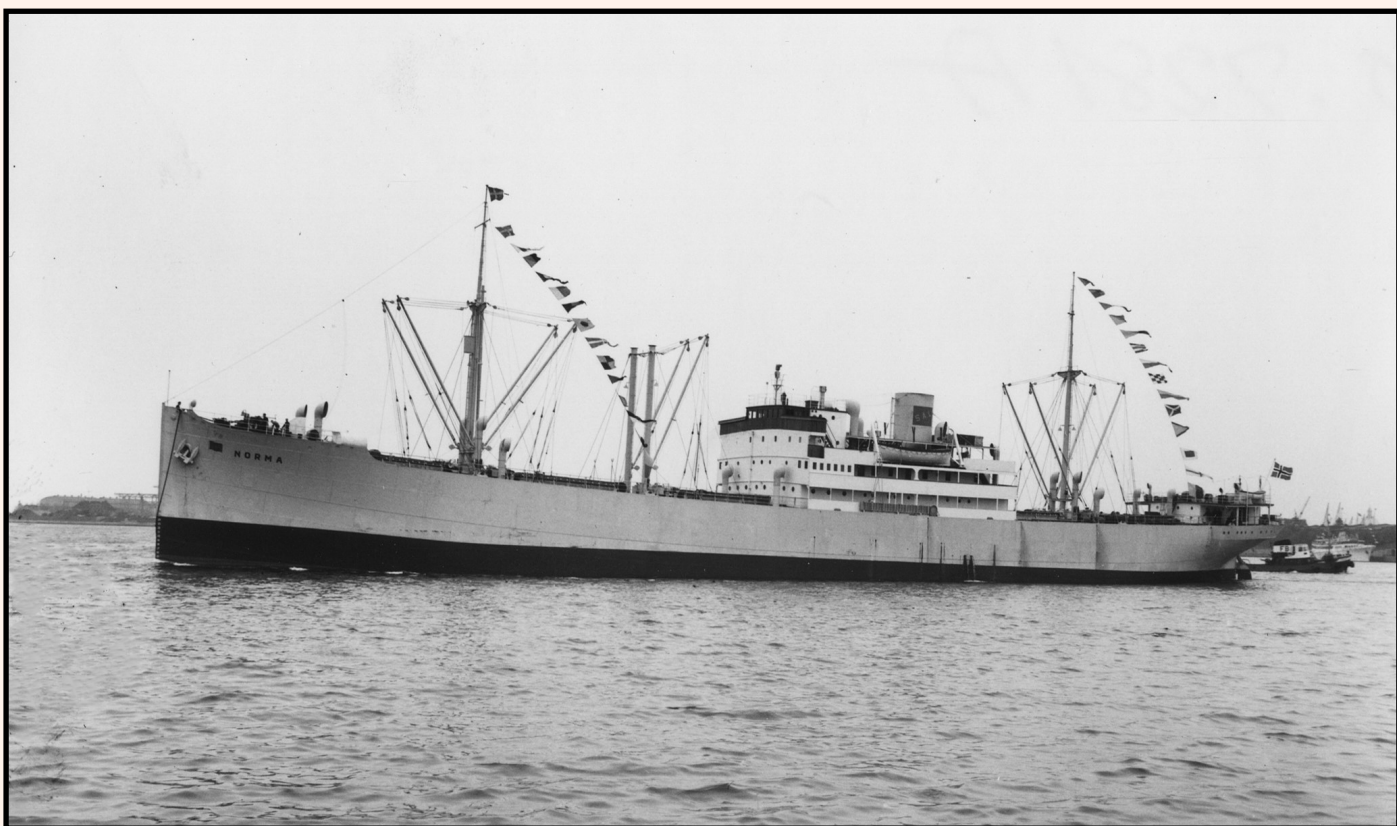


# FORENINGEN SKIPET

NORSK 1973  
SKIPSFARTSHISTORISK  
SELSKAP

## Nr. 01-2024

Nytt år og nytt nummer av våre «snutter». Synes også det ville være morsomt med en ny forside og bruke den til noe mer enn bare en tekst om hva vi holder på med. Nå blir det et skipsbilde, helst av litt historisk karakter, og med bra kvalitet. Pluss en liten historie om skipet. Og da begynner vi med M/S NORMA bygget i 1930 for J. Ludwig Mowinckels Rederi, Bergen. Hun ble bygget for Den Skandinaviske Syd-



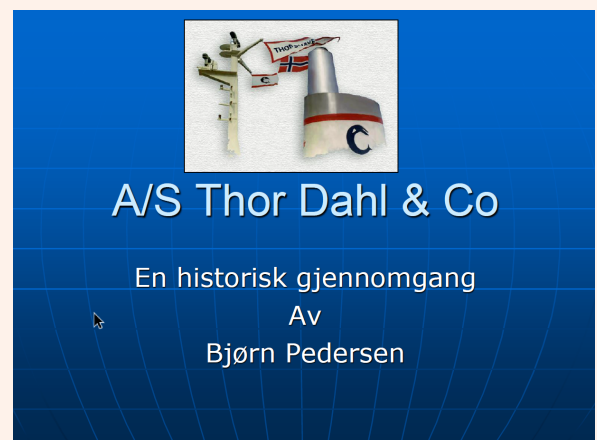
Amerika Linje—eller SAL som det stort sett ble kaldt. Hun ble levert av Akers Mek. Verksted i Oslo og var på 7.830 dwt. Farten var imidlertid «bare» 12 knop, som den gangen var helt OK. En gang i tiden etter krigen ble hun bygget om slik at broen ble hevet et dekk høyere opp. Da fikk hun det utseende vi ser her. 1959 skiftet hun navn til NORMA COUNTY, og 1960 ble hun solgt til Rheinstahl Nordzeewerke og gjort om til lekter. Først i 1969 ble hun hugget opp—og da i Santander i Nord-Spania. Bård Kolltveit skriver i boka si om SAL at hun som nybygg i 1930 ganske snart skulle vise seg for treg i fart, og med manglende kjøle og/ eller fryserom. Johnson Linjen satte inn skip i midten av 30-årene skip som gjorde 15,5 knops fart, og kunne ta 1000 tonn med kjølelast. DE ble dermed en betydelig konkurrent for SAL og satte fart i utviklingen av ny tonnasje for å kunne konkurrere. NORMA var forresten første motorskip i SAL med en vanlig skorstein. Det ga glimrende anledning til å sette på SAL's kjente flag i rødt og gult. NORMA hadde så å si hele sitt lange liv i SAL, og jeg har ikke sett henne med annet merke. Men antar at hun hadde det som NORMA COUNTY.

## Program våren 2024: Foreningen SKIPET klokken 11:00-15:00

Det nye er at våre tidligere møter i det gamle direktør kontoret hos NMM nå vil finne sted siste torsdagen i måneden i biblioteket på NMM.

Programmet er satt opp litt tentativt, og det kan komme forandringer.

Når	Tema for møtet	Sted	Merk/Annet
25. januar	A/S Thor Dahl & Co - En historisk gjennomgang.	Biblioteket NMM	Bjørn Pedersen
29. februar	Oluf Wallenius - Historien og utviklingen inn i bilfart	Biblioteket NMM	Bjørn Pedersen
21. mars (fremskjøvet P.g.a. påske)	Isambard Kingdom Brunel - Konstruktøren av GREAT WESTER - GREAT BRITAIN og GREAT EASTERN.	Bibliotek NMM	Bjørn Pedersen
25. april	Johan Rasmussen, en av de store, men mindre kjente, innen norsk hvalfangst.	Bibliotek NMM	Bjørn Pedersen
30. mai	Roald Amundsens liv - GJØA ekspedisjon	Bibliotek NMM	Bjørn Pedersen
27. juni	Larvik Frederikshavn fergens historie.	Bibliotek NMM	Bjørn Pedersen



Det vil bli anledning til å kikke i og å bruke biblioteket etter foredrag og foreningsnytt. Det sies også at det vil være anledning til lån av bøker der de er til utlån. Det er dessverre restriksjoner på kostbare og skjellene bøker.

Dette er to fine og overraskende bilder jeg har funnet i bilde arkivet til Nasjonalbiblioteket. Bildene er fra lossing av amerikanske bilder i Oslo via en heis på utsiden av en åpning i skips siden. Da jeg kom over disse bildene fikk jeg en svak hakeslepp, for dette var fra slutten av 1920 årene. Bilene ser ut til å være transportert i en slag ferdig tilstand, og kanskje selvgående i det dekket rampe/heis og åpningen befinner seg. Jeg hadde den kla-



re oppfatning at biler den gangen kom i kasser, eller i deler hvor bilene så ble satt sammen i egne verksteder i og rundt Oslo. Skipet tilhørte den tyske rederen Arnold Bernstein 1888-1971 som var av jødisk herkomst. Han slo seg ned i Hamburg, deltok som soldat og ble forfremmet til kaptein på tysk side i den første verdenskrigen. Når jeg forsker mer på mannen, finner jeg at han startet Arnold Bernstein Line i 1919 og ganske snart spesia-

liserte seg på transport av ferdige biler uten kasse pakning. Dermed kunne han tilby meget konkurransedyktige rater. Da markedet for biler forsvant i 1929, bygget han om skipene sine for en-klasse passasjerskip. I 1934 kjøpte han Red Star Line som tapte penger, og snudde det om til å tjene penger på kombinasjonen av passasjerer og last.

Hele historien om mannen er både tragisk, vond og utrolig. Han ble arrestert av nazisten og fratatt alle verdier, kom seg over til USA etter en fengselstid, og begynte på nytt over der. Uten å gå i for mange detaljer, er det artig å nevne at han startet American Banner Line med en Mariner klasse stort og hurtig gående skip som ble bygget om til passasjerskip i 1957. Det fikk navnet ATLANTIC, men ble solgt til American Export Line i 1959 hvorpå han rett og slett pensjonerte seg 71 år gammel.

Her ser vi også en modell av hans første skip MAX, med navnet etter hans far. Modellen befinner seg i det jødiske museet i Berlin. Bernstein var faktisk verdens største transportør av biler på det beste.





Etter at jeg hadde skrevet foregående sider, kom jeg over at annet bilde fra samme billosing i Oslo. Og her kommer skipets navn frem - ILSSENSTEIN. Og det viser en stor del av de lossede bilene stående på kaia. Artig å sen den fremme i midten med bare chassis og motor. Det er en merkelig kasse plasser

op chassiset, og det er formodentlig deler til en eller annen form for karosseri, kanskje en lastebil?? Og da er det også anledning til å ta med noe av det han gikk i gang med i USA. Han kjøpte et Mariner type hurtiggående linjeskip og fikk det bygget om til et passasjerskip og ga det navnet ATLANTIC. Vi ser bilde av det til høyre, og med hans skorsteinsmerke meget likt det han hadde på ILSSENSTEIN da han bodde i Tyskland. Det ble bygget som BADGER MARINER i 1953, ombygget i 1958, overtatt av American Export Line i 1959. I 1968 ble det solgt til Seawise Foundations og fikk navnet UNIVERSE CAMPUS. Dette navnet ble forkortet til UNIVERSE i 1976. Det ble endelig hugget i 1996 i Alang. Ha hadde det fått den relativt gode alder av omkring 43 år. Ikke verst. Mariner typen var en videreføring av Victory skipene med syv luker og lasterom og en anselig fart av 20 knop.



Seawise Foundation var et interessant selskap den kinesiske rederen C.Y. Tung opprettet for at drive et flytende maritim skole for utvikling av sjøfolk og offiserer for egne skip. ATLANTIC ble kjøpt inn som erstatning til SEAWISE UNIVERISTY ex QUEEN ELIZABET tok fyr og ble ødelagt rett før hun var ombygget til et slikt skoleskip. Til høyre ser vi henne som skoleskip med Tungs skorsteins merke.



## F.A. Vinnen & Co's fem toppseil fem master skonnerter.

F.A. Vinnen er vel ikke et av de mest kjente tyske rederiene for leserne. Men det har flere spesielle ting ved seg som er noe ekstraordinære. For det første er rederiet det eldste i hansabyen Bremen, grunnlagt allerede i 1819 under navnet E.C. Schramm & Co. 1909 overtok Adolf Vinnen etter sin far Christel Vinnen og døpte selskapet om til F.A. Vinnen & Co i

### ADOLF VINNEN PÅ GRUNN VED CORNWALL



1911. Rederiet ble deretter utviklet til et stort seilskips rederi. Alle skip blir tapt under første verdenskrig, men de går stanhaftig tilbake til å bygge seilskip etter krigen. Første skipet var MAGDALENE VINNEN som i dag kjennes som det russiske SEDOV, og er det største seilskipet i verden.

Men det jeg vil frem til er de fem skipene ADOLF VINNEN, WERNER VINNEN, CHRISTEL VINNEN, SUSANNE VINNEN og CARL VINNEN

som hadde en særdeles egenartet rigg. Fem master hvorav to er toppseil skonnert rigget, de andre tre vanlig skonnert rigget. Se det talende bildet av CARL VINNEN som veldig greit beskriver riggen. Det øverste bildet viser ADOLF VINNEN etter at den har gått på land i 1923. Og det på jomfruturen etter at det ble bygget i 1922. De ble alle bygget i 1922 forresten.

### CARL VINNEN

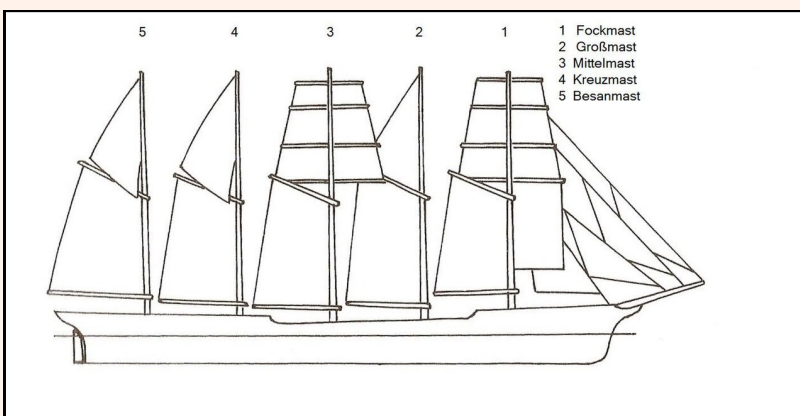


De var på 1.827 brutto ton med en dødvekt på 3.750 tonn—altså ikke av det største seilskipi-

pene. Mannskap 23-24 mann.

F.A.. Vinnen har i dag 9-10 medium størrelse containerskip, og ledes av Michael Vinnen som representerer syvende generasjon i rederiet. Ikke lett å slå den.

Her ser vi til venstre rigg planen av disse fem egenartede seilskipene.





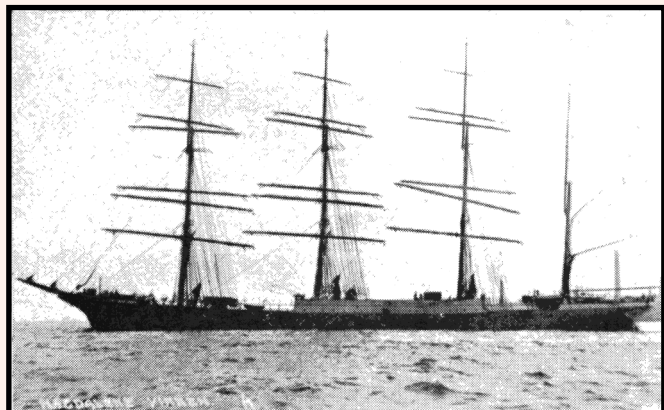
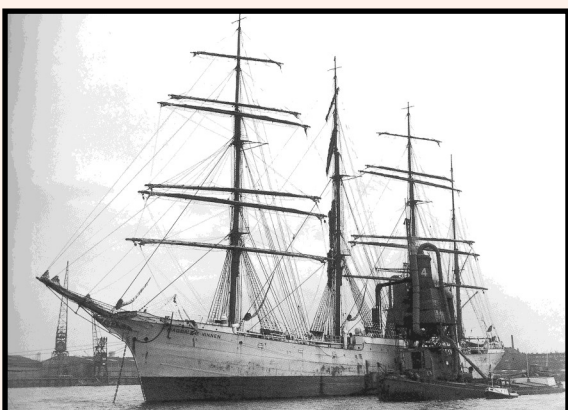
Til venstre ser vi CHRISTEL VINNEN som i 1934 ble bygget om fra seilskip til rent motorskip med en seks sylinder Krupp motor på 800 BHK. Det må forresten nevnes at alle de fem søsterskipene ble levert med en liten Krupp motor på 350 BHK. Dette var motorer som opprinnelig var bestemt for tyske u-båter under krigen. En må vel bare si at det er vanskelig å se at CHRISTEL VINNEN på dette bildet viser en fortid som seilskip. Og neden-

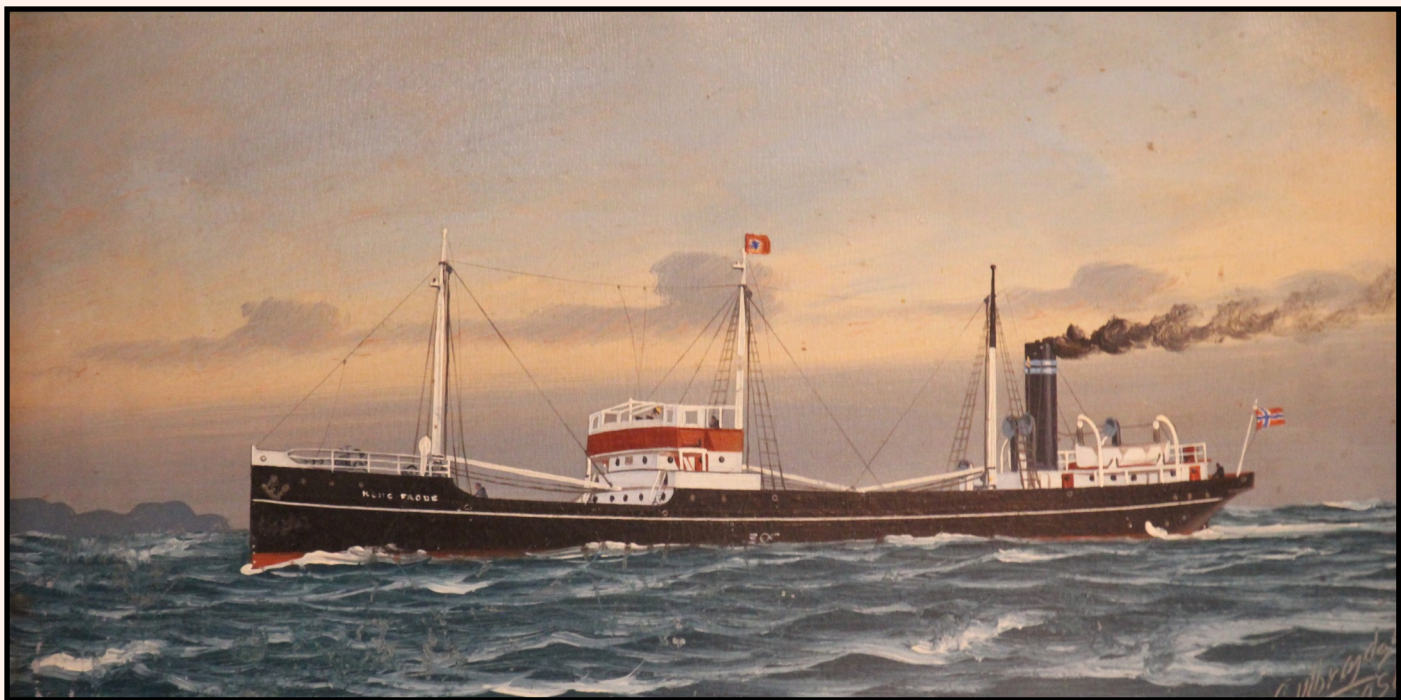


for ser vi et artig bilde som viser WERNER VINNEN under lossing i London havn-Canada Dock som lå langt opp i elven, i begynnelsen av tredivetårene. Hun ble bygget om til rent motorlasteskip i 1937, på samme vis som CHRISTEL VINNEN.



Nederst på denne siden har jeg tatt med to bilder av MAGDALENE VINNEN (NEDERST) og et bilde av henne som SEDOV. Hun er på 3.476 brutto tonn og hadde en dwt på 5.400 tonn. Som SEDOV seiler hun som skoleskip for et av skolene for maritim utdanning i Russland. Jeg tror det er for skolen i Murmansk. Hun hadde forresten navnet KOMMODORE JOHNSEN fra 1936 til 1948 da hun seilte som skoleskip for Norddeutsche Lloyd i Bremen. Hun er i dag verdens største tradisjonelle skværrigger.





## **KONG FRODE og KONG FRODE er langt i fra det samme skipet.**

Her ser vi to bilder av et skip med navnet KONG FRODE. Det nederste bildet er av en modell ute på Norsk Maritimt Museum. Der antok man, og skrev på skiltet til modellen, at det var KONG FRODE (2) som seilte for rederiet fra 1922 til 1935. Men så dukker et annet bilde opp av KONG FRODE, og når jeg begynner å grave og granske sakene, finner jeg at dette er bilde av det riktige skipet KONG FRODE (2). Skipet som var basis for modellen var på sin side et skip tatt inn på time charter fra 1937 til 38. Hun var opprinnelig bygget i 1920 som GREVELINGEN for nederlandske redere. Var innom britiske redere som CARHAM fra 1921 til 29, før hun fikk navnet SUNNLAND for norske redere 1929 til 37, da rederiet befraktet henne til DSNDS. Litt pussig at hun ble helt og holdent malt om i fargene til Det Søndenfjelske. Men slik var det. Bygget i 1916 og hugget i 1961 etter å vært innom 7 ulike navn.



## Kong Christian IV—Varberg Festning—hans tegninger av marinesfartøy—og endelig det største han fikk bygget.

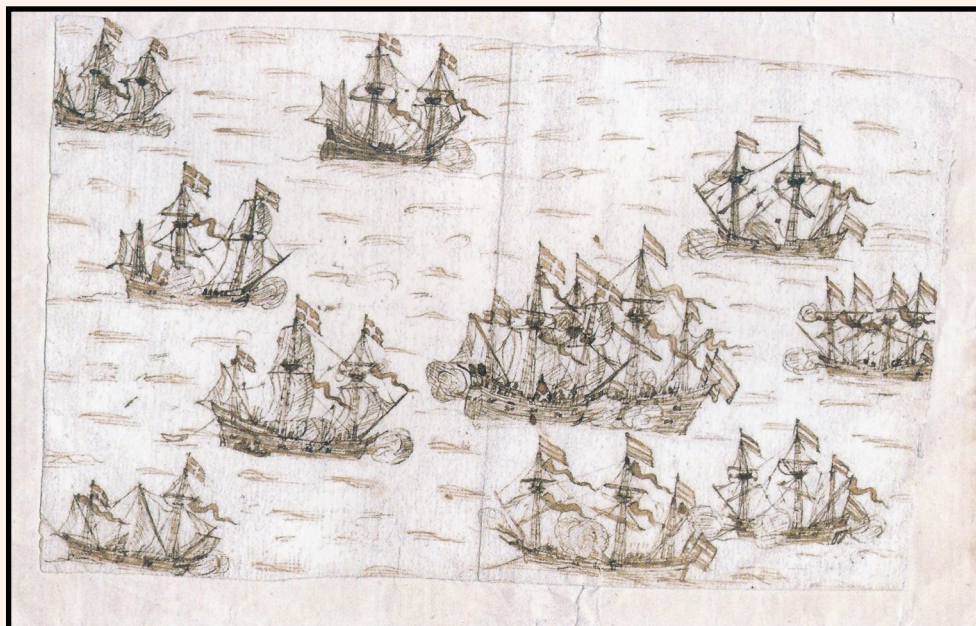
I fjor sommer var jeg på et week end besøk i Varberg, og måtte jo se byens mest kjente severdighet—festningen Varberg. Dette var en festning med rik historie og om Nord-Hallands vandring fra dansk til norsk til dansk til svensk land. Festningen ble bygget slik vi ser den i dag av Danmarks kanskje mest kjente konge—CHRISTIAN IV—i årene omkring 1600. Christian IV 1577-1648, var kjent som en «byggende» konge. I Norge ble det jo Christiania og Christiansand. Vi var selvsagt innom festningen, og det fine museet om Varberg Festning, byen og Halland, og der kjøpte jeg en liten bok *Vi byggede Varbergs Fæstning* som hadde en fin tegning av kongen som 10 års gutt. Det var en uventet fin tegning av danske orlogsskip. Det viste seg at Christian IV fikk en solid utdannelse i språk, tegning, matematikk, skipsbygging og krigskunst. Senere i livet skulle han delta i konstruksjon og bygging av marinesfartøy med den største interesse og var en mann med vyer. At han etter hvert ble en dårlig kriger konge er en annen sak. Men dårlige kriger ledet i alle fall til at Varberg, Halland, Bohuslän, Jemtland og Herjedalen ble overdratt til Sverige ved freden i Brömsebro i

Varberg festning sett fra nordsiden

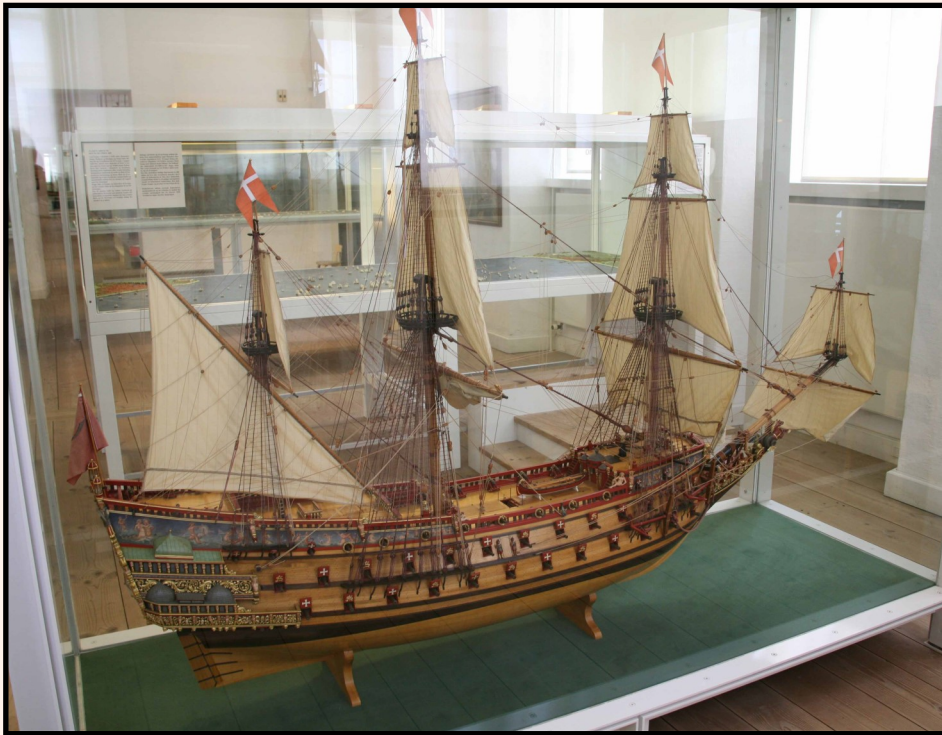


1645. Danmark hadde også den største flåten i Skandinavia under Christian IV, og et av de største han fikk bygget var SOPHIA AMALIA på 100 kanoner og ble bygget på Hovedøya i Christiania. Verkstedet på Hovedøya ble anlagt på stranden på nordsiden—mot Bjørvika.

Her ser vi Christian IV tegning av marinesfartøyer, tegnet da han var 10 år gammel.







Her ser vi en modell av SOPHIA AMALIA bygget ferdig 1650 bare to år etter at kongen døde. Hun hadde en lengde på 51,81 m og en bredde på 12,64 m. Totalt mannskap på mellom 680 og 800 mann. 100 kanoner av forskjellige kalibre. Modellen befinner seg i marinemuseet i København. Det er også modeller av henne hos NMM i Oslo og Marinemuseet i Horten.

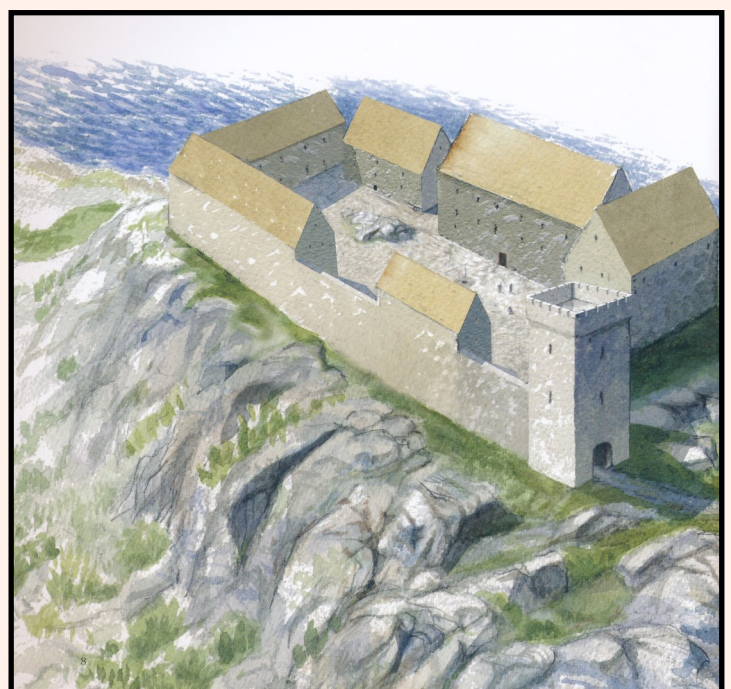
Det er interessant å sammenligne henne med HMS

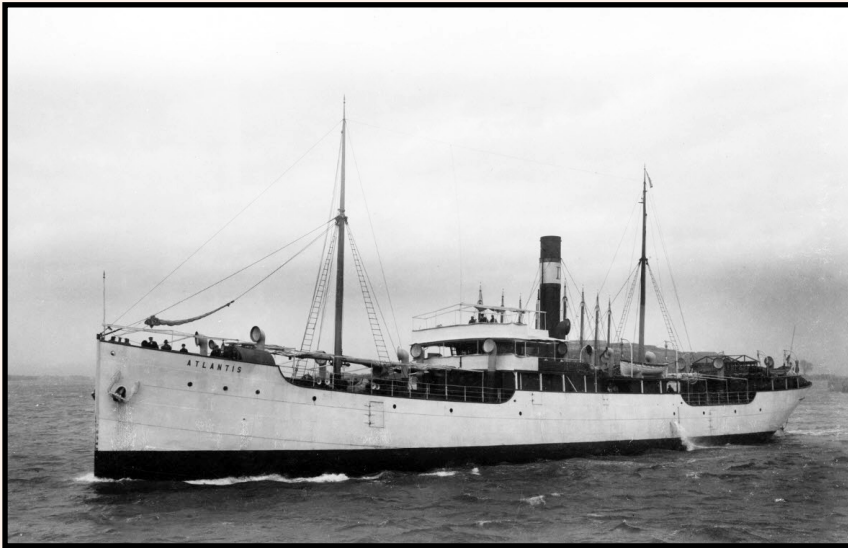
VICTORY, og da ser vi at VICTORY hadde et deplasement på 3.500 tonn mot SOPHIA AMALIA på 2.000 tonn. Men VICTORY ble bygget noe over 100 år senere. Så vidt jeg har forstått, var SOPHIA AMALIA regnet som sin tids største og sterkeste ship of the line. Men hun fikk ikke lange liver. Hun ble tatt ut av tjeneste i 1680 og kondemnert og hugget i 1687.

Det er også interessant å se på VASA som ble bygget noe tidligere, 1628. Hun hadde deplasement på 1.210 tonn, lengde på 47,5 m og bredde på 11,7 m 64 kanoner om bord av varierende kaliber og 445 mann om bord. Det var dermed betydelig mindre enn SOPHIA AMALIA. Navnet fikk skipet etter dronningen til Fredrik II, og dermed svigerdatter til Christian IV.

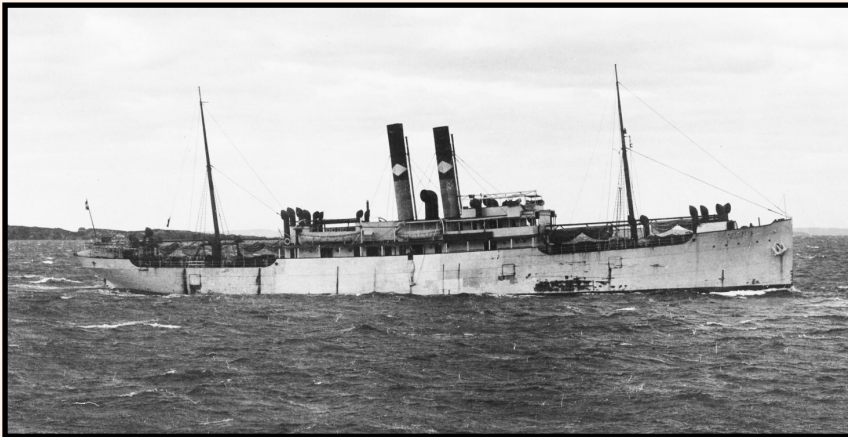


Her ser vi til slutt tre bilder av Varberg festning.

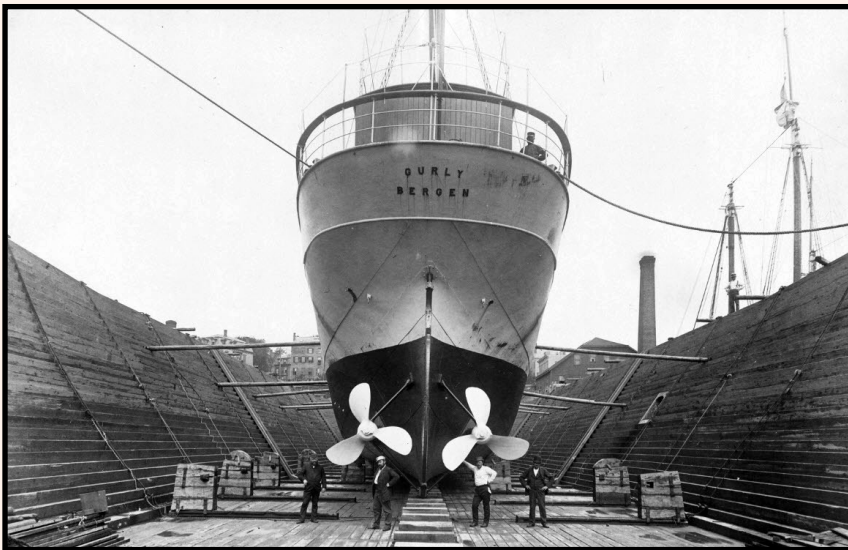




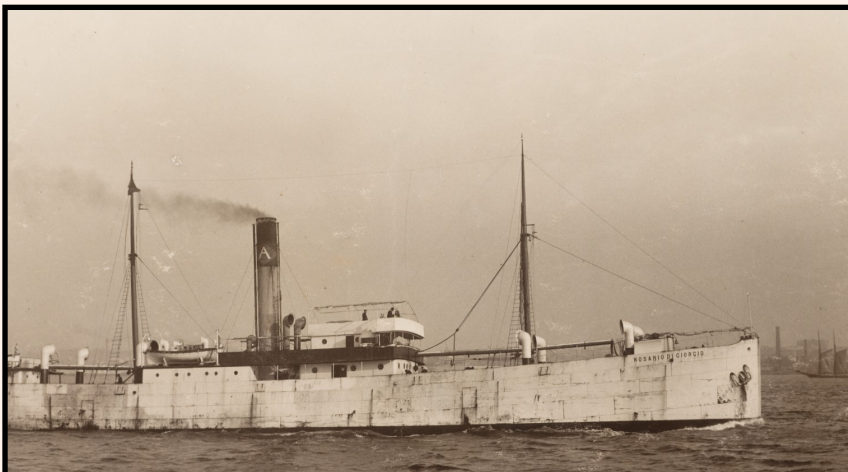
Her har vi frukt-skipet ATLANTIS fotografert utenfor Boston av fotografen Stebbins. Norsk flagg og registrert i Flekkefjord. Bygget ved Nyland Værksted 1906 og senket av en tysk u-båt i 1918.



BREWSTER er et annet frukt-skip, med United Fruits merke på begge skorsteinene. Imponerende med to på et slikt lite skip. Stebbins er fotografen. Hun var bygget i Danmark i 1903, men eiet av et tysk rederi. Sank allerede i 1909.



GURLY av Bergen. Ser ut som et relativt lite skip, så derfor litt overraskende med to propeller. Og bare tre-bladede propeller! Bygget 1891 i Port Glasgow, solgt 1898. Reder i Bergen var J. Christensen.



ROSARIO DI GIORGIO var også et frukt-skip fotografert av Stebbins utenfor Boston. Bygget 1907 for Flekkefjord rederi (Bernhard Hansen) Havarerte i 1911