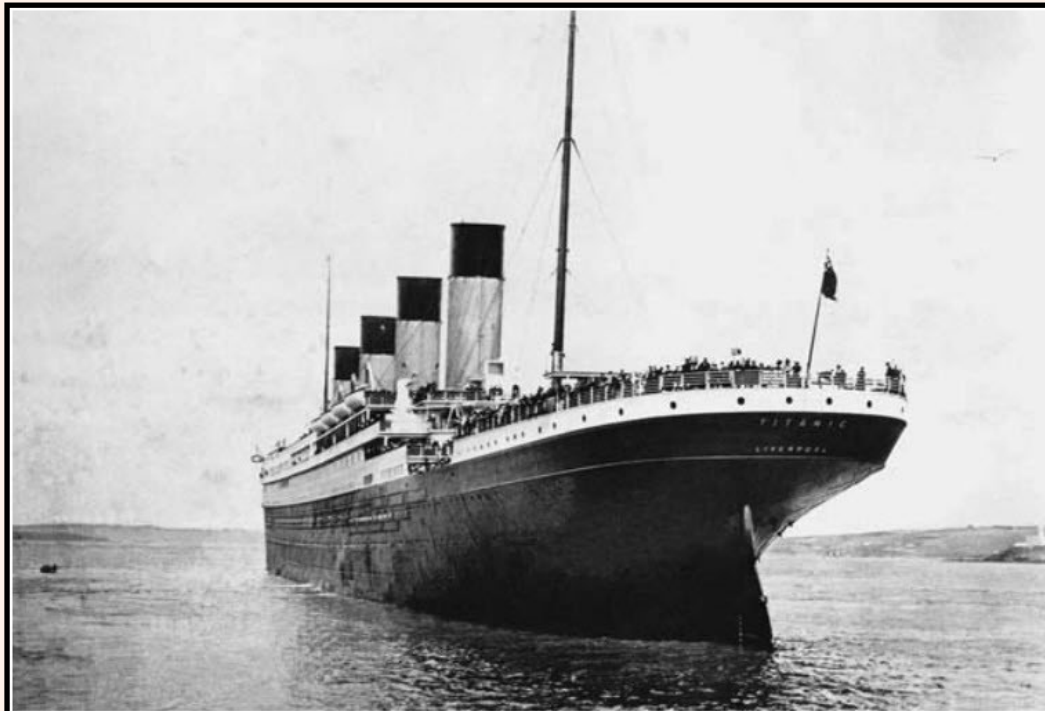
Dette er mannen som tok en rekke meget kjente fotografier fra jomfruturen til TITANIC. Bildene ble publisert ganske så snart, og ble en øyeblikkelig sensasjon. Fokus og interesse for dette tragiske havariet etter en kollisjon med is var enorm.

Fader Browne var født i 1880 og bestemte seg ganske tidlig for å gå kirkens vei, og ble etter hvert en jesuitt pater. Men han fikk sitt første fotoapparat før dette, bare 17 år gammel.

Dette var et Kodak apparat. Han hadde nese og talent for komposisjoner, scener og hva som var av interesse. Så hans eldste fotografier er fra 1897. Han fortsatte med fotografering som hobby og en seriøs aktivitet, og ble etter hvert en lærer i fotografi og mørkeroms arbeide i de seminarene han var lærer. Fotografier fra dagliglivet ble tatt jevn og trutt og livet var på det jevne.

Så kom den store forandringen og det som skulle gjøre ham berømt som fotograf. TITANIC!!! Han fikk en reise fra Southampton til Queenstown i gave fra en onkel. Til og med en første klasse billett. Men før han kunne reise, måtte han få en tillatelse til fravær av sin biskop, og det fikk han. Han gikk således om bord i skipets anløp av Southampton,





RMS Titanic leaves Cobh, bound for New York – 11 April 1912

etter at det hadde vært i Cherbourg, og skulle videre til Queenstown som siste stoppested før den fatale jomfruturen til New York. Se brevet med bekreftelse fra rederiet.

Dette ga ham muligheter for å ta en god del bilder, både av skip, kaptein og offiserer og av passasjerene. Og noe utrolig skjer på veien. Han blir godt

kjent med noen andre passasjerer som gjerne ville at han skulle bli med helt til New York, og de ville gjerne betale billetten hans frem og tilbake. Han sendte telegram til biskopen om dette var i order, og fikk prompt beskjed om «Get off that ship»!!! Så da gikk han i land i Queenstown, og reddet kanskje livet på grunn av det. I alle tilfelle, kamera og negativer ble reddet fra en verre skjebne. Da han noen dager senere leste om TITANIC's triste skjebne, skjønte han at han satt på noen meget verdifulle fotografier, og tilbød aviser og publikasjoner å kjøpe bilder av ham. Og det ble gjort—i stort monn. Bildene hans ble berømte. Og han ble berømt.

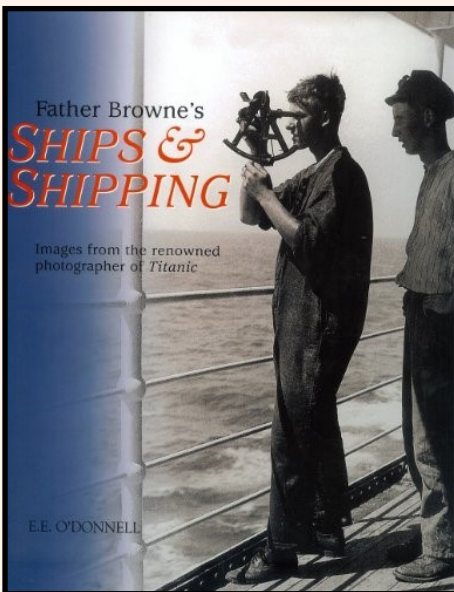
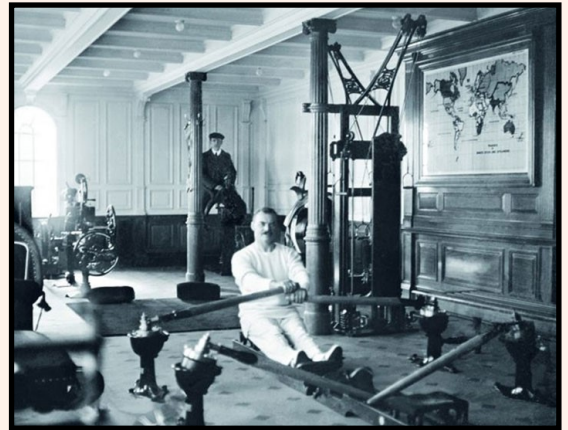
Men tiden er en vanskelig «herre» og hans navn ble etter hvert glemt. Han fortsatte sitt virke som jesuitt prest, lærer og fotograf. Da han døde var det bare en liten begravelse. Så blir kofferten med de mellom 42 og 45.000 negativene oppdaget, og man skjønner dette er en unik kulturskatt. Negativene var i ferd med bli ødelagte (nitritt film) men blir reddet gjennom store kostnader og mye arbeide. Og etter hvert ble det gitt ut en rekke bøker med hans fotografier, blant annet også en om SHIP and SHIPPING, en bok jeg nå har bestilt for å se nærmere på. Rart hva som kommer ut av et tilfeldig besøk i en irsk manson på en ferietur.



Til venstre ser vi Fader Browne omkring 40 år gammel. Til høyre et bilde av hans lille fotolaboratorium på rommet sitt på seminaret. Man kan tørt si at dette var primitive saker. Allikevel en fantastisk samling.



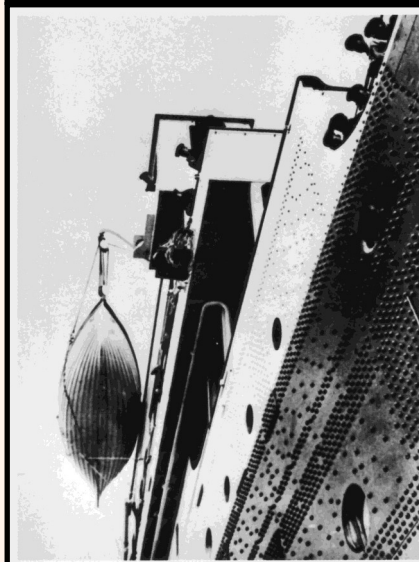
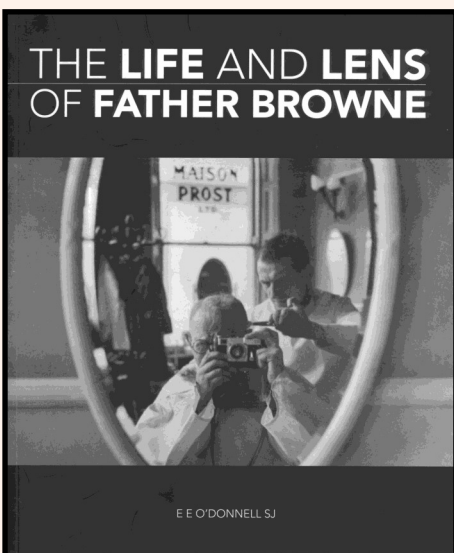
Father Browne's photolab at Emo, County Laois, 1931



Her følger et utvalg av bilder tatt av Fader Browne før og under turen med TITANIC, samt bilde av boken om mannen (under) og den om hans bilder av «Ship and Shipping».



J. J. Astor at Waterloo Station, London, 10 April 1912



Og når vi først er inne på TITANIC.....

Jeg var på besøk i Belfast i 2019 og så da det fem stjernes fine museet om TITANIC, rederiet White Star Line, byggingen av skipet, havariet, verkstedet Harland & Wolff og byen Belfast. Utrolige saker og jeg kan bare anbefale på det sterkeste. Stort bedre kan det nesten ikke bli.



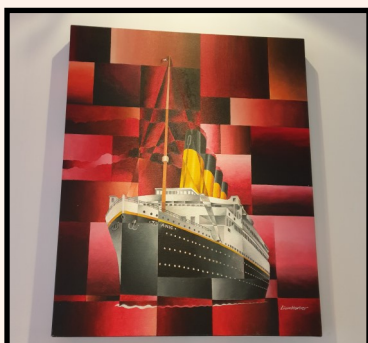
Selve museums bygningen var slående og blir nok ikonisk i design. Det ligger på verksteds området og vi ser beddingen der skipet ble bygget. Det var spekket med topp modeller og innføringer. Et sted gikk vi forbi der man varmet opp naglene til de var hvitglødende, og varmen sto ut fra stedet. Kunstig varme, men realistisk.

En video tok oss vertikalt gjennom skipet fra topp til bunn, med lyd og det hele, og på en hel vegg. Skiltet utenfor var noe av det fineste jeg har sett, og kjempestort.



Tender fartøyet NOMADIC som også tilhørte White Star Line, har utrolig nok overlevd alle disse årene, delvis som flytende restaurant i Paris, og nå restaurert og en del av museet.

Kopier av en første klasses og annen klasses lugar var gjenskapt sli at vi kunne se det i farger og som det en gang var. Det gamle hovedkontoret til verkstedet Harland & Woff var nå blitt gjort om til et første klasses hotell. Den velkjente tegnesalen var blitt til en stor restaurant. Og tar med en nydelig plakat av skipet.



S/S «HELLENIC PRINCE» OG FØRINGER OVER TIL EN NESTEN GLEMT NORSK SHIPPING SPESIALITET—EMIGRANTFARTEN

Ab Bjørn Pedersen

Nedenfor vil dere se bilde at et ganske så underlig skip. Og når dere hører at det faktisk var meningen å bruke det i emigrantfart, må en jo lure litt. Historien til dette skipet er følgende: Hun ble bygget ved Cockatoo Dock & Engineering Co., Sydney, NSW Australia i 1928 som His Majestys Australian Ship ALBATROSS. Hun var bygget som et slags hangarskip med hangar for 9 sjøfly, en katapult til å «skyte» dem ut, og kraner til å heise dem tilbake fra sjøen—enten opp på dekk, eller ned i hangaren. Hun var et merkelig prosjekt. Men bakgrunnen var at skipet skulle tjene som en slags beskyttelse for handelsskip i krigstid. DeplACEMENT var 6.000 tonn full utstyrt. Et turbin maskineri ga henne en fart på max. 22 knop. Tydeligvis svarte hun ikke til forventningene, og ble stort sett liggende til ankers i over 5 år.

I 1938 ble hun overført til den britiske marine for bruk slik det opprinnelig var planlagt, men nå med seks Walrus sjøfly. Intet skifte av navn. Hun fikk også 8 små kanoner om bord. Katapulten ble også forandret. Etter tjeneste på Vest-Afrika kysten og Madagaskar, ble hun bygget om til service- og vedlikeholds skip. Flyene ble fjernet, likeledes katapulten. Dessverre ble hun truffet av en torpedo i 1944, men ble ikke reparert.

1946 ble hun solgt til et britisk selskap som skulle gjøre henne om til et luksus passasjerskip, men prosjektet stoppet på grunn av høye kostnader. De nye eierne bestemte seg der-

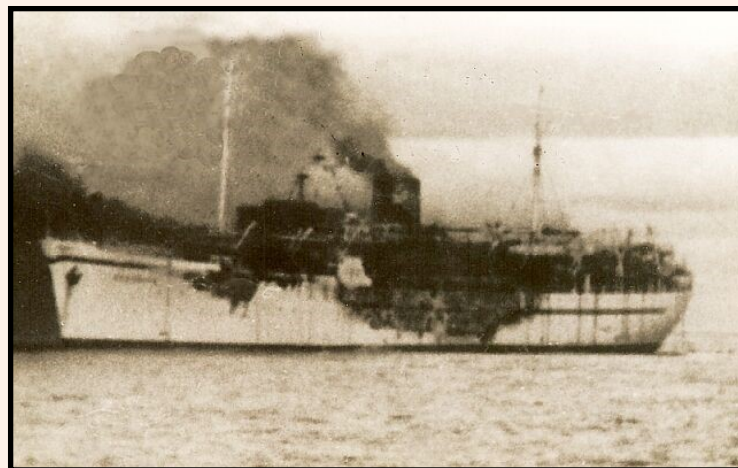
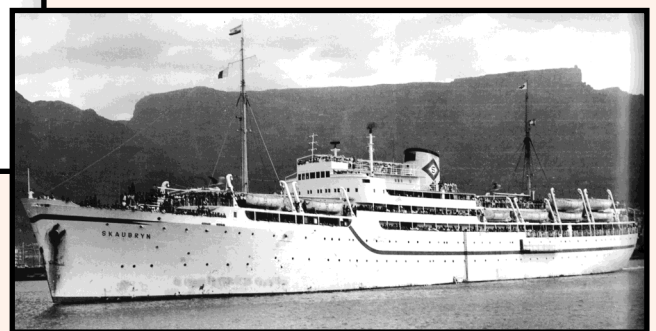
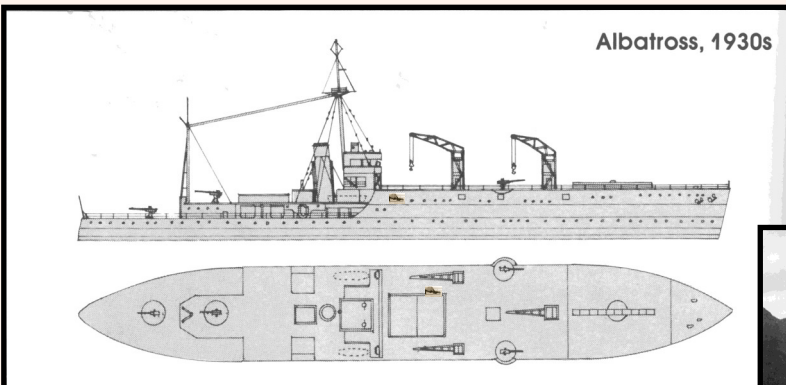
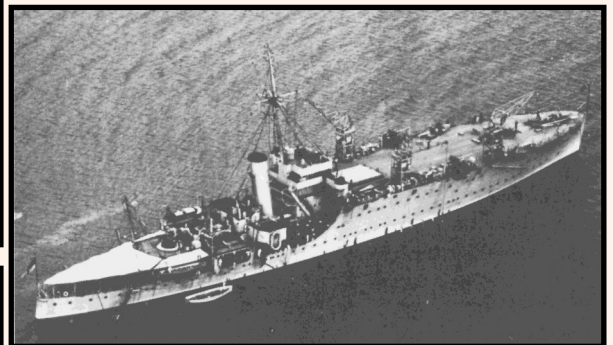


etter for å bruk av henne som off-shore cabaret skip under navnet PRIDE OF TOQUAY. Men en ny utvikling kom da den greske rederen Yannoulatos kjøpte henne for GBP 185.000 i 1948, og fikk henne ombygget til et moderne passasjerskip. Hun fikk da det utseende dere

ser på bildet. Kjøpet ble endelig konkludert 14. november 1948, fødselsdagen til Prins Charles, og skipet fikk navnet HELLENIC PRINCE til hans ære. Da ombyggingen var ferdig, ble hun ut-befraktet til International Refugee Organisation for transport av flyktninger til Australia. Nesten ironisk det hele. Og hun gikk i denne farten på kontrakt i alle fall i to år. Deretter seilte hun for den britiske marine som troppetransporter i noe mer enn et år. Så ble det opplag og endelig hugging 1954.

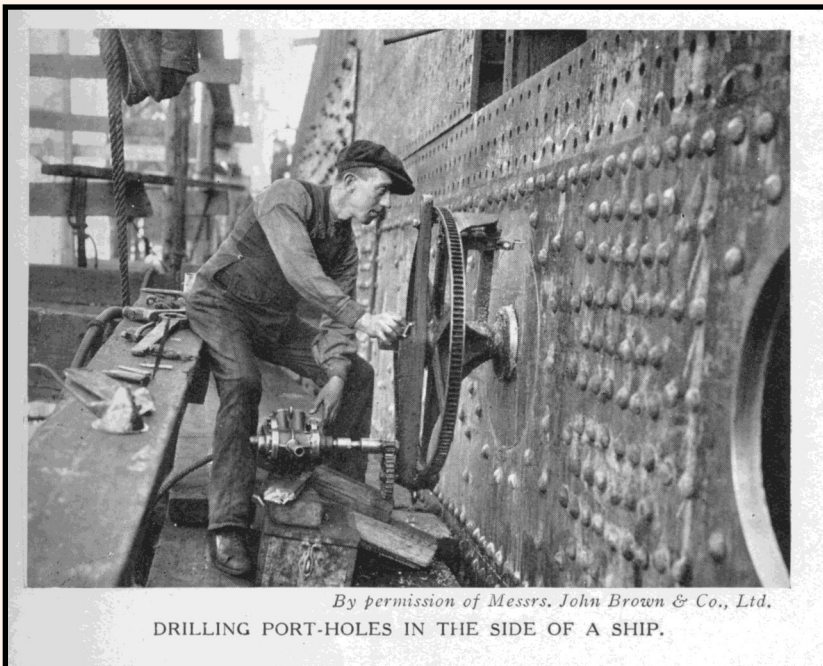
Men også norske redere var med i denne emigrant farten. I.M. Skaugen hadde to skip—SKAUGUM og SKAUBRYN—i perioden 1949 til 1958, da SKAUBRYN kom i brann og sank. Den norske marines SVALBARD ex TOGO (Tyskland) seilte et år med emigranter og endelig GOYA til J.L. Mowinckel fra 1949 til 1950.

Jeg tar med noen bilder av HELLENIC PRINCE som marine fartøyet ALBATROSS. Et underlig skip hvor det ser ut som om de har sveiset sammen et slagskip (fronten) og en jager (akterskipet). Og som passasjerskip kan man vanskelig kalle det et pent skip

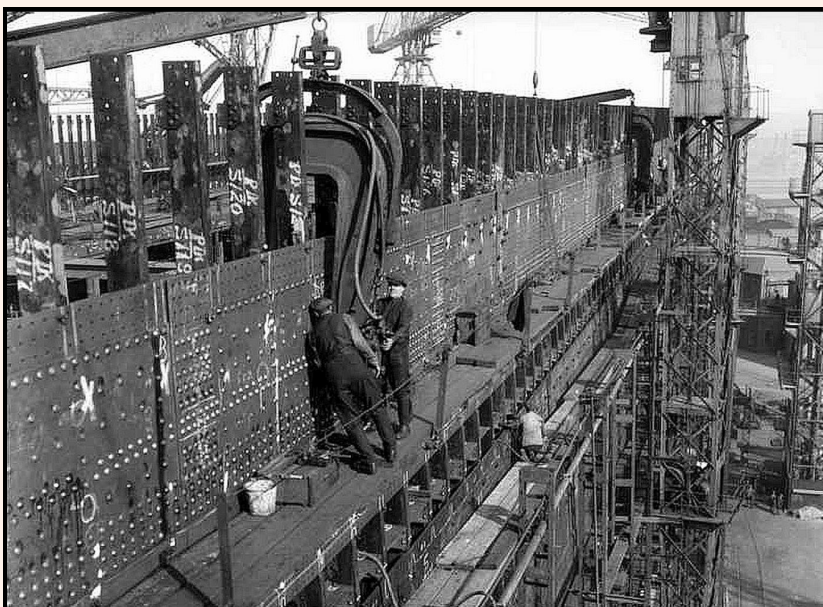


Her ser vi to bilder av SKAUBRYN som jo var spesial bygget for emigrant farten. Da hun kom i brann i 1958 var det 1.288 passasjerer om bord. Bare en person døde—av hjerte infarkt. Etter en ukes tid med brann og sluknings arbeide, kantret hun og sank utenfor Aden

+



Hvis dere noen gang har lurt på hvordan man fikk laget alle vindue- eller ventilene langs skutesiden på de gamle store atlanterhavsskipene, ser vi her hvordan det ble gjort. Det ga meg en liten aha opplevelse. Platene ser ut som om de er ca. 3 cm tykke. Og se naglene. Alt skulle hamres inn på plass. Og til dette hadde man sine egne nagle maskiner, eller hydrauliske hammere. Når en ser hvordan de holdt på i de dager da skip ble naglet, kan man lure på hvordan hørselen ble for arbeiderne. Og disse hullene skulle også drilles. Bildet viser TITANIC under bygging.



For å bli en god «rivetter» trengte man en ca 2 års utdanning og erfaring. Når man gikk over til sveising, trengte de bare ca. fire måneder for å bli klare til sveise arbeide.

Nederst ser vi laste og losse arbeidere med sekketraller og fire sekker på dem i det de drar det hele etter seg inn i vareskuret. Bildet er fra Hamburg havn, en gang før siste krig. Ekstremt slitsomt arbeide, både å få sekkene på trallene, og lempe dem av—og mest sannsynlig stable dem i skuret. Ingen gaffeltrucker her, og ellers forståelig at containerne tok over.



Bare noen betraktninger over arbeide som før var helt nødvendig, og som i dag er nesten totalt glemt.



The captain's wife and daughter

Dette er bilder tatt av kapteinen og hans kone om bord i den amerikanske seilskuta ST. JAMES. Bildene er fra en bok utgitt av Swedish Shipping Gazette 1986



The captain of "St. James" and his wife



Their daughter



The captain and his dog

Det var ikke uvanlig at kapteinen og hans kone og barn var med, men sjeldent at det er så



The captain and his daughter



Captain's wife

Mange fotografier som blir tatt. Fotografi apparater var nå tross alt ikke alle manns eie.



3-mast barque "St. James", her captain with wife and daughter



Her ser vi tankskipet AURORA som en gang tilhørte Jørgen Bang i Kristiansand. Da jeg tok bildet, lå hun i opplag.

CONCORDIA SEAHORSE tilhørte Nils Hugo Sand, Oslo og ble fotografert i USA i 1974 da hun gikk på certeparti til Concordia Line (Chr. Haaland, Haugesund).

Og nederst ser vi tankskipet THORSHAMMER i opplag i Sandefjord. Tror jeg tok det ca. 1977, men ikke sikker.

