

Nr. 11-2024



FORENINGEN SKIPET

NORSK 1973
SKIPSFARTSHISTORISK
SELSKAP

M/S NORSEMAN til rederiet Odd Godager & Co.

Her ser vi M/S NORSEMAN i fin flyt gjennom den engelske kanalen. Dette er et klassisk Skyfotos bilde. Hun begynte egentlig karrieren som NY-HAUG i 1925 for Chr. Haaland & Co, Haugesund. Hun ble bygget ved Nakskov Skibsverft i Danmark og var utstyrt med en diesel motor som ga henne den heller beskjedne farten av 10 knop. Det var jo ellers en «trampskipsfart», intet mer. Død-

vekts kapasiteten var på 6,550 tonn. Hun skulle vise seg å være uheldig, for da krigen kom til Norge i april 1940 ble hun senket 27/4 nær Volda hvor hun hadde søkt tilflukt med en last fra Baltimore til Kristiansund. Vraket ble hevet i juli og solgt Thoralf Holta, Porsgrunn som hadde planer om reparasjon. Hun fikk navnet HOLLA i denne anledning. Så ble hun tauet over til Oslo og lagt opp der, fremdeles som vrak. I 1945 ble hun så tauet til Sarpsborg Verksted for å bli reparert der. Men det ser ut som Holta enten gir opp, eller utnytter en mulighet til en rask fortjeneste, for han selger vraket til Odd Godager & Co som overtar skipet i Sarpsborg og reparasjonene fortsetter. Det må ha vært en oppgave noe for stor for verkstedet rett etter krigen, for skipet blir tatt over til Stockholm i 1946 hvor man så fortsetter arbeidet. 1948 kommer en ny verksted overføring, for nå er det Uddevallavarvet som endelig gjør henne ferdig—og med en ny dieselmotor av typen MAN. Jeg skriver ny, men den var i virkeligheten en gammel motor bygget 1928 av Kockums Verksted i Malmö og installert i VILJA til Ditlev-Simonsen. Hun var blitt torpedert i 1942, og ble til et berget vrak. Så ble hun endelig satt i fart i desember samme år—som NORSEMAN. Men et gammelt skip er et gammelt skip, og i 1952 ble hun solgt til finske kjøpere som ga henne navnet KIRSTI H. 1958

gikk det til en annen reder i Finland. 1967 ble det greske eiere som tok over, og nytt navn ELONA. 1973 ble det endelig hugging i Spania. Hadde hun holdt ut 2 år til, hadde hun passert 50 år i alder.



Til medlemmene i SKIPET så vel som andre som er interesserte!!!

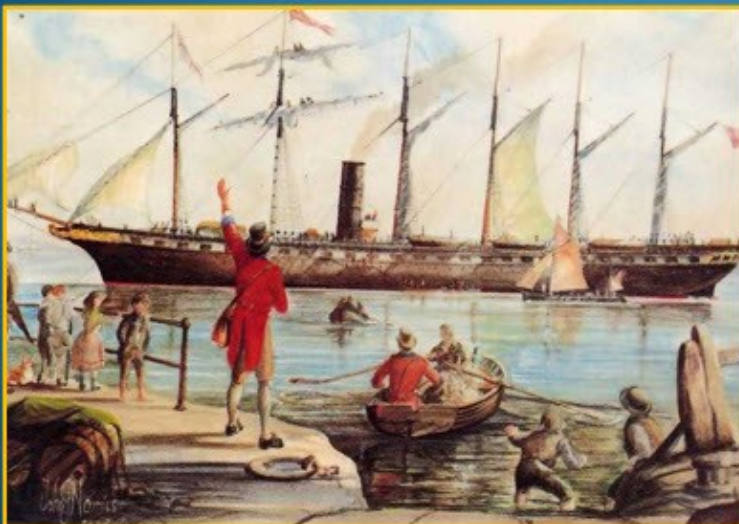
Vi holder foredrag i Biblioteket ute på Norsk Maritimt Museum

Torsdag 21.mars klokken 1200—men møter gjerne opp klokken 1100 for å kjøpe en kaffe pluss noe annet.

Foredragsholder er Bjørn Pedersen og det er om en av verdens mest kjente skipskonstruktører og de tre skipene han konstruerte og som er blant de mest kjente skip i historien. VELKOMMEN.

ISAMBARD KINGDOM BRUNEL OG HANS TRE BERØMTE SKIP

GREAT WESTERN
GREAT BRITAIN
GREAT EASTERN





Admiral Jackie Fisher

Det er få admiraler som så til de grader har omformet og forandret The Royal Navy som Admiral Jackie Fisher. Min egen interesse for mannen, livet hans og det han fikk utrettet ble skapt gjennom denne boken her «Fisher's Face» av Jan Morris. Jeg fikk tak i boken, leste meg inn og laget et foredrag om mannen, hans tid og virke, den utrolige utviklingen fra en gutt fra fattige kår, til 1st Sea Lord, og adlet som Lord Fisher. Foredraget er for langt til å sitere helt ut i denne snutten. Men han er regnet som dynamikken bak det radikalt nye slagskipet DREADNOUGHT i 1906 som gjorde alle andre slagskip i verden utdaterte ved sin levering. Det ga også et fellesnavn for moderne, store, hurtige og nye slagskip hele perioden fra 1906 opp til den annen verdenskrig.

Hans karriere har et utrolig spenn da han startet som kadett om bord i VICTORY i

John "Jackie" Fisher - Engelsk Admiral of the Fleet 1841-1920

- Ansett som den viktigste personen i den engelske marine etter Horatio Nelson
- Kom fra fattige kår
- Kjent som innovatør og utvikler av marinen med skarp sans for strategier
- Da han ble 1st Sea Lord i 1904 fjernet han 150 fartøyer fra marinen fordi "de var for svake til å kjempe – og for langsomme til å stikke av"
- Ansvarlig for en radikal fornyelse av den engelske marinen med slagskip som "DREADNOUGHT" og slagkryssere og ubåter, turbin istedenfor reciprocal, olje isteden for kull.
- Energisk, ambisiøs, entusiastisk og svært flink. Tok den beste eksamen i navigasjon noensinne i den engelske marinen.
- "easily the most interesting midshipman I ever met"
- Evne til å sjarmere alle klasser av det engelske samfunnet, inkludert Dronning Victoria.
- Kjørte alle sine skip opp til de beste og trente mannskapene på en måte ingen hadde sett før.
- Forutsa 1911 at det ville bli krig med Tyskland i oktober 1914 (det ble september) grunnet byggingen av Kiel-kanalen som ville bli ferdig i august 1914.
- Selv Wilhelm II beundret Fisher.

1854—altså om bord i et skip fra Napoleons krigene—til 1st Sea Lord under Første verdenskrig. Fra treskip til de mest teknisk utviklede krigsskip noen sinne. Se denne utviklingen for en mann uten adelskap og forbindelser, som kommer seg frem gjennom utrolig dyktighet og vilje. Og etter hvert den viktigste admiral i Royal Navy uten å ha deltatt som leder eller admiral i krig. Nelson var berømt for sine tre seiere, kronet med Trafalgar der han

1854 - Kadett om bord i VICTORY – 13 år gammel.

1856 - Midshipman

1860 – Eksamen som Lieutenant – rank: Mate

1863 – Gunnery Lieutenant

1869 – Commander

1870 – Second in command – as Commander.

1872 – Head of torpedo and mine training.

1874 – Promoted Captain 33 år gammel.

1876 – Flagg Captain

1886 – Director of Naval Ordnance

1896 – Vice-Admiral

1901 – Admiral and commander of the Mediterranean Fleet.

1902 – Second Sea Lord

1903 – Commander in Chief, VICTORY, Portsmouth.

1904 – First Sea Lord frem til 1911 da han var 63 år gammel.

1914 – Igjen First Sea Lord for noen måneder, men nå over 70 gammel

1920 – Dør av cancer.



Admiral William
Parker 1781-1866

døde. Fisher's storhet lå i det helt motsatte, og han er derfor pussig nok lite kjent utenfor Storbritannia. Han ble utnevnt til Lieutenant 20 år gammel, Gunnery Lieutenant om bord i et annet berømt britisk krigsskip som nå ligger i Portsmouth—HMS WARRIOR—i 1863, 22 år gammel. Så dette er noe om Fisher, og jeg kommer tilbake til DREADNOUGHT.



1905 – Utnevnt til Admiral of the Fleet og 1st Sea Lord 1905-1910 og 1914-1915



TITANIC MUSEET I BELFAST

TITANIC museet i Belfast ble åpnet for publikum 31.mars 2012, rett før hundreårs dagen for dette berømte skipets tragiske havari på jomfruturen. Knappt noen skipsulykke er vel så velkjent som dette som skjedde TITANIC – «verdens største skip» - i april 1912. Skipet ble jo bygget i Belfast av Harland & Wolff som da var verdens største skipsverkt – og det som skulle bygge tre søsterskip som da de tre største skipene i verden.

Men tidene skulle forandre seg. Skipsbygging i Belfast visnet hen og til slutt ble dette lagt helt ned i Belfast. Queens Island hvor verkstedet lå, ble nå et område for utvikling. Og det ble bestemt at deler av det gamle verkstedet området skulle brukes til et nytt maritimt museum og vitenskaps senter, primært for å trekke turister til Belfast. Og der står den, TITANIC Belfast – en ikonisk bygning som i 2019 fikk utrolige 850.000 besøkende. Nummer to på listen over de mest besøkte stedene i Nord Irland.

Gustav Vig og jeg har sammen sett utrolig mange museet etter at vi begynte på våre årlige turer i 2010. Og i 2019 var det tur for TITANIC Belfast. Reise via Dublin og buss fra buss terminalen til Belfast sentrum. Glimrende alternativ. Museet lå en halv times gange fra hotellet vårt og lyste lang vei i sin blanke og rustfrie kledning. Kø ved bil-



TITANIC Belfast med en form for baug i fire retninger.

lett lukene, men effektiv håndtering, og vi begynte i bunn og jobbet oss oppover. Først om Belfast by, verkstedet og utviklingen av dem begge. Så om byggingen av TITANIC med varme som sto ut av stedet man varmet opp naglene. Kopier av lugarer, historien om byggingen, reisen til Southampton, Cherbourg og Queenstown før den katastrofale reisen. Et sted viste de en kjempevideo som tok oss via en animasjon vertikalt opp gjennom skipet – fra maskinrommet med øredøvende lyder, gjennom lugarer, spisesaler og helt opp til broa og topp dekket. Jeg fotograferte det hele via en video og har senere lagt det ut på NMMV Facebook side. Hele opplegget i museet et topp og vitner om mange resurser, både i penger og i kunnskap.

De to beddingene hvor TITANIC og søsterskipet OLYMPIC ble bygget samtidig, ligger der fremdeles og er markert med egne lamper som lyser opp beddingene om natten. Ved siden av TITANIC Belfast ligger det gamle kontorbygget til verkstedet fremdeles. Og her finner vi

det berømte tegne-kontoret som nå er gjort om til spisesaler. Kontoret er nå rett og slett et praktfullt hotell i litt høyere prisklasse. Vi tok oss anledning til en tur rundt der inne og fikk besøke de gamle kontorene til Lord Pirrie. Veldig artig.

Og de hadde også fått tak i det eneste White Star Line skipet som ennå eksisterer, nemlig NOMADIC som var et tilbringerskip i Cherbourg. I denne havnen kunne ikke så store skip gå inn til kai, og passasjerene måtte derfor bruke tilbringerskip. NOMADIC hadde overlevd som restaurant skip i Paris og ble kjøpt opp, transportert tilbake til Belfast hvor hun var bygget, og restaurert tilbake til fordums glans. Vi var også om bord i henne, og det var virkelig verd besøket.



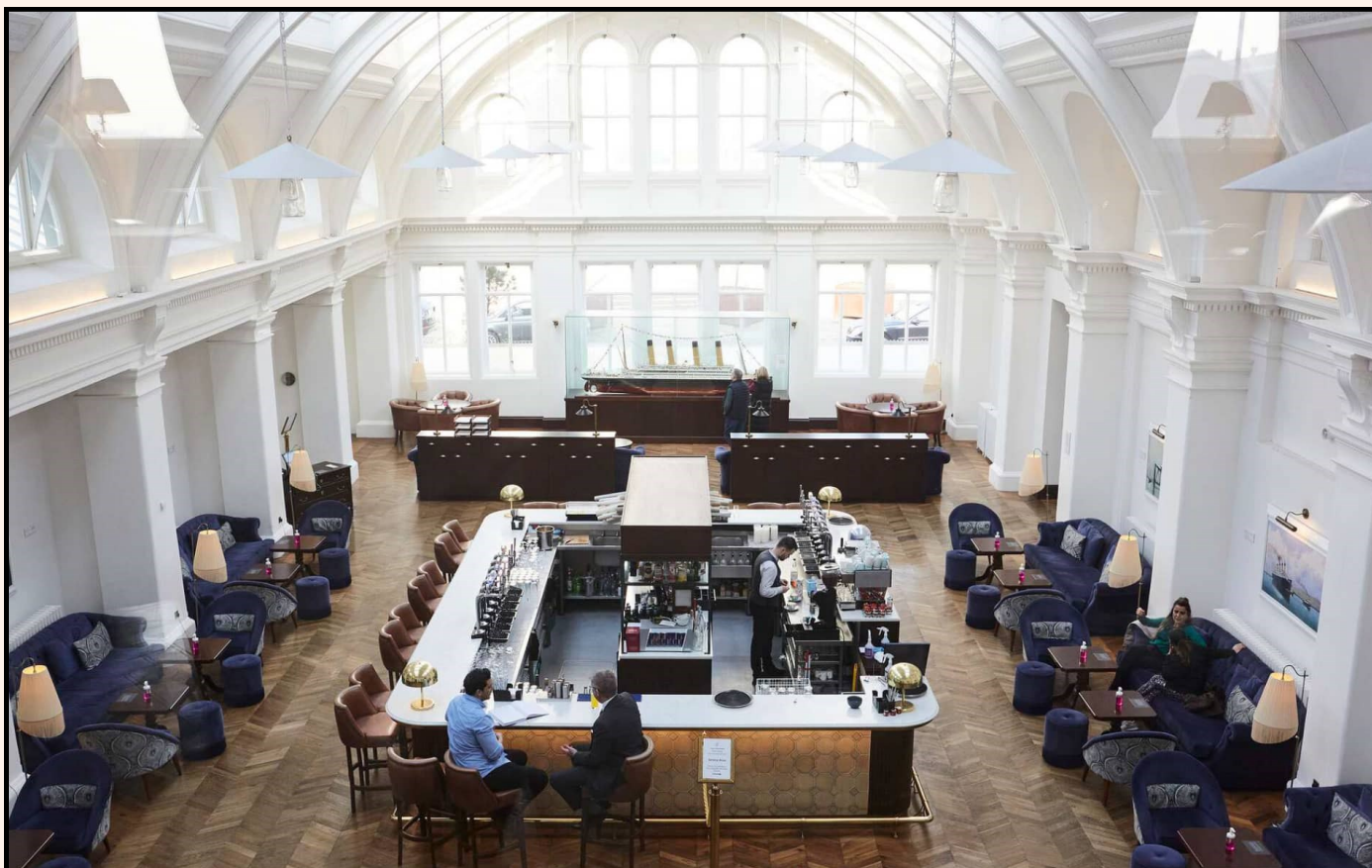
NOMADIC ved siden av TITANIC museet.

Det er ikke lett å anbefale turer til utlandet, men når denne corona tiden nå nesten er over, burde en tur til Belfast og TITANIC senteret der være et sted høyt oppe på ønskelisten. Og ikke langt unna ligger HMS CAROLINE – en krysser fra første verdenskrig som man har klart å ta vare på og restaurere til den tilstand den var under den krigen. Få med dere den også ved

et museumsbesøk i Belfast. Under ser dere kopi av en Første klasse lugar. Videre de to beddingene der de tre skipene OLYMPIC, TITANIC og BRITANNIC ble bygget. På neste side



øverst ser dere et bilde jeg har «lånt» fra TITANIC museet som viser den gamle tegnesalen som nå har blitt en gedigen bar med restaurant på begge sider i de rommene der. Museet hadde to spisesteder, og de var begge helt fulle da det var tid for en matbit. Men vi fikk nå en liten plass. Harland & Wolff er nå nedlagt og avviklet. Men den siste store kjempekrana står der fremdeles, et stykke unna museet. Slik jeg forsto det, var det meningen at den skulle stå og symbolisere den siste tiden for dette store verkstedet. Også mange norske skip er bygget her.



Her ser vi øverst baren i hotellet som tidligere var hovedkontor i verkstedet. Det under viser hvordan det var en gang—et tegnekontor. En film plakat og en replika av en av livbåtene. Det forbausser hvor liten den var.

Tyske u-båter konstruert som laste skip under første verdenskrig.

Da jeg bladde igjennom «The Marine Engineer and Naval Architect 1916-17» kom jeg over noe som ga litt gjenlyd bakerst i hukommelsen. Det var den tyske U-båten DEUTSCHLAND som ble beskrevet og omtalt etter at den hadde gjort sin første transatlantiske reise Tyskland-USA— med retur. Dette var jo klart forsøk på å unngå den blokaden britene påførte



A View of the German Submarine *Deutschland*, with part of her crew on deck.

Tyskland under krigen. Utvikling og bygging ble gjennomført med private midler, først og fremst av Norddeutsche Lloyd i Bremen. Meningen var å bygge hele syv slike ubåter, men det stoppet med bare to. Den andre fikk navnet BREMEN. Bygge bestilling kom i oktober 1915, men hun ble ikke ferdig til bruk før i våren 1916. Hun var helt uten våpen, hverken kanoner eller torpedoer. All plass om bord skulle brukes til last. Og lastekapasiteten var da også på hele 700 tonn. Det var en ennå mindre plass en vanlig for mannskapet—som var på 56 mann totalt. Kapteinen hadde en lugar på

6x6 fot (1,80x1,80 m), mens mannskapene lå i køyer på hver side en trang korridor. Hun hadde bunkers kapasitet for 46.000 km som vel er omtrent jorden rundt via ekvator. Maksimal fart på overflaten var 12,4 knop, i neddykket tilstand 5,2 knop. På første reise til USA hadde hun med 750 tonn som besto av dyre kjemikalier, medisiner, edelstener og diplomatisk post. Hun gikk nord om UK.

USA var under diplomatisk press for å nekte anløp av DEUTSCHLAND, men sa de ikke kunne nekte anløp av ubevæpnede handelsskip. USA kom først med i krigen i april 1917. På reisen tilbake hadde hun 341 tonn nikkel, 93 tonn tinn, og 348 tonn rågummi. Verdien av lasten var flere ganger større enn kostnadene på å bygge u-båten. I november 1916 gjorde hun nok en rund reise, men deretter ble det stopp. Den andre u-båten med last, BREMEN, forsvant på sin første reise uten at man vet hva som skjedde med den.

DEUTSCHLAND på sin side ble tatt over av Marinen i februar 1917 og bygget om som U-155

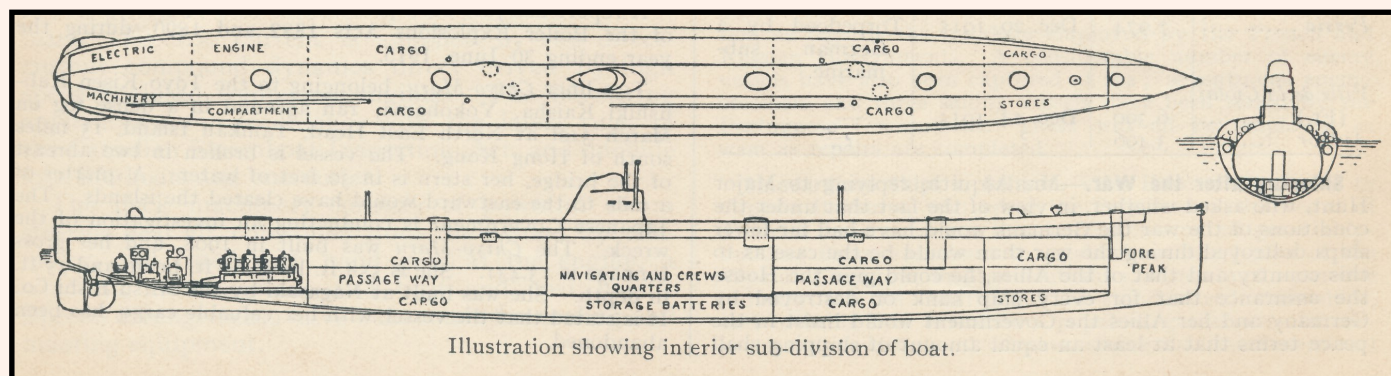
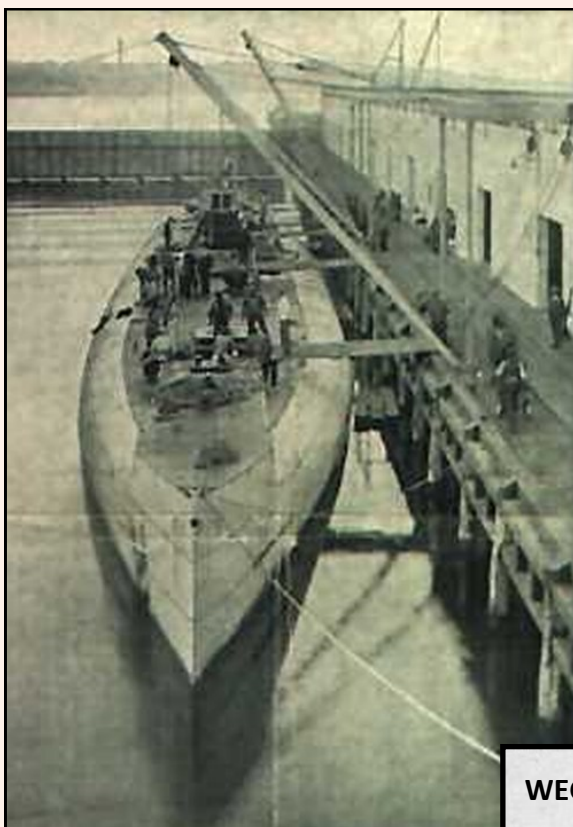


Illustration showing interior sub-division of boat.

Og utstyrt med torpedo rør og 2 15 cm kanoner. Hun gjorde tre tokter før krigen var over, og senket 43 skip og skadet tre. Hun gikk til Harwich og overga seg der 24. november 1918. Hun ble vist frem til publikum i London, deretter lagt opp i Liverpool, så i Rosyth før det ble salg til Mr. Horatio Bottomley som kjøpte henne for å få henne tilbake som et sub-marint lastefartøy. Hun fikk til og med navnet DEUTSCHLAND tilbake. Men under arbeide med henne i en dokk i Birkenhead ble hun utsatt for en eksplosjon i maskinrommet som drepte fem unge menn. Da ble hun solgt for hugging i Birkenhead i 1922.

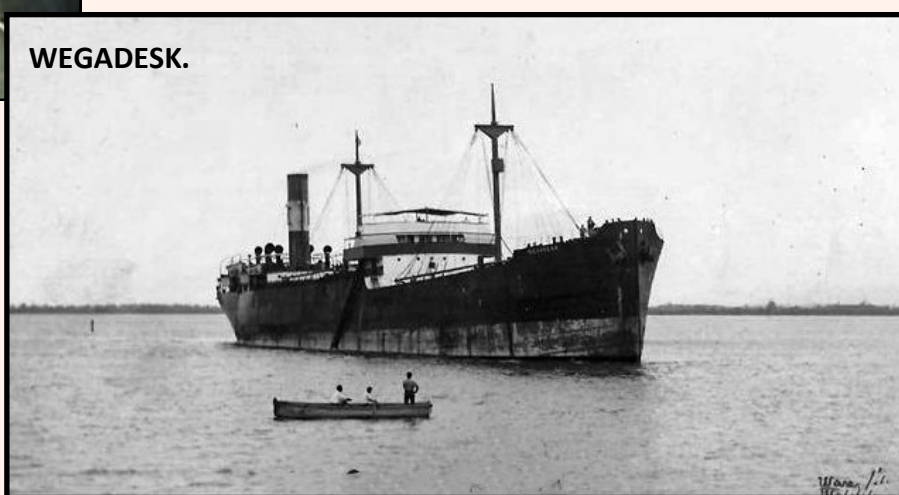
Ikke mindre enn åtte av de skipene hun senket under krigen var norske, blant annet S/S WEGADESK til A.F. Klaveness & Co. Et spesialbygget skip for malm og bulk laster i kontrakts-

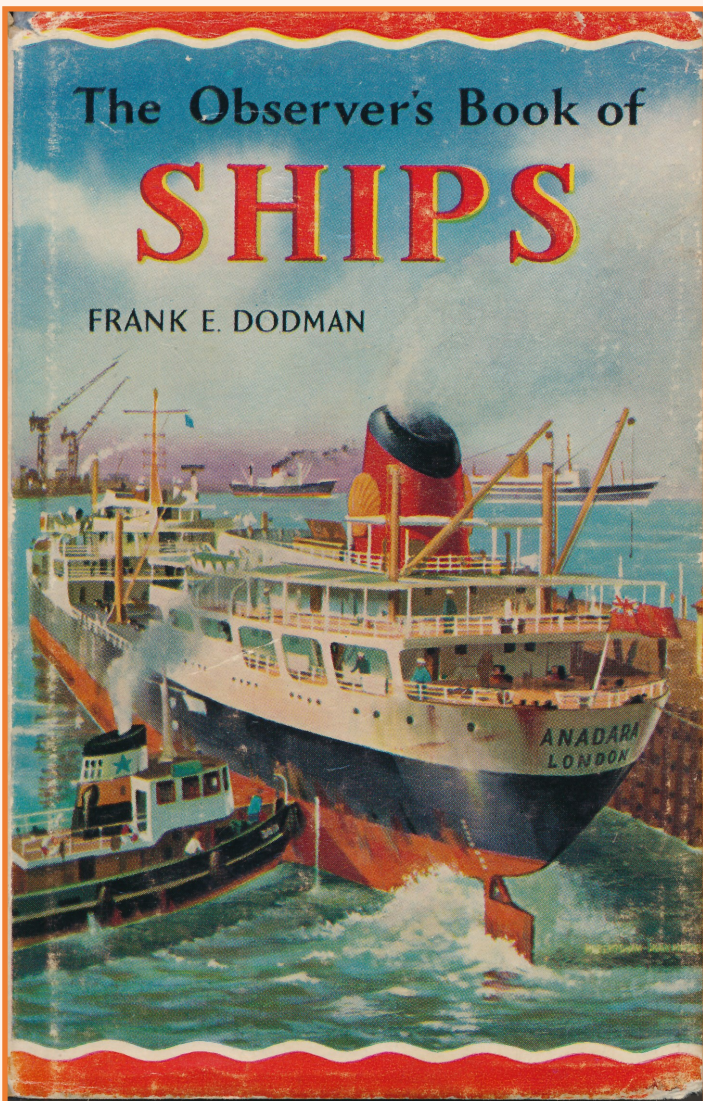


fart mellom Canada og USA, og delvis Europa. Se bildet. De to øvrige bildene vise DEUTSCHLAND under

lossing av last i Baltimore under første reisen. Det andre viser henne som U-155 tilgjengelig for publikum i nærheten av Tower Bridge etter krigen. Legg merke til den uvanlige bredden på skroget. Denne klassen ubåter fikk betegnelsen UA og man har sagt i ettertid at det var en

lykke at tyskerne ikke hadde dem tidligere i operasjon, og flere av dem. Deres ekstreme rekkevidde hadde gjort dem til meget ubehagelige ubåter for de allierte. De ga også mange føringer for type IX under den annen verdenskrig. Under den annen verdenskrig innførte tyskerne også type XIV på 10 båter som fikk tilnavnet «Milchkuh» (melkekuer). De var designet som ubåter med stor tank kapasitet—432 tonn diesel—som kunne overføres i sjøen til andre tyske ubåter som trengte ekstra bunker. Smart i prinsippet, men alle ti ble ganske fort senket av allierte fly da det brukte ekstra lang tid på å dykke.





Observer's Book of SHIPS—1964 edition.

Dette er en av de mange små bøkene avisen The Observer ga ut i 1950 til 1970 og der omkring. Da jeg kjøpte den, kostet den GBP 1,50 som i dag høres ut som regelrett chicken feed. Men å få den i hendene var av de ting som virket inn på en den glede man fikk av skipsfart, skip, rederier og gjorde det til hobby—og etter hvert arbeide i noen forskjellige rederier fra 1964 til 2011. 9 x 15 cm var størrelsen, og den var passe fin å ha i lommen—om man ønsket. Og spekket med informasjon, side tegninger, fotografier, rederi flagg, nasjonal flagg. Historisk utvikling, marinefartøyer osv. Denne lille boken var som et lite leksikon—rett og slett. Her var det også med en forklaring på de forskjellige tonnasje et skip kunne gå under. Deplasement tonnasje, brutto og netto register tonnasje og det de fleste av oss var interesserte i dødvekt tonnasje. Og det huggerne ville vite—lettvekten.

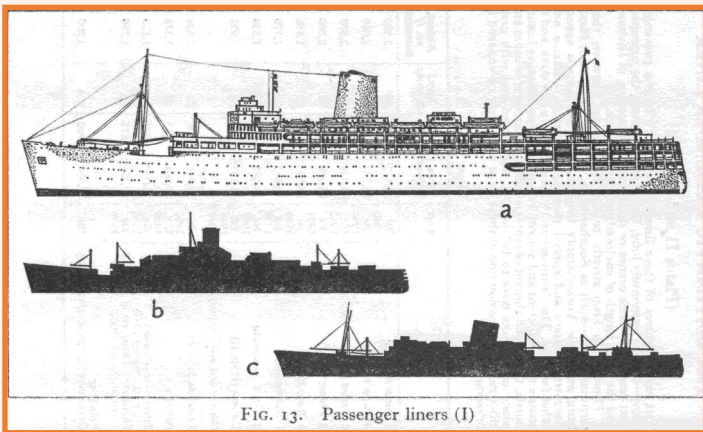


FIG. 13. Passenger liners (I)

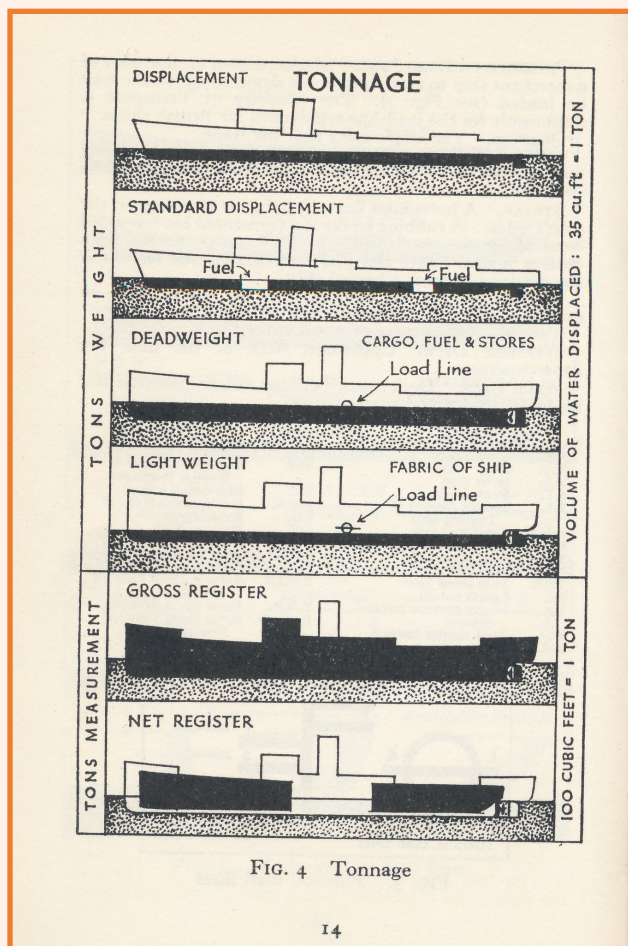


FIG. 4 Tonnage



Her ser dere en liten samling av skipsbilder fra min dias samling. Første skip er RAFNES, et av en stor serie med mini bulk skip som var eiet eller disponert av Kr. Jeb-sen Rederi i Bergen. Nun beholdt navnet gjennom hele livet, men var eiet eller disponert av seks forskjellige selskaper.



Deretter følger NORDHAV med Nor-Cargo logo på siden. Hun ble bygget i 1980 som CRES i Jugoslavia og ble kjøpt av Nor-Cargo i 1998 2002 ble det NOR HAV, 2005 VICTORIA, 2007 VICTORIA VI og i 2014 CIRKIN registrert på Zanzibar. Der ser det ut til at hun er ennå.



Nummer tre er et av Fred. Olsen & Co's supply skip den gangen de prøvde seg på dette. Der er SEA BRUSE bygget i 1974 av Mangone i Houston. Et typisk supply skip fra verkstedet som slett ikke passet inn i Nordsjøen Ble bygget om til fiskefabrikk i 1990 og seiler ennå nå som SAGA SEA og under norsk flagg.



Så kommer SIDDIS SKIPPER til Meling bygget i 1975 i Nederland. Bygget om til forskningskip i 1981 og hugget i 2008

Siste skipet er TERRIER til Wilhelmsen Lines, bygget i Japan i 1982 som NOPAL BARBRO. Deretter ble

det NOSAC BARBRO i 84, NOSAC ROVER 89 og TERRIER i 1996. Hugget i China i 2013

