

Nr. 10-2023

FORENINGEN SKIPET

NORSK 1973
SKIPSFARTSHISTORISK
SELSKAP

Hei!!

Dette er nesten et lite jubileum da denne «snutten» her er nr. 10 av dem vi har gitt ut. Rart å tenke på, men ti nummer med ti sider det er 100 sider om sjøfart, historie, skip, rederier og mennesker knyttet til det hele. Det har kommet mange hyggelige tilbakemeldinger, men savner jo litt at noen også bidrar med en artikkel eller to. Så har dere noen, så bare kom tilbake med det.

For Styret SKIPET Østlandet

Bjørn

E-mail: bjopeder44@gmail.com



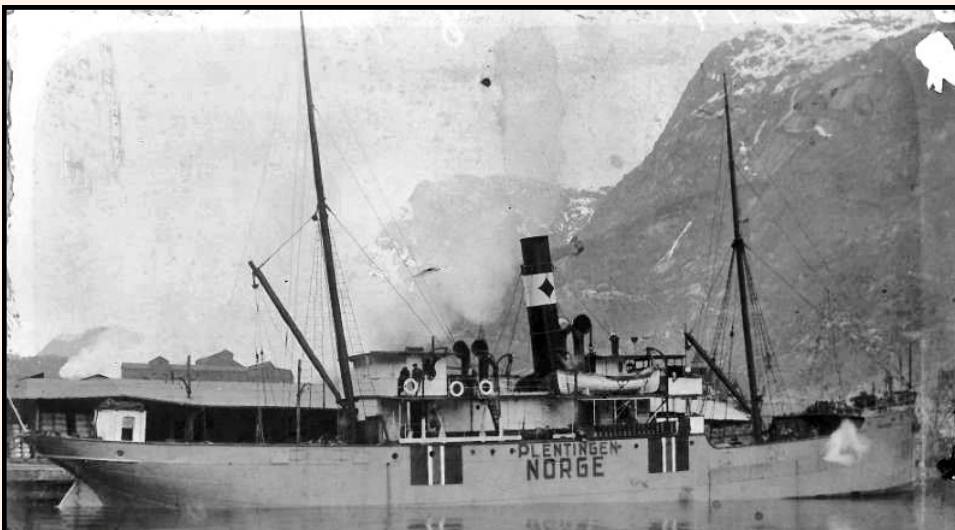


VESTERÅLSKE DAMPSKIBSSELSKABS D/S BODØ i frukt-fart i USA

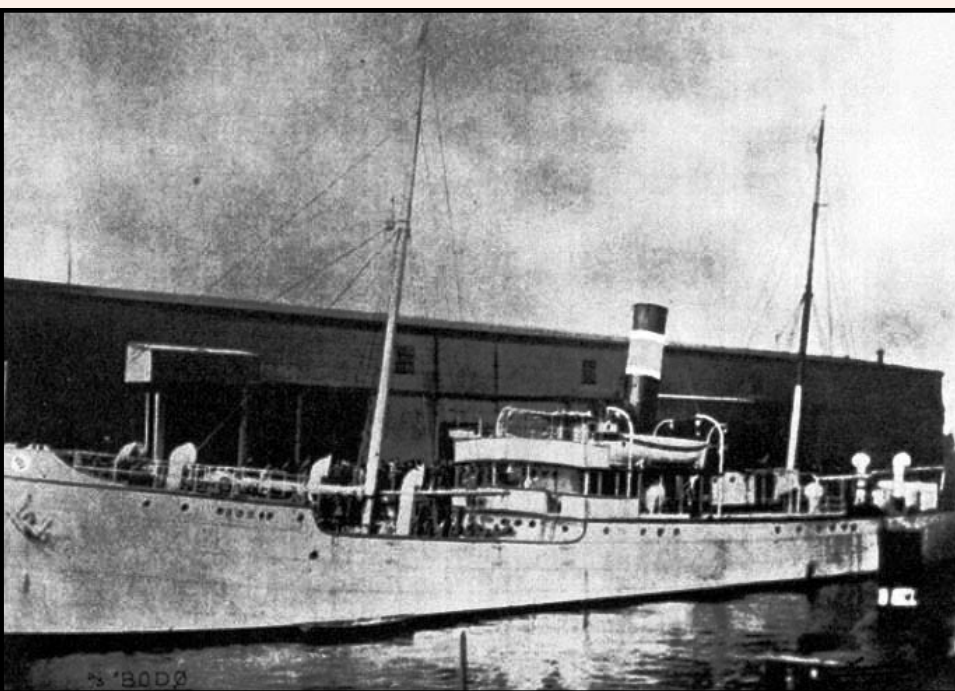
Man får tidvis små og rare overraskelser når man «graver» rundt i nettet etter bilder, opplysninger og det ellers uventede. Det var i en slik prosess jeg kom over dette fine bildet i en amerikansk nettside om D/S BODØ som var på charter til et amerikanske frukt selskapet— muligens di Giorgio Company. Uansett, når en sjekker nærmere om BODØ og hva den i all verden gjør i en amerikansk havn, så finner man en interessant historie.

Vesteraalske D.S. ble startet i 1881 for lokal ruter i Lofoten og Vesterålen og ned til Bergen. De var med i starten av Hurtigruten i 1891 og med en så dynamisk leder som Rickard With varte det ikke lenge før det ble flere planer om nye linjer. I midten av 1890 årene fremmet han forslag om en rute fra Nord-Norge til Kontinentet. Dette ble akseptert av styret og i 1898 ble aksjekapitalen utvidet slik at man i 1899 kunne kjøpe to lasteskip. Et av disse var XENIA bygget i 1894 som fikk navnet BODØ. Ruten startet opp samme året og var basert på Antwerpen. Men problemer med høye kull-priser og sterk konkurranse gjorde at BODØ ble tatt ut ganske snart og kilder sier hun ble sluttet ut på amerikansk kystfart. Deretter sier kilder at hun ble sluttet ut til United Fruit for 12 måneder, men dette rimer ikke med skorsteinsmerket hun bærer på bildet. I alle tilfelle skal resultatene av denne forretningen ha

vært rimelig gode. Allikevel besluttet man å selge skipet i 1903. Bakgrunnen skal ha vært ekstra problemer med maskin besetningen og ekstra utgifter for å få skikkelig mannskap om bord. Men hun var riktig fin i tiden som frukt-skip med helt hvitmalt skrog. Nærmere sjekk av bildet sier at det er tatt ca. 1905—altså etter at VDS solgte henne. Og det er tatt i Baltimore. Kjøper av skipet var A.E. Leganger, Minde per Bergen Han hadde BODØ til 1911 da det ble solgt til Bahama Timber Co., Nassau, Bahamas. Nå ble navnet forandre med det absolutte minimum . Fra BODØ til BODO. I 1915 er hun er kort tid innom et eierskap i Hon-



duras uten skifte av navnet, før det blir salg tilbake til et norsk rederi—D/S A/S Plentinggen som var disponert av Brødrene Olsen, Stavanger. Nå blir navnet PLENTINGEN. 1921 blir det salg til Spania og nytt navn POLAR. Så i 1925 salg til greske redere på Samos og nå blir navnet SAMOS. Men tydeligvis var navnet ikke helt tjenlig for rederne forandret det til IKARIA i året etter. 1928 blir hun hugget.



Her til venstre ser vi henne som PLENTINGEN øverst, og deretter som BODØ med VDS merke i skorsteinen.

Leganger hadde forresten en helt sort skorstein i følge boken til Stein-Erik Dagsland om Nordiske Skorsteinsmerker og rederriflagg. Så da er det befrakternes merke vi ser.

Bildet er veldig artig for det viser stevedores (losse og laste arbeidere) som står i kø for å få lønnen utbetalt. Og kjøretøyene på kaia er intet annet enn hest og vogn. Slik var det i 1905, selv i bilens store land. Og flere av dem som venter på en lønn er bare guttunger. Andre tider den gang.

Skipet ble forresten bygget ved Bergens Mek. Verksted og gjorde 10 knop fart. Under navnet XENIA var hun også involvert i frukt-farten på USA.

Ellers har Dag Bakka skrevet en aldeles glimrende artikkel om den norske frukt-farten i Vestindia i Norsk Sjøfartsmuseums årbok 1990. Bedre kan det ikke gjøres.

VENEZIA og gondol verkstedet.



I slutten av mars i år var jeg på tur i Venezia med kone og reisekompis Gustav. Og da måtte vi få med oss et besøk i Museo Navale som ligger ved kanalen inn til det berømte Arsenallet. Jeg ønsket å se det siste også, men det var militært område—og NO ENTRANCE!!. Nå kunne jeg skrive hele snutten om bare Museo Navale med en myriade av modeller og utstillinger, blant annet en liten sal om u-båter bygget for svensk regning i 1930 årene. I tillegg også Caproni bombefly.

Bård Kolltveit, tidligere direktør av Norsk Maritimt Museum og en meget god venn, anbefalte meg å besøke gondol verkstedet som en spesiell og fin opplevelse. Det rakk vi ikke, dessverre. Men i museet hadde de en meget fin modell av et av de siste, og i dag et av tre gondol verkstedet i Venezia. Det heter Squero San Trovaso, ikke langt fra Accademia broen i bydelen Dorsoduro. Bygningen er uvanlig i Venezia da den er bygget i tre i motsetning til stein i



resten av byen. Her bygges nye, så vel som det er reparasjoner av gamle gondoler. De er minimum 11 meter lange, og er alle svarte i henhold til krav fra byen Venezia. Selskapet har eksistert i mange generasjoner og kunnskapene om hvordan man bygger dem går fra generasjon til generasjon. Det sies det ta minst 10 år før noen blir en Master Builder, og det tar mange måneder å bygge en båt. Under oppholdet der så vi en drøss med gondoler, og

en del flere store gondoler som ble betjent av opp til åtte menn og kvinner. Ja kvinner, for det var overraskende mange av dem, sågar en med bare kvinner som gondolieres. Etter



hvert som vi så flere gondoler, skjønte vi også at dette var lastebåtene (som lastebiler i våre gater i dag) på kanalene i gamle dager, før de motoriserte båtene kom. De som håndterte dem var rimelig proffe og det var tydelig at dette var en morsom hobby for mange. Jeg leste meg til at det på 1600-1700 tallet var så mange som opp mot 10.000 gondoler i alle størrelser i Venezia. I dag er det ca. 350 tilbake. For å bygge en gondol bruker de materialer av syv forskjellige tresorter som man sier er nødvendig for å få til gondolens typiske asymmetriske form. På museet hadde de også modeller av tidligere tiders mer prosaiske gondoler - de rene lastegondolene.



Mens vi satt på en trivelig terrasse ned mot Canal Grande, kom det et opptog av gondoler av forskjellige størrelser og bemanninger. Flere av bildene er fra dette. Og det var spennende å se hvordan det var en enorm variasjon i motoriserte båter også, fra politi-båter, ambulanser, søppelbåter, stein og grus båter, taxi og vaporetto eller busser. En skikkelig my-

riade av forskjellige båter. Og transporten i byen måtte jo gå med båt, eller traller med spesielle folk som skjøv og dro tunge tohjuls traller—ikke minst over alle disse boene. Midt sagt en særegen by!!!

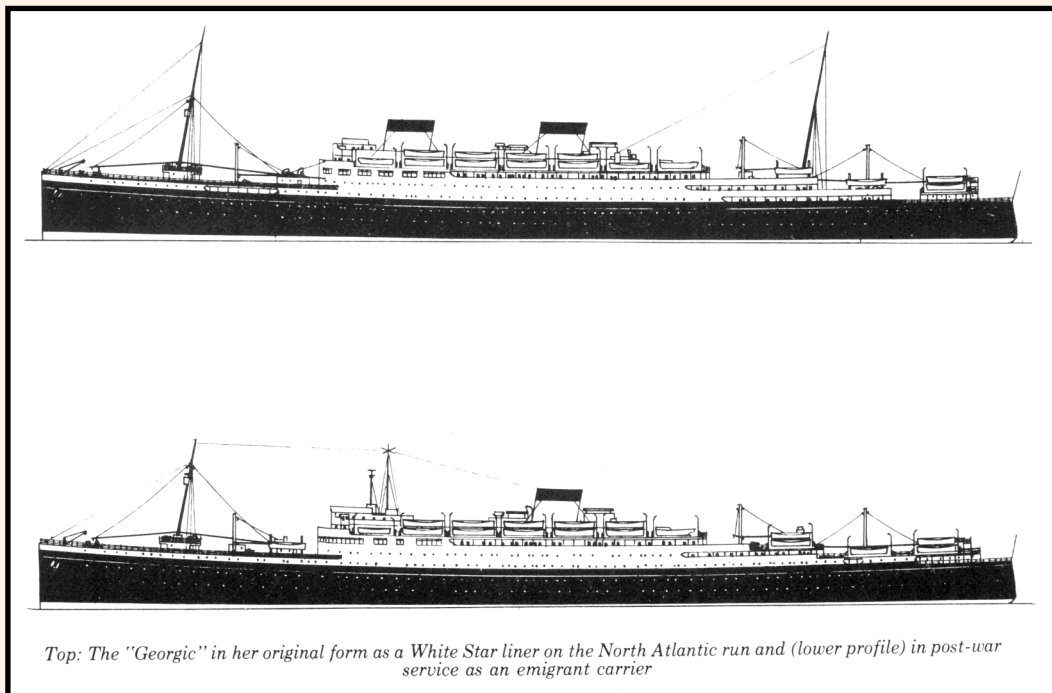
Her ser vi Museo Storico Navale.



Captain John H. Isherwood og hans ikoniske skala tegninger av eldre skip.

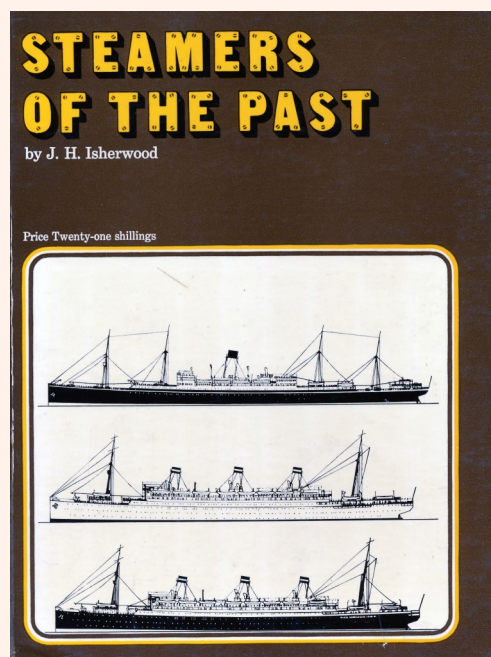
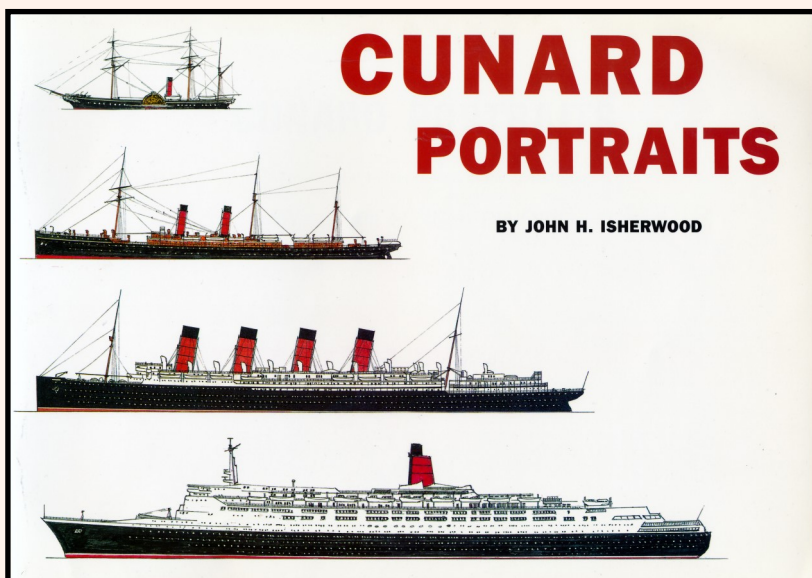
Jeg har vært medlem av World Ship Society siden 1967, og abonnerte på SEA BREEZES fra 1970 årene og oppover. Der ble jeg kjent med de velskrevne og meget interessante artiklene

om en rekke skip fra tidligere tider— PLUSS—noen fantastiske tegninger som vist skipene fra siden, og i diverse avsnitt av hvert skips historie. Du verden hvor imponert man var av disse tegningene. Jeg prøvde meg selv på noe liknende, men kom aldri i skyggen av Mr. Isherwood. Han skrev og tegnet disse tegningene fra begynnelsen av 1930



årene til midten av 1980 årene, og det sies det ble over 6.000 slike tegninger som den vi ser ovenfor—av White Star Line skipet GEORGIC. Artiklene gikk i SEA BREEZES under titlene «Steamers of the Past». Tegningene er i dag en del av det engelske THE NATIONAL ARCHIVES i Southampton under referansen John H. Isherwood Collection. Det er også utgitt flere bøker med tegningene og delvis historien til noen utvalgte skip. Her ser dere to av dem. Den om Cunard har 144 fargelagte tegninger, og ble gitt ut av World Ship Society i 1990 og 150 års jubileet til Cunard Line.

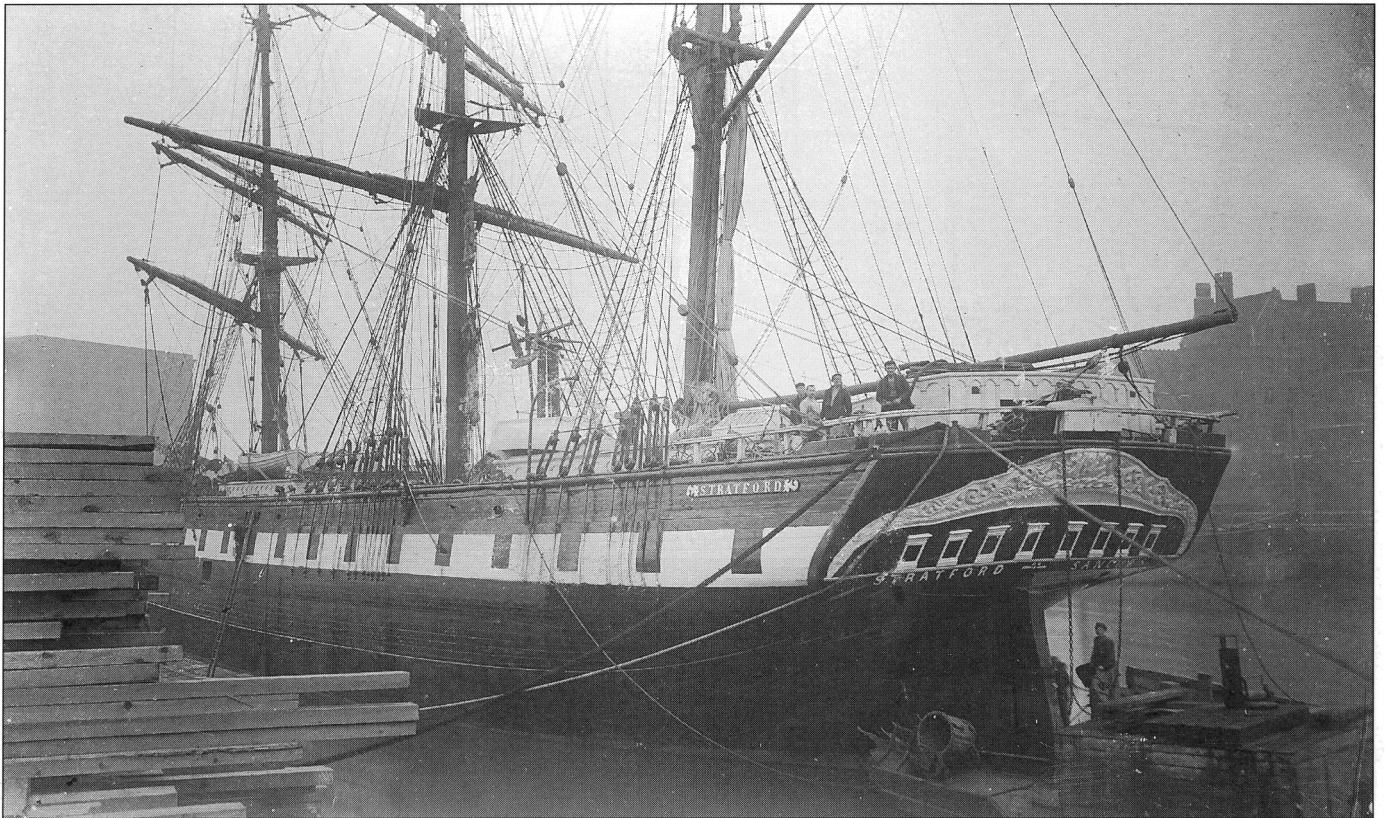
Jeg må nok innrømme at disse tegningene og historien om diverse skip hadde stor innvirkning på min utvikling som en «ship lover». Ikke bare arbeidet jeg i diverse rederier, men jeg hadde næringen og arbeide som hobby også. Litt skrullete kanskje, men kona holder fremdeles ut med meg.



UTVIKLINGEN AV SEILSKIPENE I LØPET AV ANNEN HALVDEL AV 1800 TALLET SOM SETT FRA TO BILDER.

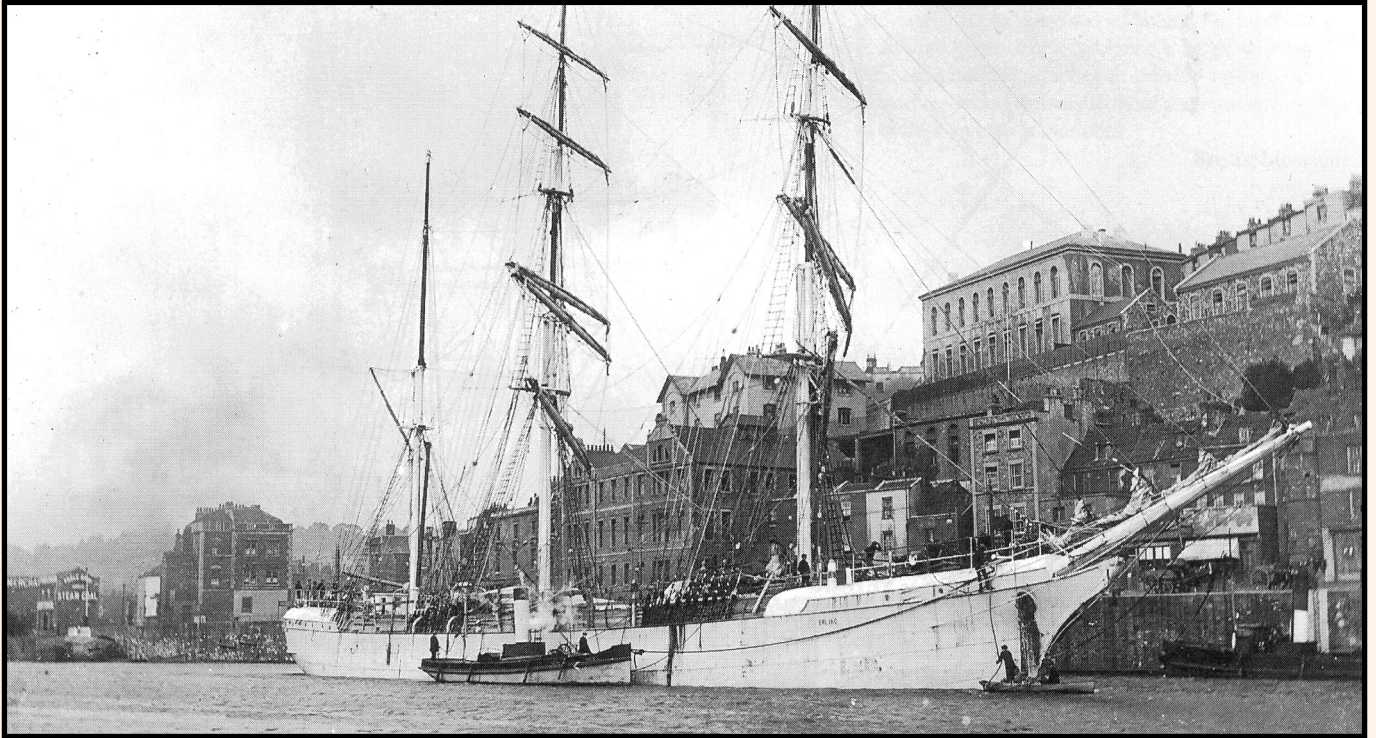
Her ser vi to bilder fra Bristol og tatt av den kjente lokale skips fotografen John York. Han hadde en meget stor produksjon av bilder, og jeg tror det stort sett var på glass negativer. Hvert bilde måtte derfor involvere en masse arbeide i fremkalling, fiksering og senere kopiering til vanlige fotografier. Jeg har drevet mye med mørkeroms arbeide i tidligere tider, og grøsser litt ved tanken.

Det første bildet viser en norsk bark med det engelsk klingende navnet STRATFORD. I hans samling ble det sagt at det var svensk eiet, men nøyere sjekk av akterenden viser at det var registrert i Sandnes. Altså i Norge. Reder var A.E. Olsen. Skipet ble bygget som ARCTIC i 1850 i Williamsburg USA og dermed nesten 50 år gammelt da bildet ble tatt. Hun var et regulært skip i Bristol med tømmer fra Østersjøen. Akterenden er utrolig pent dekorert med maling og utskjæringer. Vinduene på sin side er små og har sikkert noe med sikkerhet å gjøre. Og hun var nydelig malt med falske «kanonporter» som lenge var en vanlig dekorsjon på seilskip. Artig å se folkene på dekk som kikker interesserte ned på fotografen.



Det andre bildet viser den norske barken ERLING BYGGET I 1894 i Frankrike som GENEVIEVE fr et fransk rederi. Det blir kjøpt inn av A/S Erling, Fredrikstad i 1903 så bildet må jo være tatt etter den tid. Og hun forblir lenge under norsk flagg. Først hugget opp i 1924. I motsetning til STRATFORD var hun bygget i stål, og det gjalt skrog, nederste deler av masten og de nederste rærene. Stående rigg var også i stål. Bare topp masten og de øverste rærne var i tre. Det er litt uventet at seilskip kunne holde seg i fart og få laster og faktisk tjene brukbart til et lite overskudd. Noe lå selvsagt i det at vinder var gratis. Videre var det slående at hele 90% av skrogets volum kunne brukes til bulk laster som korn og kull.

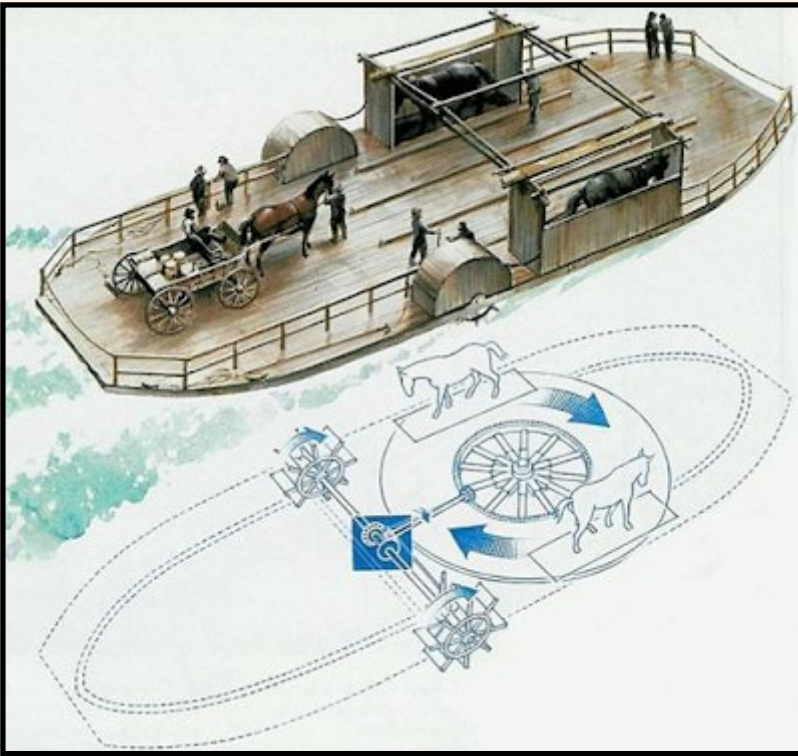
Et dampskip på den tiden hadde bare ca. 65% av skrogets volum klar for last på grunn av maskinen, kjeler og ikke minst bunkers kull for fyring. Mens dampskipene etter hvert øket i størrelse og lastekapasitet, der forble seilskipene på en lastekapasitet av 2 til 4.000 tonn. Kun et fåtall seilskip gikk opp i den virkelige store størrelsen, og da møtte man problemer med rigg, mengder av seil og behovet for et stort mannskap. ERLING vil jeg tippe hadde en laste kapasitet på mellom 2 og 3.000 tonn, helst nærmere 2.000. Det er forresten litt



uventet å sjekke ERLING i DNV's register for 1909, der jeg finner at disponentene for A/S Erling og skipet ERLING var Aas & Cappelen. De hadde det året tre seilskip, det ene bygget i jern. Men den store overraskelsen er at det var 35 redere i byen (store og små) med 88 skip totalt. Av dem var det bare fem dampskip, og fire av dem eiet av A/S Trafik som hadde lokal fart i Kristianiafjorden opp til Kristiania. Alle de øvrige skipene var seilskip. Bare Aas & Cappelen hadde stål og jernskip, et av hvert. Og jernskipet HARALD til Aas & Cappelen var byens største skip. Og dette i 1909, året før NAL blir stiftet og et par år senere får sine store nye passasjerskip KRISTIANIAFJORD og BERGENSFJORD. Og Wilh. Wilhelmsen som da var Norges største rederi, hadde 32 dampskip. I Bergen var det knapt registrert noe annet enn dampskip.

Og noe nytt kom bare få år senere. Det var dieselmotoren om bord i SELANDIA til Østasiatiske Kompagnie i København som rederiet fikk levert i 1912. Da kom en helt ny utvikling i gang og gjorde selv dampskipene avleggs. Vi ser bilde av SELANDIA til høyre.





HESTE-DREVNE FERGER.

Jeg har vært borte i hestedrevne ferger brukt i ulike steder i USA, men kan ikke huske å ha sett noe liknende her i Norge. Tar allikevel mer enn gjerne i mot korreksjoner slik at en kan skrive om det her i «snuttene». Denne fergeren her ble brukt langt opp i elva Hudson et sted. Som en ser fra tegningen gikk to hester i hver sin stall på hver side av fergeren på en dreieskive som var koplet til for forskjellige drev slik at kraften fra disse to hestene kom ut i skovler på hver side som så drev fergeren fremover. Det er hyggelig å se at de tydeligvis hadde muligheter

for en presenning over hestene i tilfelle regnvær, snø eller kanskje også varm sol. Om den kunne reverseres via gear, eller om den snudde rundt vet jeg ikke, men antar de hadde et greit system for hvordan det foregikk. Og det ser ut som det kunne tas med en ca. 8-10 hest og vogn for hver overfart. Her snakker vi virkelig om «to hestekrefter». Og når jeg sier hester, er det klart at det like gjerne kunne være snakk om mul hester/muldyr.

Slike ferger var meget vanlig over elver og tilsvarende sund og vannveier fra omkring 1815 til 1860. Da tok dampen over. Men det sies at de siste var i operasjon på Mississippi elven så sent som 1910, og det ryktes at en holdt på til 1925 over Tennessee elva. Og nedenunder ser vi et fotografi av en «Hay burning horse ferry» fra Chillicothe, Ohio der bildet er tatt ca. 1900. Her

ser det mer ut som tredemøllen for hestene ledet rett ut til skovlene på hver side. Klokke på toppen er det også, og varsler vel fergeren i tåke eller noe slikt. Rampen eller lemmen foran er også artig.





TEXACO BELGIUM som tilhørte Texaco Norge. Det var nå en egen stil over disse skipene til Texaco den gang.

Nedenunder ser vi JAVARA til Anders Jahre, Sandefjord. Dette var et av de første bil/bulk skipene til rederiet.



Til venstre ser vi VILLANGER til H. Westfal-Larsen i Bergen. Her med de kombinerte skorsteinsfargene til Westfal-Larsen og Fred. Olsen & Co da rederiene samarbeidet i en felles linje mellom Europa og Vestkysten av USA og Canada. Så følger et bilde

av tankskipet HURRICANE til Rafen & Loennecken i Tønsberg. Og endelig helt nederst, et bilde av A/S Karlander skipet SALAMAUA ex Svenska Loyds IBERIA bygget i 1956. 1974 ble hun solgt til Østen og vi ser henne under sitt siste navn EASTERN POWER. 1983 var det hugging.

