

Nr. 6-2023



FORENINGEN SKIPET

NORSK 1973
SKIPSFARTSHISTORISK
SELSKAP

Foreningens Østlandsavdeling

Styret i Østlandsavdelingen

Her kommer utgave nr. 6 i år av disse snuttene for foreningen vår om skipsfarts historie i ulike tider på ulike måter og i forskjellige steder. Redaktøren håper dere vil like dette og at det dukker opp mye interessant for leserne.

Redaktør: Bjørn Pedersen

e-mail: bjoped44@gmail.com

En snerten offiser tar solhøyden, sikkert etter fotografens



Brown Brothers
The ship's officer finds the sun's altitude with a sextant

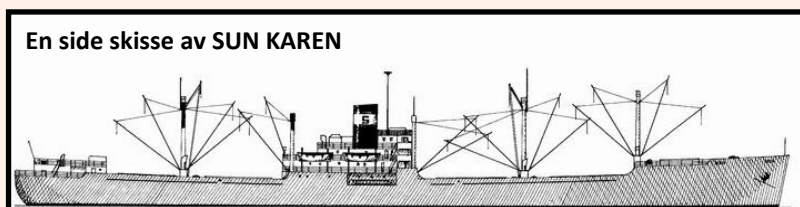
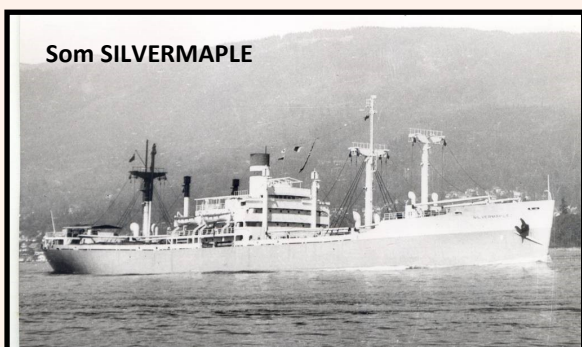
DET ENESTE VICTORY SKIPET UNDER NORSK FLAGG.

De fleste har hørt om og vet en del om Liberty skipene. Av dem det ble bygget utrolige 2.710 av under den annen verdens krig. Egentlig ble det bygget 2.711, men det siste skipet tok fyr under bygging, og ble skrappet mens det fremdeles lå på beddingen, og ble aldri sjøsatt. Mindre kjent er den påfølgende typen standard skip fra amerikanske verksteder—VICTORY typen som var bygget i langt høyere kvalitet enn «emergency (nød)» skipet som hadde en enkel tripple ekspansjons maskin som ga dem den noe daffe farten av 10-11 knop. Victory skipene var planlagt som tonnasje for bedre fart, flere mellomdekk og en type som ville være meget tjenlig for amerikanske rederier den dagen krigen var over. Vedtak om dette nye byggeprogrammet ble vedtatt i 1943 og man ønsket en skipstype som kunne gjøre 15 knop og laste omtrent det samme som Liberty skipene. Og istedenfor å være et emergency skip, ble det omtalt som et victory skip—skipet som ledet til seier i krigen. Dermed fikk det type betegnelsen VC2-S-AP2. De ble nesten alle utstyrt med turbin maskineri hvor AP2 typen hadde 6.600 HK, og AP3 typen hadde 8.500 HK. Dette ga dem 15 og 17 knops fart. Totalt ble det bygget 531 skip av typen, de fleste med det minste maskineriet.



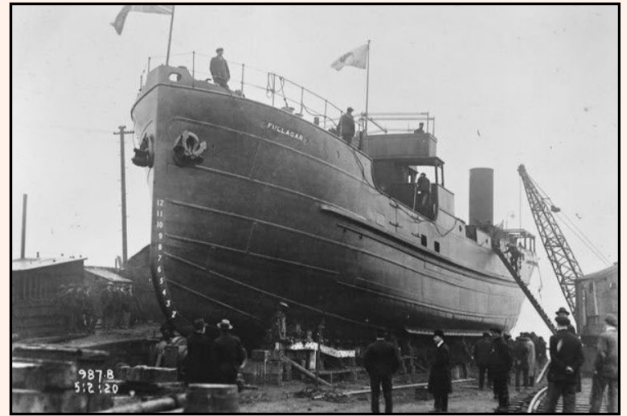
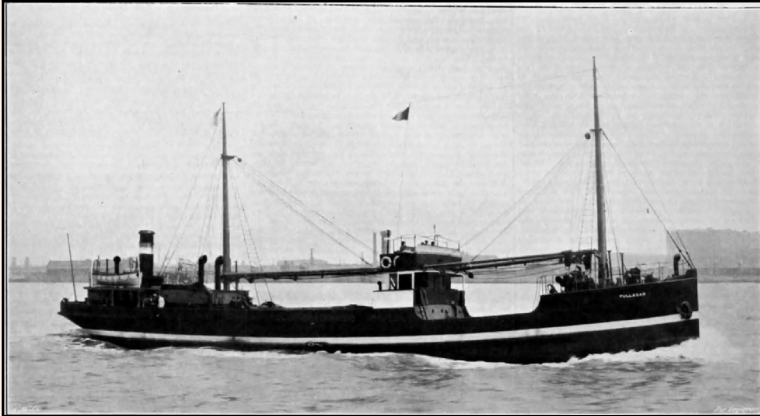
Det var relativt få Victory skip som ble solgt ut av amerikanerne etter krigen. En del gikk til engelske og nederlandske rederier. Ellers var det stort sett amerikansk alt sammen. Men et av disse skipene skulle allikevel havne inn under norsk flagg. Det var SUN KAREN til Borges Rederi A/S i Tønsberg. Hun ble levert 10.januar 1945 som COLORADO SPRINGS VICTORY til US War Shipping Administration og ble operert av Moore-McCormack Lines. I juni 1946 ble hun solgt til britiske myndigheter som videresolgte henne til Silver Line. Hun fikk navnet SILVERMAPLE. 12.januar 1952 ble hun overtatt av Borges Rederi A/S og gitt navnet SUN KAREN fordi hun gikk inn på timecharter til Saguenay Terminals i Canada. De hadde sedvane med prefix SUN for egne og inn-befraktede skip. I 1953 ble hun forlenget med ca. 10 meter og fikk en dødvekt på nær. 12.000 tonn.

Det var intet skifte av navnet under Borges drift og eie, så det kan tyde på at hun gikk for Saguenay hele tiden. Men sikker er jeg ikke. I august 1963 ble hun solgt til et selskap i Liberia og fikk navnet CONCORDIA. I 1968 skiftet hun flagg til Taiwan, før det ble hugging i april 1970. Som SILVERMAPLE hadde hun et standard Victory skip utseende, men noe skjedde med overbygget da hun ble SUNKAREN. Hvorfor, når og hvor er jeg ikke sikker på. Men altså—det eneste Victory skip under norsk flagg.



M/S FULLAGAR—et epokegjørende skip. Verdens første helsveisede skip med en ny motor type—Cammellaird-Fullagar Diesel.

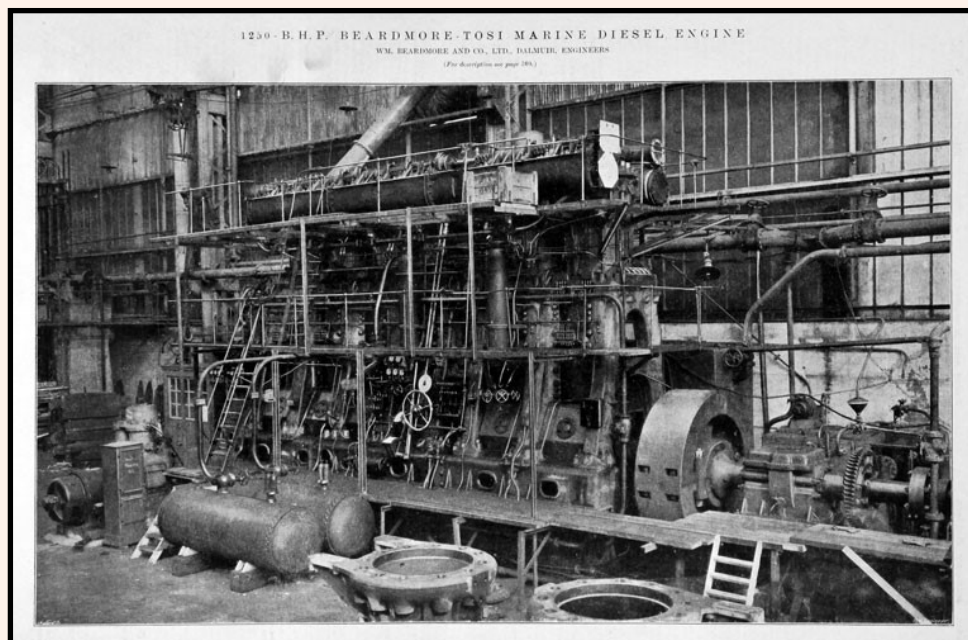
Dette lille skipet er et jeg kom over i litt dypgraving etter noe helt annet, og nysgjerrigheten ble vagt. Ikke minst ble jeg meget nysgjerrig på hvordan det ytterst konservative rederiet T. & J. Brocklebank & Co., kunne gjøre noe så uvanlig som å være med på en dramatisk nyutvikling om verdens første helsveisede større skip med en helt ny dieselmotor. Brocklebank hadde sin begynnelse tilbake til slutten av 1700 tallet, utviklet seg som redere med store



seilskip—og gikk så over til dampskip og linjefart, og tviholdt på «dampen» til sitt første dieselskip i 1963 med unntak at nok et forsøk med en Fullagar motor til linjeskipet MALIA i 1921. Med unntak av disse to skipet vi omtaler i denne artikkelen, var rederiet merkverdig konservativt.

Men det kan ha noe med det at Brocklebank ble kjøpt opp av Cunard Line i 1919 og at Cunard var interessert i nyutvikling etter krigen, både diesel og sveising. Å nøste opp i bakgrunnen er vanskelig, og ventelig hadde også skipsverftet Cammell, Laird & Co interesser av nytenkning. Skipet fikk navnet FULLAGAR etter motor konstruktøren. Hun ble levert til Brocklebank 2.juli 1920 og ble satt inn i regulær trafikk mellom Liverpool og Belfast, en slags feeder virksomhet kan man vel kalle det. Men dette varte ikke lenge, for allerede i november 1921 ble hun solgt til Manx Isles Steamship Co, Liverpool og omdøpt CARIA. Kort tid etter ble Fullagar motoren erstattet med en dieselmotor fra W. Beardmore. Tydeligvis var det problemer med Fullagar motoren. I 1925 gikk hun på grunn på en sandbanke i Mersey, og man var spente på om det helsveisede skroget ville tåle dette. Men det viste som ikke noe problem. Sveisingen holdt og alt gikk fint. Men samme året ble hun allikevel solgt, og nå gikk ferden over Atlanteren til British Columbia Cement Co. Nå fikk hun navnet SHEAN. 1935 ble det salg til nye eiere i Mexico og hun fikk navnet CEDROS. Dessverre kolliderte hun med et annet skip 31.august 1937 og sank utenfor Ensenada.

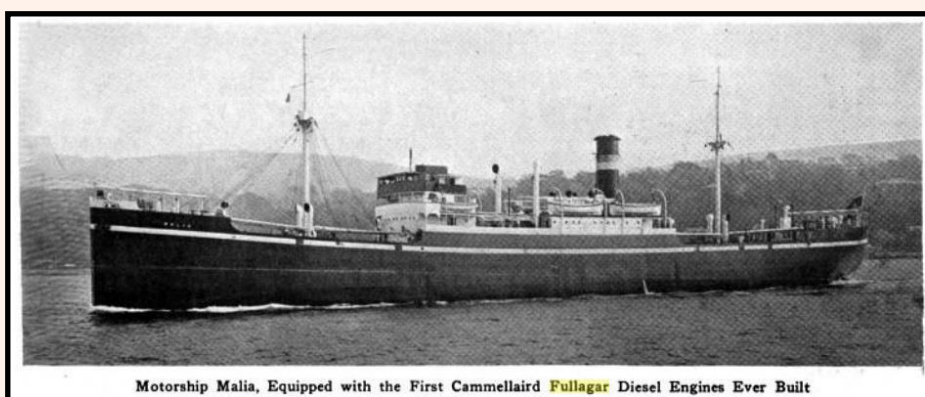
Engelske verksteder og produsenter prøvde seg med mange forskjellige nye diesel motorer etter 1920, og Fullagar og Beardsmore var to av dem. Motoren ombord i FULLAGAR ga i teorien meget tilfredsstillende ytelse med 500 BHK og en fart på omkring 10 knop og et forbruk på 2,1 tonn diesel per dag. Men Fullagar ble ingen suksess i motor segmentet for skip. Derimot fikk de en viss glede av dieselmotorer for landbaserte tjenester etter at de ble oppkjøpt av English Electric. W. Beardsmore var et merkelig selskap som prøvde seg på produksjon av skip, lokomotiver, biler, fly—og altså skipsmotorer. Men de strakk seg alt



Her ser vi bilder av en Fullagar marine motor som en Beardsmore marine diesel. Ikke nødvendigvis de motorene man satte om bord i FULLAGAR. Men bildene gir inntrykk av det britene forsøkte seg på innen diesel motorer.

alt for langt og det hele ble avvirket i midten av 1930 årene.

Når en ser på bildet av FULLAGAR før sjøsetting, vil en se at skipet har en jogglet plategang, eller en slags overlapping lik det man ofte bruker for nagling av skipsplater. Myndighetene var sterkt interesserte i dette med sveising og skipet fikk Lloyds klasse 100A1, men med krav om årlige inspeksjoner av sveisesømmene i løpet av skipets første 10 år. Det skulle vise seg at skroget kom bedre fra inspeksjonene og grunnberøringer enn et tilsvarende naglet skip. Det viste seg også lettere å reparere etter skader enn et naglet skip. I det hele tatt fungerte det første sveisede skipet så bra at klassen gikk over til inspeksjonen annen hvert år. Men britene var konservative og hold på det som var tradisjonene, klinking av fagarbeidere med lang utdannelse og erfaring. Det var amerikanerne som viste veien med sveising av alle sin krigsbygde skip, samt noen få før krigen. Sveisede skip ble lettere i vekt, lettere å bygge og man kunne bygge underkomponenter andre steder enn på verkstedene, ref. samlebånd filosofien for Liberty skipene. Og utdannelse av sveisere var langt kortere en det den var for en nagler.



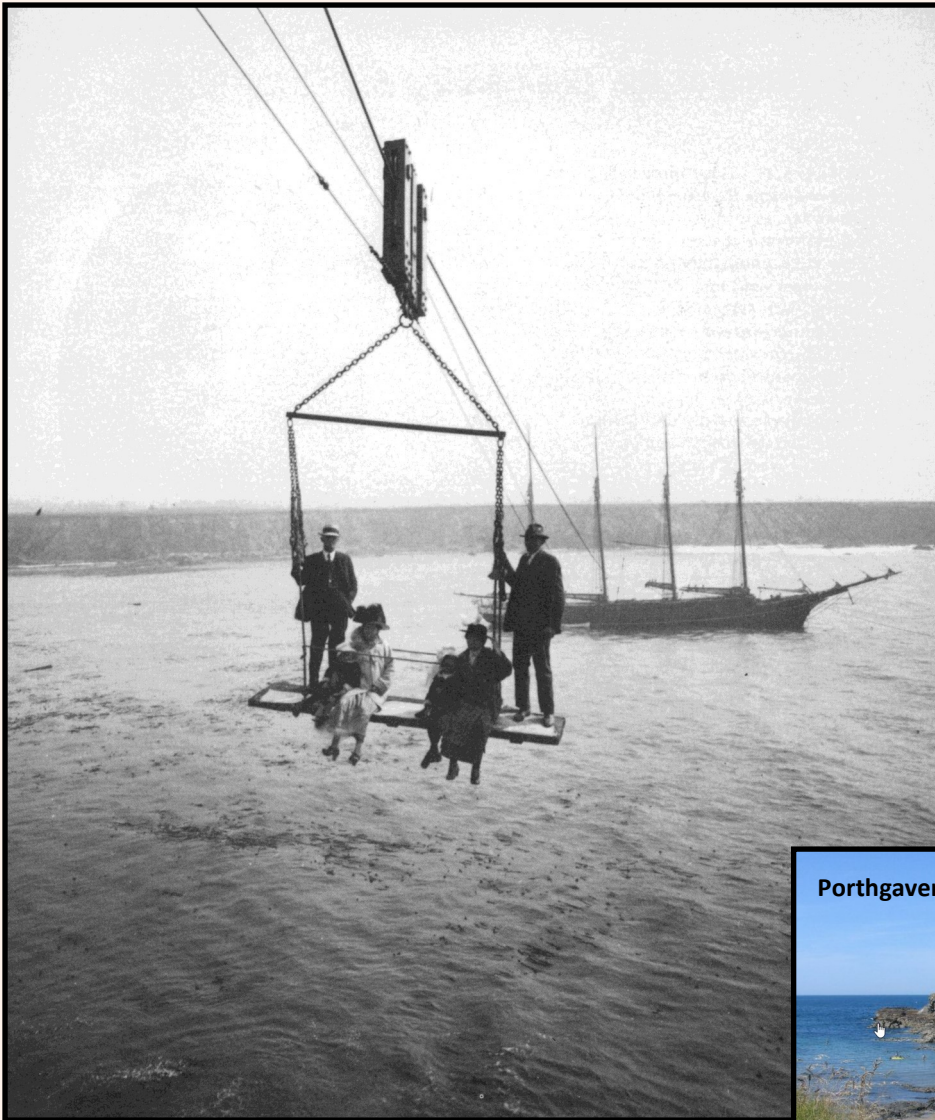
Her ser vi bilde av MALIA til Brocklebank hvor man sier hun var det første med en Fullagar motor. Som man vil se i denne artikkelen, var ikke det tilfelle. Men om man snakker om et skip i oversjøisk linjefart, kan man si det var riktig. Levert 1921, skiftet motor første gangen i 1923, og andre gangen i 1928.



Dette er et bilde fra boken *A PACIFIC LEGACY*—San Francisco Maritime Museum, som viser så aldeles detaljert og flott hvordan man lastet trelast eller plank fra en US Vestkyst havn i den tid da seilskipene sto for transporten. Bildet er tatt en hustrig vinterdag og viser hvordan det er gangveier opp fra kaia til akterdekket. Eller åpninger i baugen for å tre plankene inn i skipet gjennom dem. På et av skipene ser man muligens en luke i akterspeilet også.



Og alt dette arbeidet ble gjort manuelt, enten av mannskapet, eller av dedikerte landarbeidere. Det var langt fra uvanlig at mannskapet sto for hele lastingen. Og dette tok tid, masse tid. Tenk dere å bo om bord i disse kalde og fuktige seilskipene, laster tømmer og plank manuelt, går i snø og sørpe—og kanskje i et sted langt fra en by eller et tettsted. Det er ikke lett å betrakte dette med romantiske øyene om «de hvite seils storhets tid».



Jeg kan heller ikke dy meg for å ta med dette fine bildet som viser to av offiserene på skonerten til ankers i bakgrunnen ta denne kabelbanen fra skipet og opp til land. Dette skjer i Mendocino i California. Herrerne ser utrolig avslappede ut, med kun en hånd til å holde seg fast. Deres to respektive hustruer sitter nå nede, sammen med en datter, og har en eller annen form for rekkverk rundt seg. Det ser langt ut ned til sjøen. Når en vet hvor mye disse sjømennene har klatret i riggen på diverse seilskip, i all slags vær, kan man lettere forstå deres ubesværede holdning til sikkerhet. Jeg tror ikke slikt hadde gått i dag—i våre sikkerhets regler og HMS.



Her følger et bilde fra den lille byen Porthgaverne på nord-vestkysten av Cornwall. Et område med både en bratt kystlinje og store tidevannsforskjeller. Her lå små seilskip tørt og man lastet slate—eller skifer. Og det spesielle var at her var det kvinner som sto for lasting og stuing ombord. Ja, dere leste riktig—kvinnene sto for dette arbeide opp til ca. 1890— Da det ble bruk av dampskip og jernbane, forsvant all last i denne lille havnen. Så kan man jo lure på hva mennene gjorde? De var ute på fiske. Da skifer forsvant, fisket ble redusert og jernbanen kom, gikk byen og de lokale over til turisttrafikken og hotel ble bygget.



BLENHEIM og BRAEMAR og deres skjebne etter en lang tid for Fred. Olsen & Co., fra Oslo til Newcastle.

Disse to passasjerskipene i farten fra Oslo til Newcastle må ha vært velkjente for alle. De ble levert i 1951—BLENHEIM og 1953—BRAEMAR, og skulle erstatte BRETAGNE fra 1937 og som egentlig gikk i linjen på Antwerpen, og BALI—en gammel damper fra 1928 og innkjøpt av Fred. Olsen & Co i 1935. De to nybyggene i linjen til Newcastle fra 1938—BLACK PRINCE og BLACK WATCH—var blitt ødelagt under krigen. BLENHEIM og BRAEMAR frem-



kom som dramatisk vakre og harmoniske skip med en skorstein kombinert med radarmast alle la merke til. De var bygget av Akers Mek. Verksted i Oslo (Fred—Olsen & Co's eget verksted) men skrogene ble egentlig bygget av John I. Thornycroft & Co. i Southampton på under kontrakt fra Akers. Litt under 5.000 brt. i tonnasje. De var søsterskip, men med en

liten forskjell som et øvet øye kunne se. De ble populære skip som gikk fra Oslo klokken 1500 eller 1600, var innom Kristiansand på veien 0115 til 0230, for så å ankomme Newcastle (egentlig North Shields) på morgenvisten 0700 etter to netter i sjøen. En rundreise for begge skip to dermed en hel uke. Bare de dyreste lugarene hadde bad og toalett knyttet til lugaren. For de andre var det ut av døra og ned gangen til man fant det man trengte.

BLENHEIM var den som først forsvant ut av linjen på Newcastle. I mai 1968 kom hun brann på reise fra Newcastle til Oslo og ble forlatt av passasjerer og mannskaper. Hun ble etter hvert slept inn til Kristiansand. Samme året ble hun solgt til A/S Ugland Rederi, Grimstad, reparert og ombygget til bilskip ved Nymo Mek. Verksted i Grimstad—og endelig gitt navnet CILAOS. En kan vel si at det ikke var lett å kjenne igjen BLENHEIM's vakre profil etter at hun var blitt bygget om til bilskip. I september 1973 ble hun flagget ut og fikk nå eierskap i Singapore. Ingen forandring på navnet. I august 1981 gikk den tunge veien til hugging på Gadani Beach, Pakistan—der så mange andre norske skip skulle ende opp gjennom årene.



Her ser vi BLENHEIM ombygget til bilskipet CHILAOS



BRAEMAR ble levert ca. 2 år senere enn søsteren, og var helt lik med unntak av lugarene på felles-klasse. Her ser vi en modell av henne ute på Norsk Maritimt Museum i Oslo. Etter at BLENHEIM brant og ble trukket ut av linjen og solgt, fortsatte BRAEMAR i linjen alene. Det betød en rundreise i uken. Det var vel nå også klart at bil og fly ble en mer og mer sterke konkurrenter til den tradisjonelle farten disse to skipene hadde seilt i. Bilferger over Nordsjøen dukket også opp. 1975 ble det stopp og hun ble solgt til Filippinene og konvertert til et casino skip i Manila



havn. Jeg har med bilde av henne der hun ligger klar for avgang ved Akers Mek. Verksted, med det nye navnet THE PHILIPPINE TOURIST. På det mindre bildet, som dessverre er av dårlig kvalitet, ser vi henne til ankers i Manila havn. Hun fungerte som casino-skip fra 1976 til 1978. Men jeg er ikke helt sikker på det siste årstallet da det var da hun ble strøket i

Lloyds Register. Kilder antyder hugging ca. 1980. Da BRAEMAR forsvant fra Nordsjøen var hun det siste konvensjonelle passasjerskipet i Nordsjøfart med plass for biler kun i lasterommene og med lossing og lasting via landbaserte kraner. En kan bare tenke seg for hvor mange skader det kunne oppstå på bilene ved en slik transport, og ikke rart de nye skipene



med RORO kapasitet raskt overtok. Men det er litt leit og rart at disse to vakre og velkjente skipene i ruten Oslo—Newcastle skulle få en slik «inglorious» skjebne. Nesten som å bygge om to Rolls-Royce luksusbiler til søppeltransport. Men slik er shipping og skjebnen, og de fikk jo tross alt med alle ting tatt med i betraktning, et relativt langt liv. Godt husket av publikum er de i alle fall og svært mange vill øyeblikkelig kjenne igjen den ikoniske skorsteinen.

Fred. Olsen & Co hadde allerede i 1966 gått inn i et samarbeide med Det Bergenske Dampskibs Selskap om bygging og felles eierskap av to nye passasjer og roro skip som skulle gå fra Bergen til Newcastle om sommeren under navnene JUPITER og VENUS. Resten av året skulle de gå fra London til Kanariøyene under navnene BLACK PRINCE og BLACK WATCH. De var snart på full fart inn i fergefart og roro systemer.



I våres var jeg innom et bibliotek her i Oslo, og fant denne boken med fargebilder som virkelig gjorde meg nysgjerrig, så jeg lånte den og scannet noen interessante bilder—blant annet dette her av er Fred. Olsen & Co skip på havnen i Stockholm. Etter en del sjekking, forskning og sammenligning av bilder i mitt arkiv, både digitalt og analogt—fant jeg at dette var et farge bilde av BRETAGNE, bygget i 1903 ved Nylands Verksted. Hun kolliderte med RENEE MARTHE utenfor Hope's Nose, Devon og sank 10. august 1918 på reise fra Barry til Rouen med en kull last. Det unike med bildet er at det ikke er digitalt fargelagt lik så mange bilder i våre dager, men er et bilde fra boken NORGE I FARGER 1910. Bildet er fotografert i datidens mest avanserte fotografiske teknikker—film i autocrom kvalitet. Jeg har tatt det igjennom photoshop og forsterket fargene, men ellers er det originalt. Fargebilder fra 1910 er langt fra dagligvare, og ennå mindre bilder av skip. Det skipet vi ser baugen på, er et Union-Castle skip som vanligvis gikk i farten mellom Storbritannia og Syd-Afrika. En del sjekking i biblioteket mitt samt ikke minst boka om cruiseart av Bård Kolltveit, finner jeg at det er DUNOTTAR CASTLE som ble befraktet av Sir Henry Lunn for tre år og cruiseart på Norge og Middelhavet. Hun var bygget i 1890 og sank i 1915. Igjen et autocrom bilde med litt forsterkning av photoshop. Slike ting er det morsomt å oppdage.



BOUGAINVILLE til A.F. Klaveness & Co.



Her har vi igjen noen bilder fra min egen negativ samling, og dias samling. Et lite utvalg av norske skip—fra klassisk linjefart, de første LPG skipene og fra lokalbåtene ut til Hvaler—den gang det vare var båt som gjaldt. I dag har container overtatt for de gamle linjeskipene, gass skipene ewr enorme, og rutebiler, privatbiler og busser har overtatt for lokalbåtene.

LEIV ERIKSON til Bakkevigs rederi, Oslo



Rutebåten HVALER som går/gikk på Hvaler.

THORSTREAM til Thor Dahl & Co i Cape Town.



CONCCORDIA TALEB—Chr. Haaland & Co