

Nr. 02-2024

FORENINGEN SKIPET
NORSK 1973
SKIPSFARTSHISTORISK
SELSKAP

D/S THOR—Trunk type dampskip bygget for Wilh. Wilhelmsen i 1907

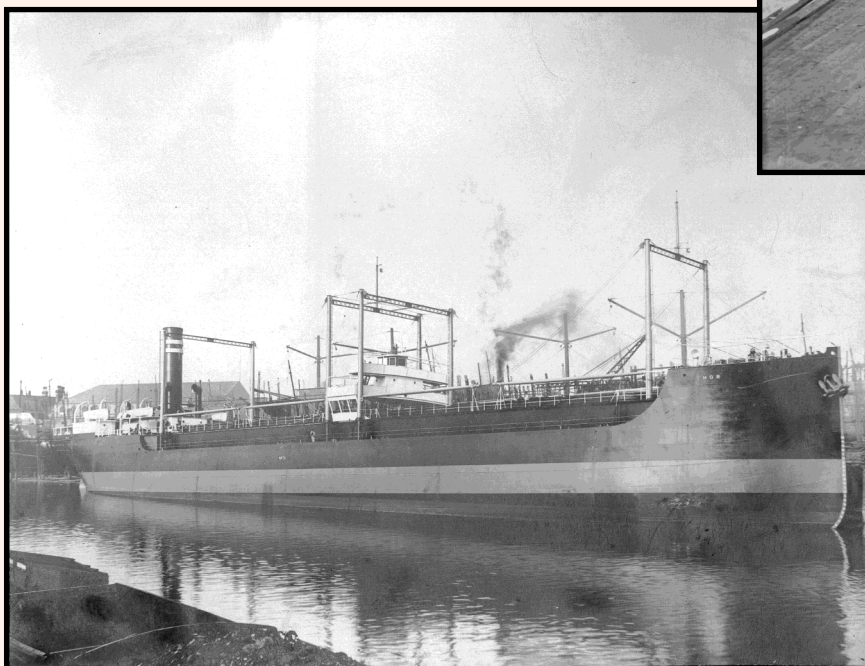
På denne forsiden tenkte jeg å presentere dampskipet THOR bygget for Wilh. Wilhelmsen i Tønsberg i 1907. Dette skipet var en av de en gang berømte **Trunk type** skip bygget av Ropner & Son, Stockton on Tees. Robert Ropner innvandret til England fra Tyskland, og ble etter hvert en stor reder innen trampfarten fra 1874. I 1888 kjøpte han et skipsverksted for

å bygge egne og andres skip. I begynnelsen gikk skipsbyggingen inn i en depresjonsperiode, og Ropner junior begynte på en ny konstruksjon man håpet ville være så interessant at ordrene igjen ville komme. Den nye og revolusjonerende typen fikk navnet Trunk typen, og første skip levert—til R. Ropner selv—fikk da også det talende navnet TRUNKBY, levert i 1896. Trunk skipene lignet mye på de tidligere omtalte Turret skipene fra Doxford, men kan allikevel vel med rette sies å være en egne type. Men antall skip bygget stoppet ved 44 skip, hvorav 22 ble bygget for R. Ropner selv. 18 skip ble bygget for andre britiske rederier, og fire ble bygget for norske redere. Et av disse var da THOR, mens to andre ble levert til Chr. Michelsen som BISMARCK og GLADSTONE. Det siste var SYMRA levert til W. Jepsen i Bergen.

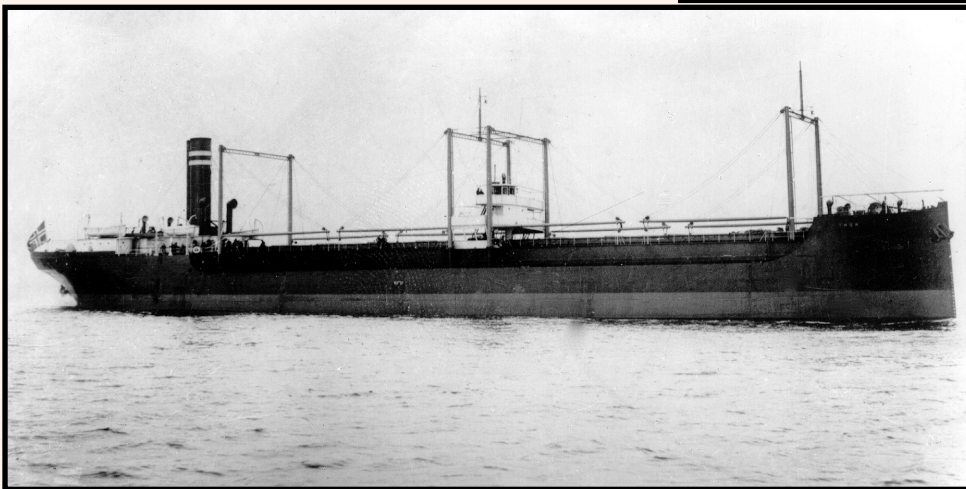
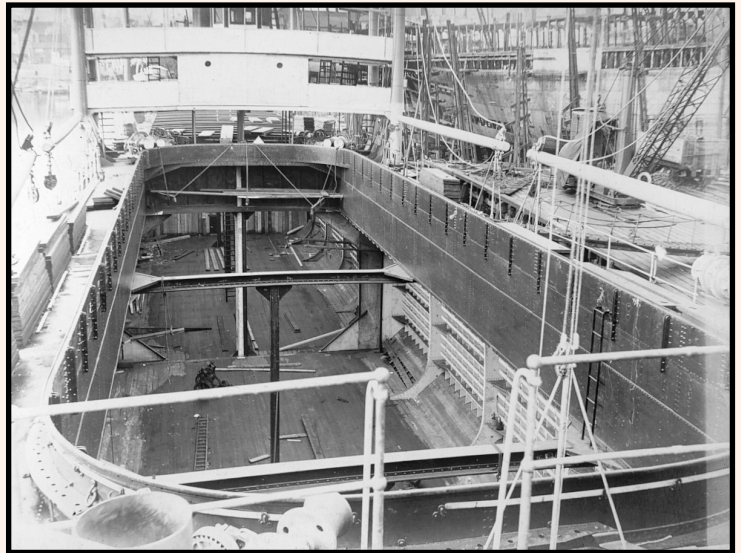
THOR var på 7.600 dwt og et av de største trampskipene i Norge. Hun var bygget med et eneste stort lasterom som vi ser av bildet til høyre. Styrken i skroget lå tydeligvis i de grove spantene på hver side og ikke minst trunken



som vi ser øverst. Hun var tenkt å gå primært med kull og kornlast. Hun hadde bare to luker, et foran midtskipet, og et bak midtskipet. Jeg husker første gangen jeg så disse bildene, at jeg følte dette var et ganske så uvanlig lasterom, og at det manglet noe for å gjøre henne sikker. Dette store rommet virket som en klar fare



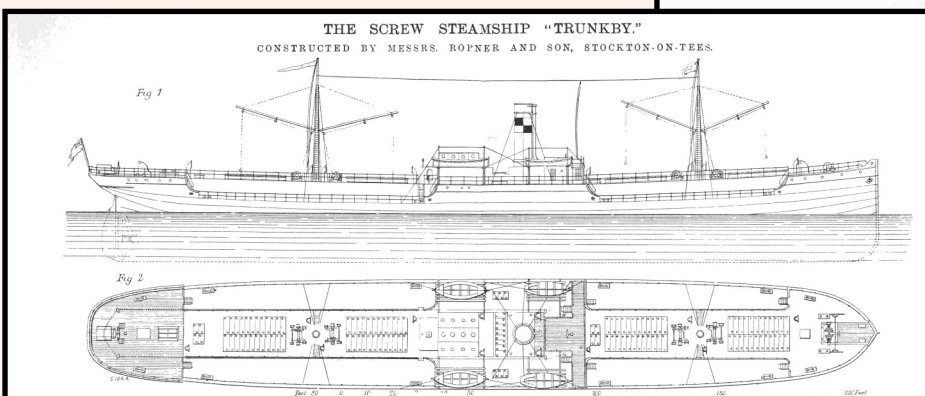
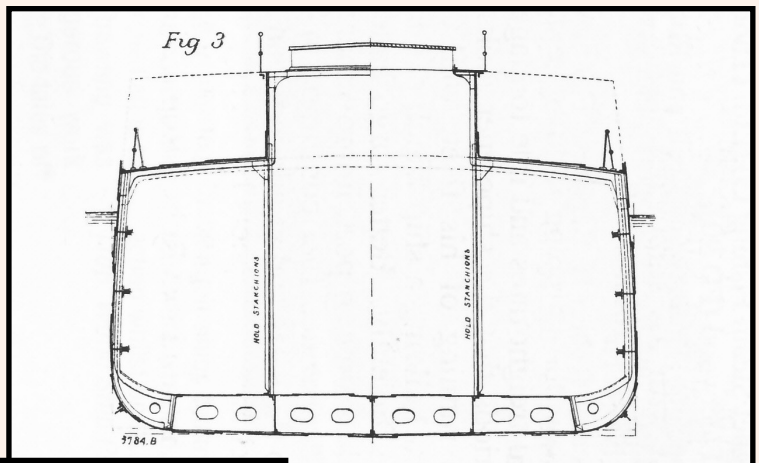
i tilfelle en kollisjon. Og galt gikk det. 18. november 1917 ble hun forlatt i posisjon 34N 161W på reise fra San Francisco til Yokohama med 6100 tonn stykk gods, vesentlig stålplater. Under en vedvarende storm begynte skipet 17. november å begi seg midtskips. Nærmere undersøkelse viste at skipet var i ferd med å brette i to. Mannskapet prøvde å sveise på noen grove vinkeljern man hadde om bord, men det hjalp ikke. Noe av lasten ble vinsjet opp og



hevet over bord for å lette skipet. Men skipssidene begynte å sprekke og det var bare å gå i livbåtene. Den ene livbåten med 15 mann om bord ble plukket opp av det japanske skipet TSUYAMA MARU og tatt med til Muroran. 15 mann i den andre livbåten rodde

til Hawaii. Og så dommen: Ved sjøforklaringen ble trunk typen kritisert for å være for svakt bygget til å tåle så tung last som THOR hadde med på denne siste reisen.—Og da er vi tilbake til dette store, lange og åpne rommet som egentlig var bygget for korn og kull. Her burde det nok ha vært minst fire skott og ekstra langskips styrke for å tåle en tung stål last. Og Wilh. Wilhelmsen var en erfaring rikere. Noen opplysninger sier lasten var på vei til Hong Kong, men avklart har jeg det ikke.

Her ved siden av ser vi et snitt av trunk typen, samt en lengde tegning av den



første av Trunk typen, TRUNKBY levert til R. Ropner. Dette ble også en skipstype i shipping utviklingen.



VERDENS ELDSTE BEVARTE SKIP - CHEOPS SOLSKIP FRA CA. 2500 FØR KRISTI FØDSEL.

Jeg har mer eller mindre «snublet» over denne båten her som det sies er verdens eldste bevarte skip. Vikingskipene våre, VASA eller andre er ingen konkurrent til den tittelen. Skipet ble funnet under utgravninger av Sfinxen og områdene rundt Cheops pyramiden i 1954. Det lå da demontert i sine enkelte deler i en kanal man hadde skåret ut av fjellet ved siden av pyramiden, og de lærde mener dette skulle være en slags gravbåt som skulle ta farao over i den nye verden, eller livet etter døden. De bærer visstnok enkelte tegn på at det har vært brukt i vann, og mulighetene er jo at det tok kongens legeme fra stedet han døde og ned eller opp til pyramiden

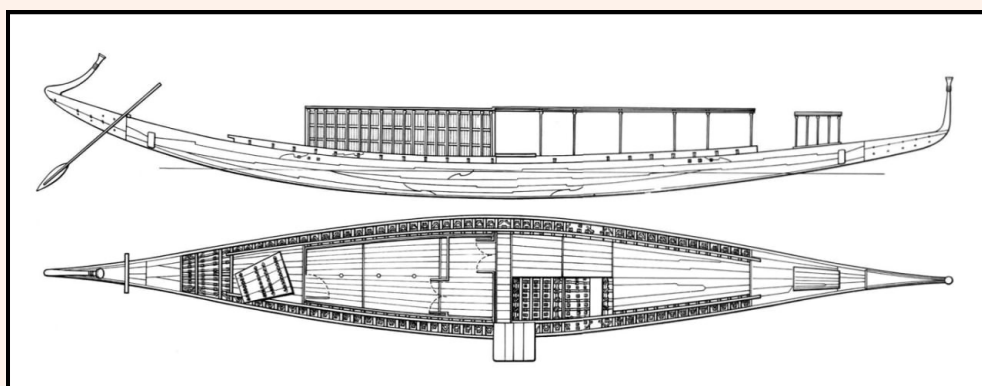
Det er bygget av treverk fra Libanon— stort sett ceder tre. Det besto av 1,224 deler som ble lagt i en slags «logisk» orden i denne kanalen. Det tok mange år å få den satt sammen til det endelige skipet. Det er ikke brukt trenagler—bare «søm» der man har «sydd» skipet sammen med en slags: Vi ser bilde av hvordan det ble gjort til høyre og på neste side. En uvant, en fabelaktig måte å gjøre det på.



Som vi ser av bildet til høyre var hele skipet tatt fra hverandre som om det var et byggesett, og det var tydeligvis en klar mening med det. Funnet i 1954 var en liten sensasjon og krevde øyeblikkelig handling og start på preservering av treverket som fort kunne bli ødelagt av luft, fuktighet og berøring. Og det tok mer enn et år før prosjektet om få få satt sammen båten kunne starte, ledet av sjefen for restaurering hos myndighetene, Hag Ahmed. Hele arbeidet ble gjort inne i et nytt oppsatt hus for nettopp denne jobben. Skipet var bygget uten spanter og systemer vi kjenner fra vikingtiden, men etter et system hvor man begynner med skipssidene første og fyller opp det indre etter hvert. Altså motsatt vei fra hva vi er vant med i dag. Og det hjalp meget godt i arbeidet om gjenoppbygging at det var risset inn hieroglyfer i hver ende av alle bitene som skulle passe inn med hverandre. Sivmatter ble brukt som tetningsmiddel og bindverk lik tau på våre kanter. Når båten ble satt på vannet, presset vannet skroget sammen og gjorde det tettere. Metoden passet nok best for det rolige vannet på Nilen, men det er også ting som tyder på at skip bygget på samme måte også ble brukt på Røde Havet. I 1987 ble det oppdaget at det var en båt i deler i den andre enden av denne kanalen. Men det tok tid før man hadde penger til arbeidet. I 2013 kunne man ta ut cirka 600 deler til et mindre skip enn det første. Men det var like gammelt, og vil også bli restaurert og satt sammen så snart det er mulig. Skipene skal alle være i Grand Egyptian Museum som vi ser bilde av nederst til høyre. Det ligger 2 km fra Cheops pyramiden og vil bli verdens største arkeologiske museum når det er endelig ferdig i 2024. Det blir på ikke mindre enn 81.000 kvm gulv areal.

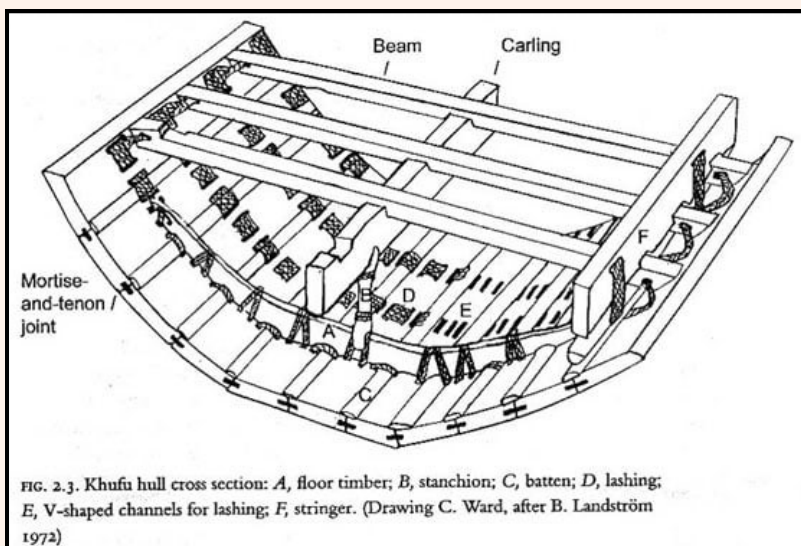


Turankamon's totale samling vil også komme hit. Dette blir noe å se på.



Det blir på ikke mindre enn 81.000 kvm gulv areal.

Turankamon's totale samling vil også komme hit. Dette blir noe å se på.



Lake skipet E.M. FORD—bygget 1898 og en skikkelig veteran.

Når jeg skal skrive disse snuttene, har jeg gjort det til en slags vane å bare gripe en tilfeldig bok i bokhyllene hjemme, for å finne et nytt tema eller basis for en ny snutt. Denne gangen grep jeg den amerikanske lille boken «*Know your ships 1998*» som jeg kjøpte på besøk ved Great Lakes i 1998. Det er en slags guide bok om skip og skipsfart på de store sjøene og St. Lawrence Sjøveien. Og her falt øynene mine på dette skipet— eller riktig sagt - lake skipet E.M. FORD som var blitt 100 år i 1998.

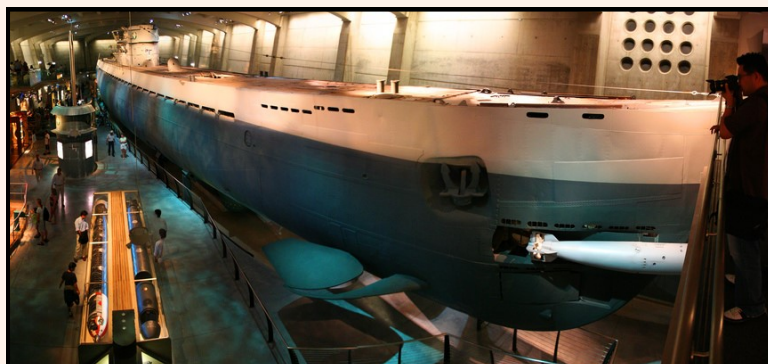


Hun ble bygget av Cleveland Shipbuilding Co og fikk da navnet PRESQUE ISLE av eierne Wm. Mather. Hun skiftet eiere noen ganger opp gjennom årene, inntil hun ble bygget om for transport av cement i 1956. Da ble det nytt navn E.M. FORD. Hun ble litt ombygget opp gjennom årene. Det ser vi særlig på brohuset forut samt skorsteinen akterut. Hun hadde sine uhell og sank en gang etter at trossene røk under sterk storm i Milwaukee. Hun ble berget i 1980 og total renoveret. Det var vel da forand-

ringene kom. På slutten av 1990 årene ble hun brukt som lagerskip i Saginaw River. Mange håpet at hun ville få et nytt liv som museums skip, men det gikk ikke. I 2008 ble hun hugget opp i Sault St. Marie, 110 år gammel.

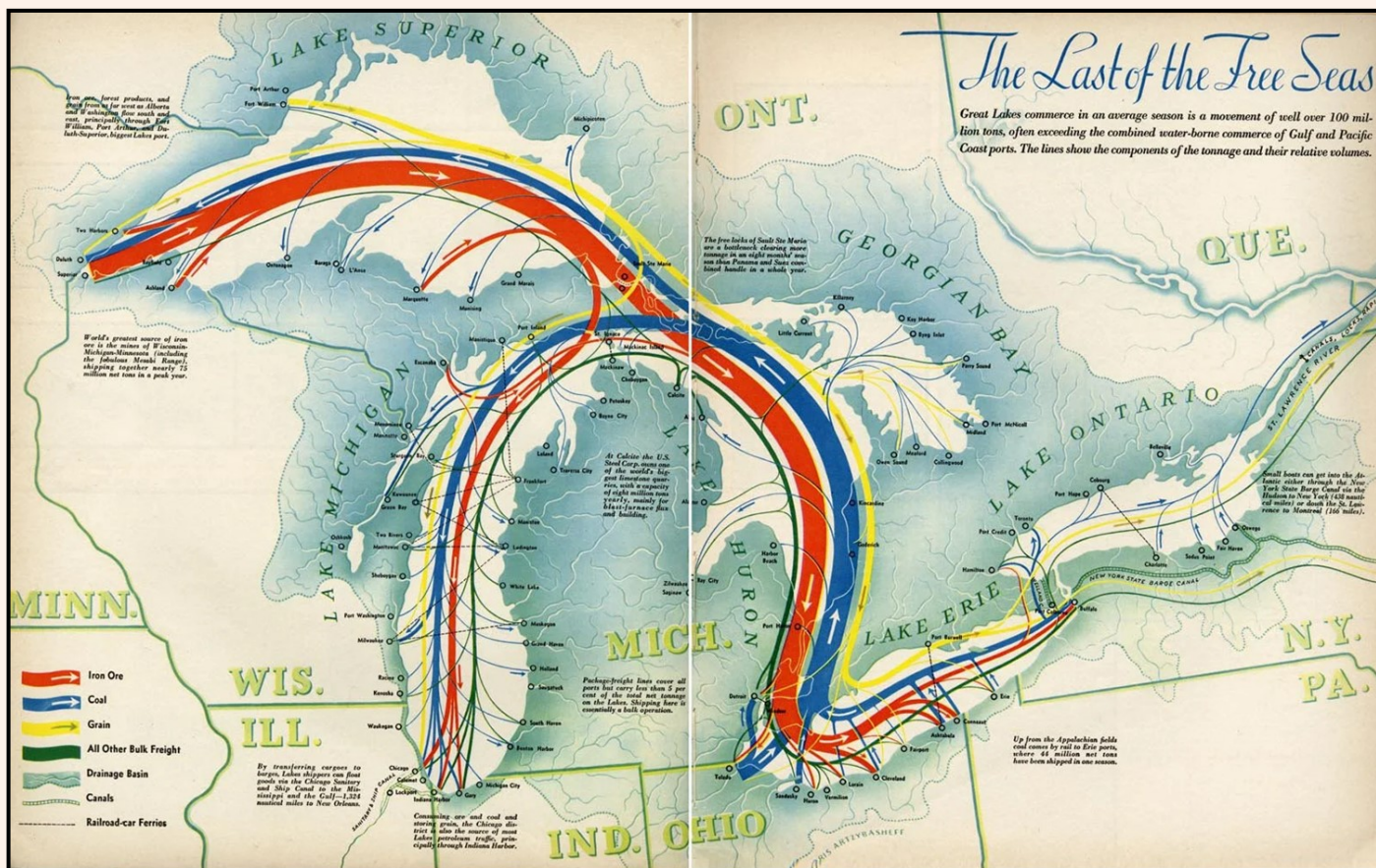
Det er sikkert mange av leserne som kjenner typen og har sett dem fra eget skip når de har krysset de store sjøene. I dag er det skip på opp mot omkring 80.000 dwt som gjør transportene på sjøene. De er hypereffektive, transporterer store volum og går i «dvale» om vinteren på grunn av isen. Det at de bare seiler i ferskvann gjør også at de får et langt liv. Lite rust. Det mysser da også av riktig gamle skip i rederi oversikten i denne boken.

Boken navner også hvilke skip som er museums skip i de ulike stedene langs de store sjøene. Og hvor mange maritime museer det er. Det var i 1998 25 skip og 17 maritime museer der. Jeg har selv vært på noen av dem, men ser jo at det er en drøss å besøke fremdeles. Et av de mest uventede skipene å se, er U-505 som ble overmannet i 1944 av US Navy. Etter krigen ble den tatt opp til Chicago der man gravde renne, senere dokk og til slutt hus eller hall over den slik at den ble et innendørs stort objekt i Chicago Museum of Science and Industry. Jeg så den og var om bord vårparten 2019. Utrolige saker og tiltak.

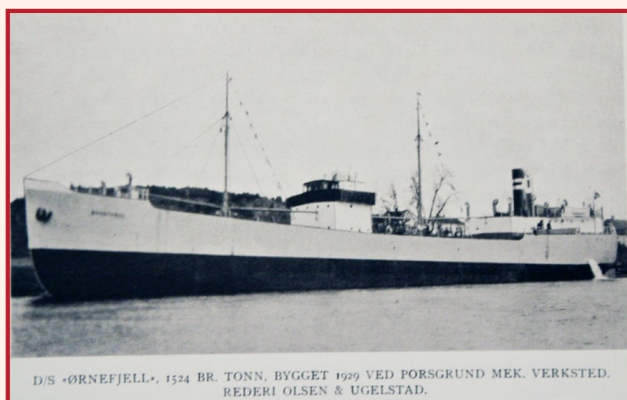


De Store Sjøene som transport område.

Her ser dere et kart som viser hvordan bulk lastene beveger seg på de store sjøene. Og vi snakker om mer enn 100 mill. tonn volum for noe over et halvt år. Ser en på de gule strekene, blir en forbauset over hvor tynn den har blitt når den kommer ut i St. Lawrence bukta og vi forstår at det er korn volum som skal videre ut i verden. De store korn volumene beveger seg altså først og fremst innen havnene i de store sjøene. Jeg har selv vært med et



bulkskip fra Montreal til Duluth, og det var langt - og tok sin tid. Duluth ligger faktisk lengre vest enn New Orleans. Og det var dette området Olsen & Ugelstad fant interessant en gang i begynnelsen av 1930 årene. De sluttet inn skip som passet i slusene i Welland kanalen til et kanadisk rederi - Newfoundland Canada Steamship Co. Ltd., Halifax. Disse seks skipene var Lakes tilpassede skip levert fra Porsgrunn Verksted i perioden 1929 til 34. Men det kanadiske selskapet ga opp det de hadde startet i 1934 og skipene ble tilbakelevert Olsen & Ugelstad. O & U på sin side følte at de hadde fått såpass mye erfaring fra farten på sjøene og ville forsøke å drive en egen linje med skip tilpasset slusene, var is-forsterket og hadde god kubikk for last. Og ikke minst, det var viktig å ha et alternativ når sjøene var is-stengte. Her kom deres deltagelse i Jaffa Orange Line svært gunstig inn. Der var det høysesong når sjøene var stengt.



Denne linjen ble startet i 1932 sammen med J.B. Stang og C.T. Gogstad, begge i Oslo. Olsen & Ugelstad satte inn seks skip i en 14 daglig service mellom London/Antwerpen/Rotterdam til St. John's/Montreal og Great Lakes havner opp til Chicago. Navnet ble **FJELL LINE**. Videre kontraherte O & U seks skip fra Nyland Værsksted, tre fra Fredrikstad Mek. Verksted og et fra Kaldnes Mek. Verksted. Hele ti nye skip ble satt inn i linjen, men en del av Porsgrunn ty- pen ble solgt. I 1935 ble linjen utvidet med en tre ukers service fra Skandinavia og Glasgow

CARMELFJELL fra Nyland.



SVANEFJELL fra Fredrikstad M.V.



til de store sjøene. Og linjen fikk tre gode år uten konkurranse. Så, i 1938 kom den første harde konkurransen - Oranje Lijn i Nederland - og det utviklet seg en hard kamp mellom de to linjene. Men det så ut som de innså at samarbeide var bedre enn konkurranse, og O & U solgte to av sine nyeste skip HARPEFJELL og TABORFJELL i 1937/38 til Oranje Lijn. Samtidig fant O & U det mulig og økonomisk interessant å opprettholde seilingene til Nova Scotia og New Brunswick også om vinteren. Men de skulle tape tre skip under den annen verdenskrig. Et av skipene til linjen skulle få et særdeles godt renommé under krigen. Det var RAVNEFJELL bygget i 1938. Hun kom seg heldig igjennom det hele, og ble først solgt ut av linjen i 1933.

Ni nye skip for Lakes farten ble levert fra 1948 til 1955, alle av den «lille» typen. Tre med damp



og de øvrige med diesel motor. Men det var klart at store forandringer var på vei. Nye sluser var under bygging i Welland systemet og ville gjøre det mulig for langt større skip å gå opp i sjøene. Rederiet hadde allerede fått bygget tre skip på 7.300 dwt, og valgte å forlenge flere av diesel skipene av den «lille» typen med 11 meter som dermed økte kapasiteten med 500 tonn. 1956 gikk Fjell Line inn i et pool samarbeide med Oranje Lijn for å stå bedre rustet til en økende konkurranse fra andre kontinentale rederier. Navnet ble **FJELL ORANJE LINE**.

RAVNEFJELL B.1955 etter forlengelsen



Her ser vi to av de diesel drevne lakes skipene av den «lille» typen. Det øverste etter forlengelse, det andre med Fjell Oranje Logo på skutesiden. Deretter ser vi et av de tre søsterskipene på 7.300 dwt - TINDEFJELL, HARPEFJELL og BYKLEFJELL.



Fjell Oranje Line ble nå deltager i to linjer 1. CONTINENTAL SERVICE fra kontinentet til Montreal og Great Lakes og 2. UNITED KINGDOM SERVICE fra London og Glasgow til Montreal og Great Lakes.



Welland kanalen fikk de nye slusene i 1959, og dette medførte dramatisk forandring på innsatt tonnasje for alle linjer. Og forandringer hvor man gikk mot mer og mer samarbeide med andre linjer. I 1958 gikk Fjell Line inn i et samarbeide med NAL om service fra Skandinavia til Montreal og Great Lakes. Den fikk navnet Fjell and Fjord Line og hadde en frekvens på en seiling hver 14 dag. NAL satte inn skip som TOPPDALSFJORD. Og i 1959 kom selve

«Dronningen» på de store sjøene - MÅKEFJELL. Og dette blir vel egentlig status for Olsen & Ugelstad og deres Fjell Line da vi nå går inn i et nytt ti-år,



nemmelig 1960 årene med de store forandringene, forsøk på nye samarbeider osv. Men mer om dette i neste ukes «snutt». Historien fortsetter. Dette er innhold fra mitt foredrag om Great Lakes.

Noen minner fra en ferge tur i USA for noen år tilbake.

Av Øivind Andreas Hanssen

CAPE HENLOPEN fra 1943, men ombygget 1983



Datoen er 3 juli 2016. To av bildene er egne foto fra en fergetur på østkysten av USA med bilfergen «John H». John H tok oss fra New London (Connecticut) over til Long Island. Sambandet trafikkeres av noe tilårskomne skip. Absolutt ikke det materiellet vi er vant med og heller ikke den effekti-

viteten under kai tillegg, inkludert lossing og lastning. Overfarten tar ca.1,5 time. Et skip,

«Cape Henlopen» har en spesiell historie da den er bygget i 1944 som

landgangsfartøy og deltok under D-dagen.

Den bruker i dag samme pennant nummer 510 som den gjorde den gang da den var et marine fartøy. Nysgjerrige kan finne flere filmer om ruten på youtube.

Selskapet er helt privat og eies av far og sønn Wronowski. I tillegg eier de en fergeforbindelse til Block Island samt et lite skips verksted for reparasjon og vedlike-

NEW LONDON fra 1979 og bygget av familiens verksted



hold av fergene. Selskapet begynte fergelinjen i 1975 og den til Block Island i 2004. Flåten deres er i sannhet en mixed bag, men blir mer og mer oppgradert. De har også flere hurtig båter nå, og totalt ti skip i flåten. Ferge linjen har over en million passasjerer. Vil en ikke kjøpe fergen, er det 320 km mellom stedene ved ren bilkjøring.

En av terminalene som nok ser heller enkel ut.



JOHN H som nevnes her.





Første skipet her er THORSGAARD som tilhørte Thor Dahl & Co i Sandefjord. Hun seilte vel først og fremst i linjen mellom St. Lawrence og Syd-Afrika, men kan ha vært innom andre linjer også. Vakker skip i vakre farger. Bygget i 1952, solgt til Solstad i 1972 og fikk navnet SOLSYN. Fra 1976 SUDELMAR II og hugging i 1983.



Så VILLANGER til H. Westfal-Larsen & Co med fargene til HW-L og FO i skorsteinen. Bygget i 1958. 74-RYTTERVIK 76-HAI HING og vrak 1980 og hugging 1981



Nederst ser vi TEXACO BRASIL til Texaco Norway. Bygget 1952 som BRASIL for samme selskap, men fikk TEXACO prefix i 1960. 1971 TEXACO VERAGUAS 74 GRAND ALLIANCE før hugging 1977.