

Nr. 13-2024



FORENINGEN SKIPET

NORSK 1973
SKIPSFARTSHISTORISK
SELSKAP

Her følger noen bilder av et skip med et noe uvanlig utseende, om man ikke er tilknyttet off-shore næringen. Det første bildet viser henne under navnet SEARCH. Hun var bygget i Japan i 1982 som et research skip for Mobil Tankers i Wilmington. Ved levering fikk hun navnet MOBIL SEARCH. 1993 ble hun overtatt av Polar Prince A/S Bergen, og fikk navnet POLAR SEARCH. Deretter ble det litt interne eierskifte frem og tilbake før hun i 2007 skiftet til EARCH bare. Men hele tiden i

SEARCH



BERGEN. Det ser ut som Rieber gruppen har vært eiere hele tiden etter kjøpet i 1993. Og hun ha vært utsatt for en del ombygginger. Det noe rare og «tunge» akterskipet skuldes ombygging i 2002 da det ble installert helideck, nye wincher og vel et helt nytt bygg der akterut. En må jo kunne si at hun fikk et noe merkelig utseende etter hvert. Men i 2014 var det slutt. Da ble det salg til belgiske huggere som tok seg av henne i Ghent. Det nederste bildet viser henne på god vei til de ofte omtalte «spiker»

MOBIL SEARCH



SEARCH under hugging.





Her ser dere et bilde av arbeidere og kontor funksjonærer ved Akers Mek. Verksted A/S. Bildet er tatt i 1898. Det var det blitt et av byens største arbeidsplasser. Man vil kanskje kjenne igjen bygningene i bakgrunnen fra dagens «Aker Brygge». 1899 ble dampskipet GRO levert, så det kan jo hende det er det skipet vi se på bedding i bakgrunnen. Det er kanskje noen som har lurt på hvordan Akers Mek. Verksted fikk navnet Akers, og de skyltes at når verkstedet ble etablert, var det opp Akerselven til det området hvor Seilduksfabrikken lå en gang. Her ble Akers Mekaniske Verksteds startet i 1841. Drivkraften bak starten var P. S. Steenstrup som hadde vært kaptein på CONSTITUTIONEN og CHRISTIANIA, to av de første dampskipene i Norge. Inntil verkstedet flyttet, var det snakk om produksjon og reparasjon av utstyr til sagbrukene langs Akerselven. Og den nye bedriften lå i Aker Kommune. Aker Kommune var ennå ikke slått sammen med Kristiania. Men Steenstrup og direksjonen av verkstedet fant at de hadde dårlige utviklingsmuligheter der de lå. De ønsket å begynne å bygge skip—og da dampskip—som var på rask vei fremover og betød fremtiden. I 1854 fikk de kjøpt eiendommer i Vika og flyttet over dit samme år. Stedet ble kaldt Holmen området. Første dampskip ble FÆRDESMANNEN, levert 1855.



Bindingsverkshus fra det eldste verkstedsanlegg. Står fremdeles på Seilduksfabrikkens eiendom ved Akerselven.

USS WILLOW—HJULBÅTEN MED HISTORIE FRA FYRVESEN I MISSISSIPPI TIL PARTY BÅT I BENALMADENA I SPANIA.

Dette er noe jeg ramlet bort i da venner sendte ut en facebook melding om at de nå var kommet vel frem til hotellet i Belalmadena i Syd-Spania. Jeg ble litt nysgjerrig på hva slags plass dette var, da navnet var ukjent for meg. Og via litt snusing på nettet om hvordan byen var, kom jeg over bilder av USS WILLOW som lå delvis nedsunken langs kai. Dette var en hjulbåt, og jeg begynte nysgjerrig å grave. Og da fant jeg litt av en historie::



USCGC WILLOW, circa 1939.

Hun ble bygget for regning US Lighthouse Service i 1927. Dette tilsvarer vel Fyrvesenet i Norge. Under konstruksjon og bygging ble det en del forandringer på skipet—som vi vel helst vil gjenkjenne som et gammelt elveskip drevet av skovler på siden—som nok

ledet til at hun fikk for dårlig maskinkraft. Hun skulle installere og vedlikeholde bøyer, kanalmerker, tåkehorn og lys. I 1939 ble fyrvesenet i USA slått sammen med US Coast Guard og hun fikk USCG nummer WAGL-253, men fortsatte med det samme arbeidet. I 1945 ble hun overført til US Army Corps of Engineers. Hun ble så ombygget og maskineri og skovler ble demontert. Hun ble nå losji-skip for korpset. Det var til og med tyske fanger bosatt om bord i en periode etter krigen. I 1962 ble hun solgt til en Mr. Baron som hadde planer om ombygging til flytende hotell og restaurant. Det ble det intet av. 1965 ble det salg til en annen med planer om noe liknende, men havari og vandalisme etter orkanen Betsy i 1965 gjorde at hun ble tatt av US Marshalls og solgt til noen som ville bruke henne som hummer fabrikk i Belize. Det gikk heller ikke. Så ble det flere rare planer, forflytninger og avviklinger før salg til i 1989 til et selskap i London. Hun ble så transportert på dekk av et tung løft skip fra Pensacola til Belgia hvor hun så ble restaurert til noe som på en måte kunne likne det opprinnelige utseende. Planen var deretter å legge henne i Themsen på den andre siden av elven rett ovenfor BELFAST. Men de nye eierne gikk konkurs og WILLOW ble liggende i Belgia frem til 1995 da ble solgt til noen som tok henne til Belalmadena i Syd-Spania. Det sies det var britiske gangstere og lysskye mennesker bak det hele. Tydeligvis var det hele basert på løfte om en spille-kasino lisens. Den fikk de ikke, men der den først lå i havnen, viste det seg å fungere greit som en bar og restaurant. Men konkurrentene på landsiden likte dette dårlig og det ble rabalder opp til borgermesteren som måtte gi seg, og presse eierne til å flytte skipet til der det ligger nå. Det ble for langt unna publikum, og kort tid etter ble det stengt. Det var noen forsøk på salg, men intet kom ut av det og hun ble liggende og

forfalle. En sterk storm i området i 2019 førte til at hun sank der hun lå, og ble liggende med noe av dekket og overbygget over vann. Nå er nok slutt fasen der. Byen vil ha bort vraket, men helst ikke betale for det. Eier—hvem det nå enn er—har heller ikke lyst til å ta omkostningene. Ender nok med at byen må svelge en kostnad på minst NOK 4.0 mill. Her ser vi



noen bilder av skipet fra tiden i Spania. Først flytende og med et delvis attraktivt utseende. Så i nedsunken tilstand, og langs kai. Nederst til venstre ser vi dagens USCG WILLOW stram og strunk. Men en underlig historie og skjebne på



det

gamle skipet, nå nesten 100 år gammelt.

Til salgs:

2000 tons damper, bygget av jern 1883. Prisforlangende: Kr. 1,100,000. Prompt levering. Ekspeditionen anviser. (5207)

2 nybygninger,

3500 d.w., Fredrikstadtype, prima værft Kanada, levering: en om 11 maaneder, en om 12 maaneder. Forsøker \$ 450.000.— pr. stk. Subject unsold. Hurtig henv.:

Thurmann-Nielsen,
Børsen, Kristiania.

Tlf.: 25518, 13979.

Telegr adr.: „Thurniel“. (5257)

New steamers

8800 deadweight, 27 draft, shelter deck estimated 10¹/₂ knots sea thirtyfive tons, triple engines, delivery november—december, also 8200 deadweight, 24/6 draft, two decks, ten knots sea delivery march, try fourtyfive pounds ton deadweight each.

VOGT & MAGUIRE

Liverpool (also at Preston).

Telegrams: „Vogt Maguire“.

Japansk damper tilsalgs.

7970 d.w. bygget 1897. Class 100 A.1. Survey No. 1 Novbr. 1915. Levering prompt U. S A. Forsøker £ 235.000.—.

Nærmere ved

B. Blix,

Søgaten 18. Telef. 8308.

(5256)

Fartyg till Salu.

oklass: träskonare	170 d.w. byggd 1886/1915 försök	K:r	17 500
”	275 ” ” 1872	”	25.000
klass: ”	230 ” ” 1885	”	45.000
”	trä bark 650 ” ” 1891	Offert.	
”	jern ” 1250 ” ” 1870	föreslår K:r	290.000
oklass: träångare	270 ” ” 1891/1916	”	95.000
klass: jernångare	550 ” ” 1883	£	22.000
”	600 ” ” 1884	K:r	300.000
”	1350 ” ” 1872	”	550.000
”	stålång: 1640 ” ” 1890	”	775.000
”	2900 ” ” 1900	Dollars	375.000
”	4150 ” ” 1906	K:r	2.500.000
”	motorfartyg 145 ” ” 1914 stål	”	90.000
”	4/425 ” ” 1915 ”	”	295.000
oklass: ”	200 ” ” 1909 ”	”	100.000
klass: ”	1500 ” leverans Dec. 1916	”	1.000.000

Desutom ett flertal nybyggnader på Svenska, Danska, Norska, Holländska och Amerikanska första klass varv för leverans i år eller senare.

(5220)

Bror Flensburg, Malmö.

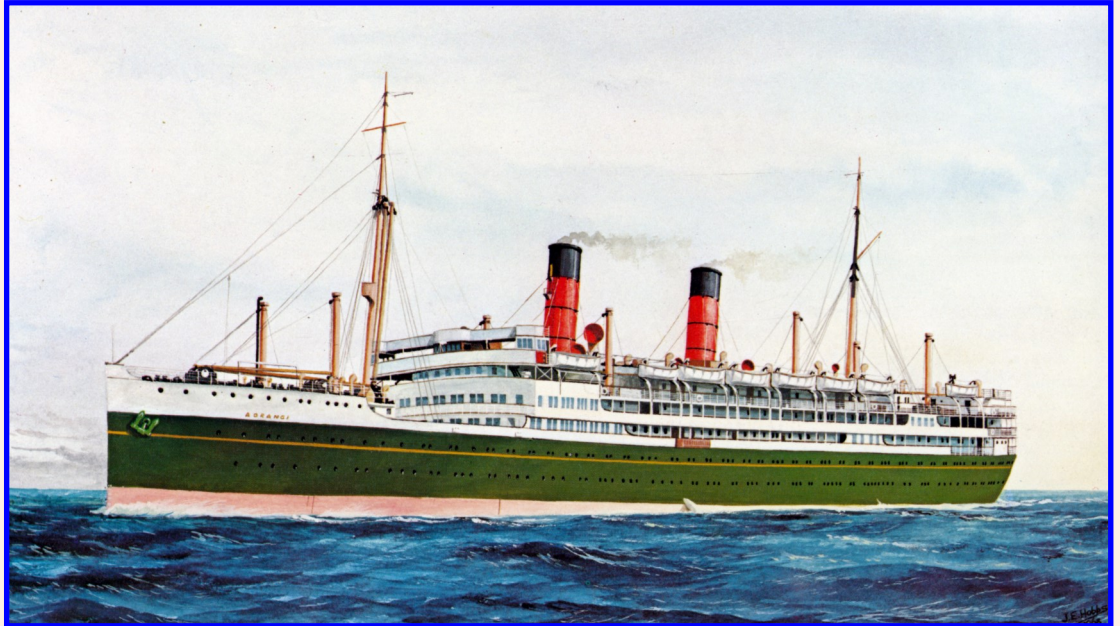
Telegrams: Brorflensburg.
Telefoner 624 & 6650.

Dette er et utklipp fra et nummer av Norges Handels & Sjøfartstidende i 1916. Det er fra siden med rubrikk annonser. Det som er skikkelig overraskende for meg—og sikkert flere av leserne—er at skip tilbys for salg i avisen, som om det var hest og vogn, eller et hus osv. Dette må ha blitt resultatet av den glohete jobbkulturen som hadde utviklet seg i norsk shipping under første verdenskrig. Og jeg antar at de som setter ut annonsene må være meglere—eller noen som later som de er meglere. Se bare på den til venstre øverst opp. Her snakker man om navnløs damper, bygget i jern i 1883, med prompt levering. Pris!!! NOK 1,1 mill. Det har en dødvekt kapasitet på 2000 tonn. Men allikevel—for en pris for et skip med gammel teknologi—skrog i jern og ikke stål, sannsynligvis med en kompond dampmaskin med høyt forbruk av kull og dårlig fart. Intet om hvor den er bygget, klasse, reder som skal selge, teknisk historie osv. Og ingen ting om megler eller annonse ansvarlig. Kun at « ekspedisjonen anviser». Da er det noe annet med B. Blix og en japansk damper på nesten 8.000 dwt. bygget i 1897. Her beskrives klasse og når survey. Pris GBP 235.000,-

M/S AORANGI—VERDENS STØRSTE MOTORSKIP DA DET BLE LEVERT I 1924

AORANGI ble bygget 1924 ved Fairfield Co. Ltd i Glasgow for det kjente rederiet The Union Steam Ship Company i New Zealand. Det beskrives som det første større diesel motor drevne passasjerskipet i verden da hun ble levert. Og fargene for passasjerskipene til rederiet var særegne

som man vil se. En dyp grønn skuteside med en gul rand over det hele. Hvitt overbygg og en rød skorstein med svart topp og to svarte ringer. Hun ble satt inn i linjefart mellom Auckland og Sydney opp til Vancouver BC. Det var me-



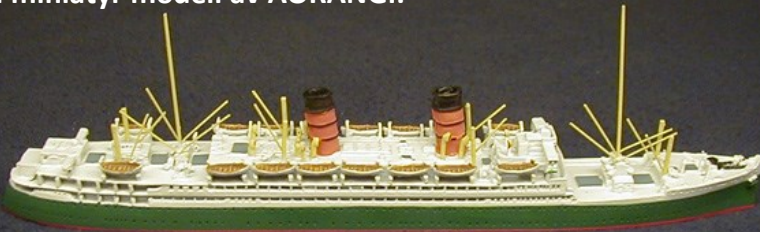
ningen at hun skulle drives av turbin maskineri, men rederiet token e dristig avgjørelse, og bestemte seg for diesel. Men det ble allikevel hele fire propeller på henne. Hun brukte 55 tonn diesel per dag, mot NIAGARA som var et nesten søsterskip, men dampdrevet, og hadde et forbruk på 110 tonn. Fire

diesel motorer produserte til sammen 13.000 BHP.

1931 ble hun overført til et nytt felles selskap med Canadian Pacific i Canada. Selskapet fikk navnet Canadian Australasian Line Ltd. NIAGARA gikk også inn i dette nye selskapet. Men begge skip ble drevet videre av Union

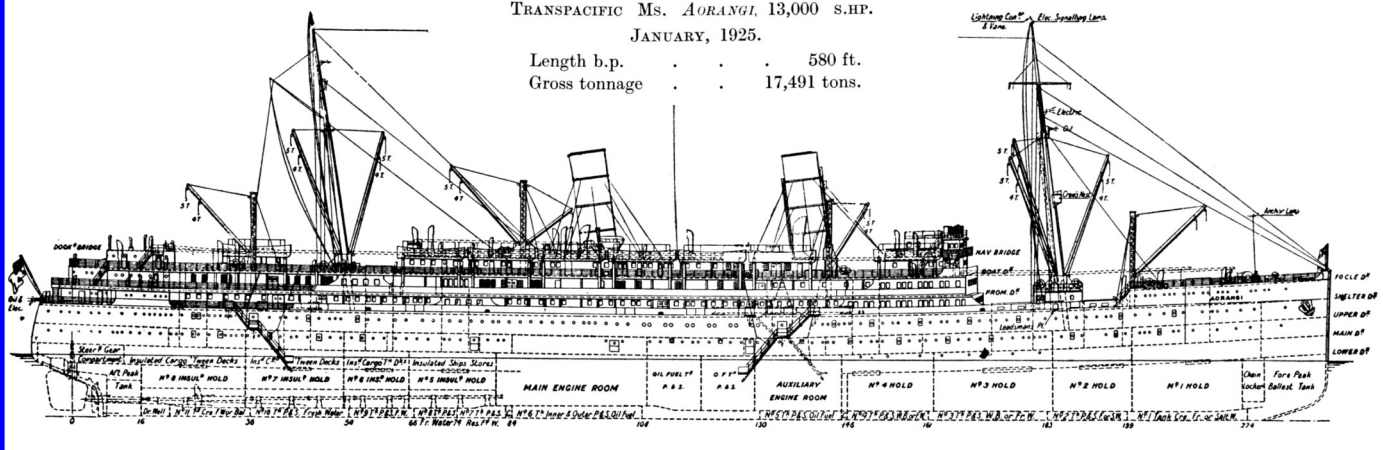
Steam. 1941 ble hun rekvirert av UK Ministry of War Transport og tjenestegjorde som troppekip, og deretter som depot skip under invasjonen i Normandie. På slutten av krigen var hun losjiskip for soldater som var ferdige med krigen og skulle hjem. Så ble hun sendt til Sydney for å få henne tilbake til normale forhold, men opplevde det såre at arbeiderne trenerte det hele, og hun ble ikke ferdig før det var gått 16 måneder. Det ble en trasig tid for henne etter krigen, og den endelige slutten kom i 1953 da hun ble sendt for opphugging. Til tross for sitt moderne maskineri, hadde hun et ganske konservativt utseende som heller indikerte damp drift enn motordrift. Hun var britisk registrert så å si hele sitt liv til tross for at Union Steam holdt til på New Zealand. Men i imperietiden var de alle britiske. Hun hadde også en kort periode med hvitmalte skutesider, men seilte nok for det meste med sine

En miniatyr modell av AORANGI.

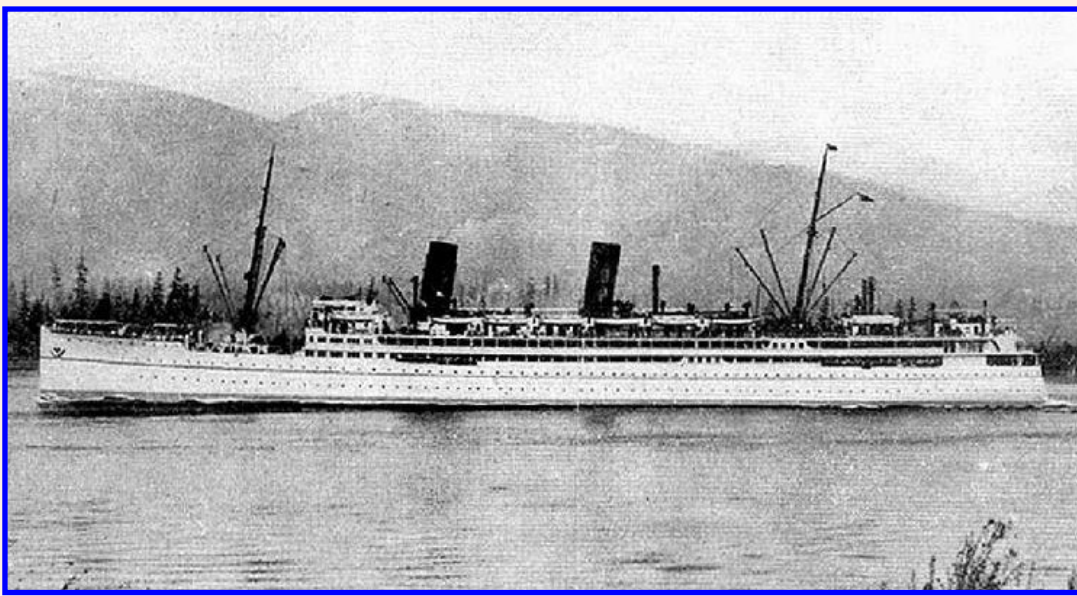


Typical Ocean-going Passenger Motorliners now in Service.

TRANS-PACIFIC MS. *AORANGI*, 13,000 S.H.P.
 JANUARY, 1925.
 Length b.p. 580 ft.
 Gross tonnage 17,491 tons.



grønne sider. Som man vil se på side tegningen av henne, hadde hun ikke mindre enn 8 luker og lasterom. Mye av den plassen som ellers ville ha medgått til kull bunkers, kunne nå brukes for last eller passasjer lugarer. I tonasje kunne hun sammenliknes med BERGENSFJORD, men hadde en profil som vel gjorde at hun så lengre og større ut. Det var nok en egen «svung» på henne.



Canadian Pacific brukte to av sine EMPRESS skip i same service slik at det ble en avgang

ca. hver 14 dag. Makkeren NIAGARA ble bygget i 1913 og var som sagt dampdrevet. Hun hadde da et tynge og mer alderdommelig utseende. Hun var også noe mindre. Hennes endelikt kom i 1940 da hun ble senket av en mine på reise fra Auckland til Vancouver. Det var visstnok miner lagt ut av et tysk fartøy. Jeg må også nevne at Union Steam hadde en fin skikk med maori navn for mesteparten av sine skip. De klang særdeles godt.



Vinteropplag i Østerelven, Fredrikstad, ved århundreskiftet

VINTEROPPLAG I SEILSKIPSTIDEN

Øverst oppe ser vi et fint og skarpt bilde fra *Den Norske Sjøfarts Historie*. Det viser en rekke skip i vinteropplag omkring århundreskiftet 1899-1902. Stedet er Østerelven i Fredrikstad. Videre har jeg et bilde fra vinteropplag i Kragerø 1889. Begge bilder viser det som var

seilskipenes store problem når det gjelt de skip som seilte i trelast farten fra Skandinavia til UK og kontinentet. Det ble gjerne fire reiser i sommer sesongen, og når vinteren kom—ble det opplag. Da dampskipene gikk inn i samme trade og område, klarte de ofte 10 turer. Og de seilte hele året rundt. Selv om vinden var gratis, og rederne drev så økonomisk som mulig



Skib i vinteropplag i Kragerø 1889

med et minimum av mannskaper, så ble det nesten umulig å konkurrere. Dampskipene var mer effektive, de hadde raskere reiser, og kundene—befrakterne—foretrakk skip som man kunne stole på ville ankomme lossehavn etter ca. 14 dager—ikke fire uker «basis all going well and weather permitting». Så disse to fine—nesten litt romantiske—opplagsbildene viser oss seilskipenes iboende store problem. Så ble det da på langreiser med bulk varer at de holdt ut lengst. Og da snakker vi om store jern eller stålskuter, oftest bygget i Storbritannia, og innkjøpt second hand.



Fotografi (fra 1878) av Kleven havns vestre side fra hus nr. 22 til og delvis med huset mellom nr. 29 og 32. Kåve av Uleåborg, kaptein Blomberg, solgtes som kondemnert til Hans H. Pettersen, Arendal

KOLLISJONER– HAVARIER.

Et annet problem for seilskipene var de utallige havariene, enten på grunn av været eller vanskelig navigasjon. Eller på grunn av rene kollisjoner. Her ser vi et finsk skip som har blitt kondemnert og så solgt til en herr Hans H. Pettersen i Arendal. Skipet heter **KÅVE**. Fotografiet er fra 1878, og jeg finner ikke dette skipet i Malmstein registret i NMM. Men litt mer graving viser at Hans Hagerup Pettersen i 1883 disponerte 24 seilskip. Han var nok bare part eier, men altså reder—eller

disponent for de egentlig part eierne av de enkelte skip. Jeg finner også at han drev et verft på Skotteholmen i Galtesund. Det var typisk for tiden og i Arendal at redere hadde landbaserte virksomheter som sag-verk, industri og skipsverft som en side virksomhet. Det er lett å anta at Pettersen reparert dette kondemnerte skipet ved eget verft, og satte det i drift for seg selv og partnere.

Under finner vi et bilde av stål fullrigger HANSY av Fredrikstad. På reise fra Sundsvall til Sydney med trelast strandet det på Lizard og er helt borte etter mindre enn 24 timer. Detaljene om dette skipets eiere og byggere er slik: 5/1885: J. A. Sillars(Kerr, Newton & Co) Glasgow, U.K. - **ABERFOYLE** /1888: Crawford & Rowat, Glasgow, U.K. - **ABERFOYLE**

8/1910: A/S Hansy (H. G. Andersen)

Fredrikstad -

HANSY. Så det ble ikke gamle skipet under norsk flagg. Snarere et eksempel på hvor ille det kunne gå i seilskipsfarten.



Stålfullrigger «Hansy» av Fredrikstad. På reise fra Sundsvall til Sydney med trelast strandet den 3. novbr. 1911 ved Lizard. Bare 2 timer etterat det var gått på land, var skibet et totalt vrak. I løpet av natten brøt en storm løs, som spredte lasten utover klippene. Nogen få timer efter jantes ikke et spor igjen av skibet. Det var forsvunnet.

Fred. Olsen & Co's spanske selskap på Kanariøyene driver ferger mellom øyene, og gjør det tydeligvis bra. I dag er det bare hurtigferger det dreier seg om og her er et lite utvalg.



Her ser vi BENTAGO EXPRESS som jeg fotograferte tilbake i 2017 under besøk der nede.

Neste skip er BOCAJNA EXPRESS

Og så ser vi BONANZA EXPRESS



og til slutt, nederst BENCOMO EXPRESS, også tatt av meg selv den gangen i 2017

Navnene BENTAGO, BONANZA og BENCOMO er så definitivt gjenbruk av tidligere Fred. Olsen & Co navn. Det er trivelig.

