



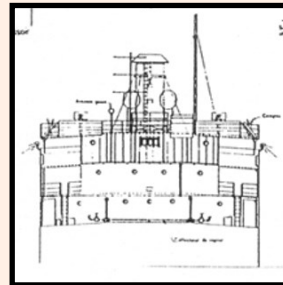
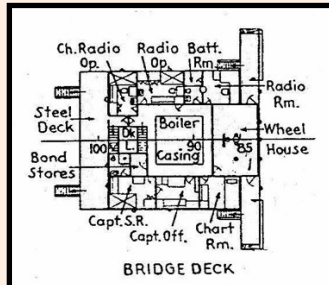
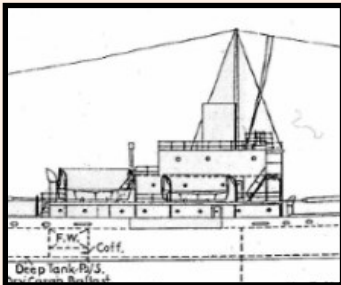
FORENINGEN SKIPET

NORSK 1973
SKIPSFARTSHISTORISK
SELSKAP

BROA PÅ LIBERTY SKIPENE

Alle kjenner Liberty skipene, de masseproduserte lasteskipene fra siste krig. Produisert i et totalt og nesten vanvittig antall på 2.710 skip. Og de fleste antar rimelig nok at de alle var helt like. Men så var ikke tilfelle. Det var variasjoner fra verksted til verksted, og når en har 18 verksteder som bygget disse skipene, sier det seg selv at det ble noen forskjeller her og der. Og verkstedene hadde da også fra myndighetene muligheter for «visse» friheter. Det var resultatet som telte.

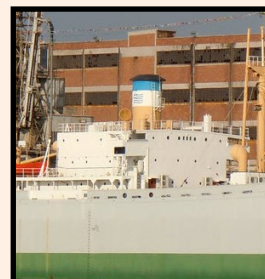
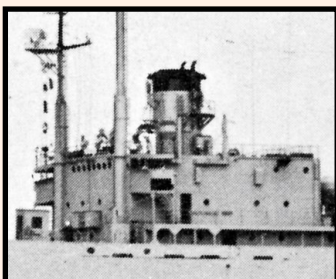
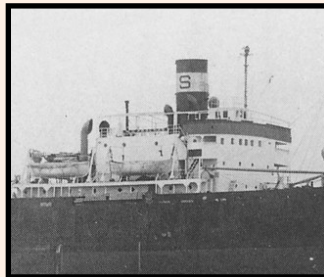
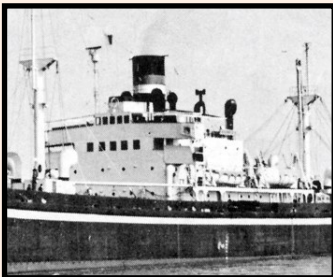
Et sted det var variasjoner mellom verkstedene ved levering, var broa og vinduer, eller ventiler, for utsikt fremover. Her var det flere forskjellige løsninger, og den med tre små



ventiler virker som det minst mulige. Så var det fem ventiler, eller tre vinduer, eller syv ventiler, eller ventiler og vinduer i kombinasjon. Og brodekket på den originale

konstruksjonen var bare tre dekk opp. På toppen av brodekket var det gjerne en liten «monkey island» på to til tre m ganger to til tre m. Standard levering var tre dekk høyde på overbygget.

Men etter krigen, da over 900 skip ble solgt ut til private eller statelige rederier, kom det ombygginger i fleng. Ofte ble det bare satt en liten boks som styrhus på toppen av brodekket, noe som så heller rart ut. Andre gikk lenger, og laget et skikkelig brodekk med mange vinduer i front. Disse ombyggingene forandret Liberty skipene ganske så mye. Særlig de som havnet i øst europeiske land fikk som regel en betydelig ombygging av brodekk og et nytt styrhus på fjerde dekk. Dette ga liberty skipene tidvis noen en nesten kan kalle et pent utseende.





Her er vi på broen om bord i Liberty skipet JOHN W. BROWN på vårparten 2016 under et besøk der. Og her ser vi broen fra innersiden med de tre «fattige» små vinduene ut. Det var også stål deksler på innersiden til å vippe på plass i tilfelle angrep etc. Selv midt på dagen var det mørkt der inne.



Nedenunder ser dere et nærbilde av broen der vi ser de samme tre vinduene fra utsiden. Enkle forhold for å si det slik. Det var også satt opp en del ekstra beskyttelse på utsiden av broen, festet på en eller annen måte med de runde feltene. Og til venstre ser vi krigsmedaljene skipet fikk som ordensbånd i ulike farger.



SPESIAL TYPER AV LIBERTY SKIPENE.

De fleste er godt kjent med Liberty skipene og at det ble bygget hele 2.710 stykker av dem. Men mange ble bygget noe forskjellig fra standard typen, og særlig en gruppe avvek ganske betydelig. Det var EC2-S-AW1 typen som ble det ble bygget 24 stykker av. Amerikanerne følte etter hvert at de allierte hadde grepet på problemene i Atlanteren og at man også burde se på nasjonale behov etter at krigen var over. Man hadde fått merke tonnasjebehov til kull transportene fra Hampton Roads (der togene kom ned med kull fra innlandet) opp til New England Statene. Kall det New York og videre oppover. Man bestemte seg for å bruke et standard skrog, men gjøre det om slik at det fikk maski-



neriet helt akterut samtidig som det ble satt opp et brohus midtskips—slik vi ser det på skissen her. Det ble bygget inn bedre ballast kapasitet enn i standard Liberty, pluss at man støpte inn betong på tank toppen. Alle 24 ble levert av samme verksted, Delta Ship Building Co. Inc. New Orleans, og de fikk navn etter amerikanske kull områder som f.eks.

«BANNER SEAM». De fleste gikk over til private selskaper etter krigen, og mange skiftet navn til dem de nye eierne valgte. De fleste ble solgt for hugging i midten av 1960 årene. Til høyre ser vi JAGGER SEAM fremdeles utstyrt for krigs tjeneste og i warship «gray».

Det var fem



rom i skipene, men en teller 10 lukedekslar. Disse ble heist opp via støttene på hver side av luken slik at de store stål lukene ble stående vertikalt. Jeg ville ikke bli forbauset om norske sjøfolk fra 1950—60 årene så disse fra tid til annen på US Østkyst, men vil tro de færreste viste at dette var en utgave av de ellers så kjente Liberty skipene.

FOREDRAG FOR SKIPETS MEDLEMMER (OG ANDRE INTERESSERTE) UTE PÅ NORSK MARITIMT MUSEUM, BYGDØYNES

TORSDAG 18.APRIL KLOKKEN 1200

VI HAR SKJØVET FREM DATO TIL DENNE DAGEN PÅ GRUNN AV REISE FOR FOREDRAGSHOLDEREN.

VI MØTES ELLERS SOM VANLIG KLOKKEN 11.00 I KAFETERIA FOR EN PRAT OG EN KAFFE OG NOE ANNET.

DET ER MULIG VI TIDLIGERE HAR SATT OPP NOE ANNET, MEN DET ER NÅ FORANDRET.



**Otto Thoresens Linie A/S-
Hvordan han kom i gang – og
klippfiskens betydning for dette.**

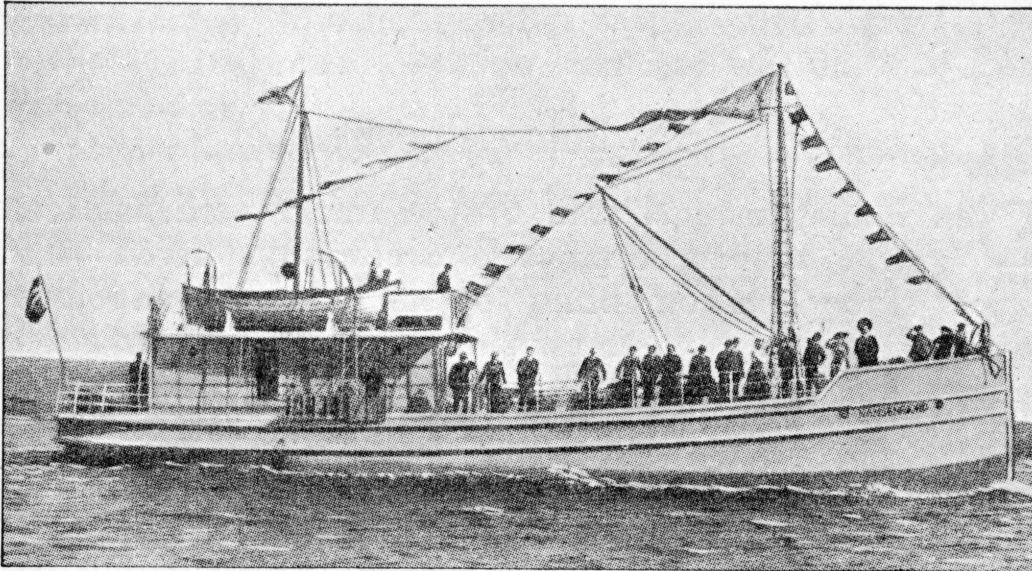
Av Bjørn Pedersen

BETONG SKIPENE I NORGE UNDER FØRSTE VERDENSKRIG.

Under den første verdenskrig oppsto det etter hvert en ganske desperat mangel på tonnasje og dette ga som tidligere fortalt støtet til «jobbing» og raskt økende skipspriser. Videre var det stål mangel ved de fleste verksteder, og særlig i Norge som enten importerte fra Tyskland, der det var stopp nå. Eller Storbritannia hvor de trengte stålet selv. I Norge så

man muligheter for å dekke noe av behovet gjennom bygging av betong skip. Det var da heller ingen andre nasjoner som så entusiastisk gikk i gang med bygging av betong skip som Norge. Det var andre nasjoner som hadde prøvet konseptet, og da spesielt Italia.

Men det hadde



Betongskibet «Namsenfjord».

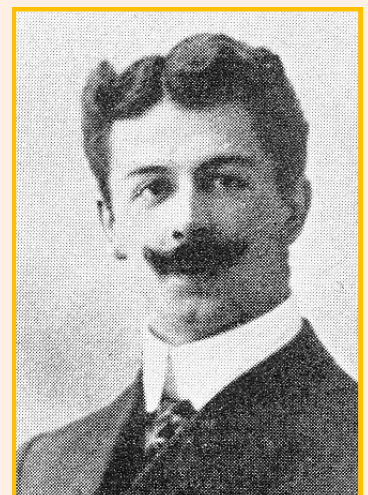
blitt med lektere, pongtonger og mindre båter. De første planene om å bygge sjøgående betongfartøyer ble utviklet av den norske ingeniøren Nicolay K. Fougner som startet verksted, eller skal vi kanskje kalle det betong støperi, i Moss.

Det første sjøgående skipet fikk navnet NAMSSENFJORD og var på 133 brt. Det er det vi ser bilde av her. Hun gikk prøvetur sommeren 1917 drevet av en 80 HK Bolinder motor, der turen var en vellykket opplevelse. Det fikk da også egen klasse i Det Norske Veritas. I årene 1917 til 1919 ble det bygget 13 sjøgående betong skip her i Norge. Det største av dem var FJELDTOP på 666 br.ton. Hun hadde også to motorer, som jeg antar var koplet til en propell.

Fougner var utdannet som ingeniør i Trondheim og reiste deretter til USA hvor han arbeidet i flere selskapet som var sterkt involvert i betong arbeider, bl.a. Detroit River Tunnel.

Han var deretter de neste fem årene i China, India, Malaysia, Japan, Filippinene og Indonesia. Han kom tilbake til Norge under Første Verdenskrig med planer om betong skip. Etter oppholdet i Norge reiste han til Argentina som direktør for Tucson Steel Co, Hilo og returnerte deretter tilbake til USA i 1928. Han døde i Norge 1969 85 år gammel. I sannhet en internasjonal Nordmann.

Det viste seg at betong båtene tålte sjøvann godt. Men det var klart, den store ulempen var skrogets vekt. De var langt tyngre enn tilsvarende skip i stål og ga dermed redusert dødvekts kapasitet, og det er jo den en reder tjener penger på. Det ligger et betongvrak fra den tiden utenfor Hvaler fremdeles.



MER OM KABEL ELLER TREKK FERGER I NORGE I TIDLIGERE TIDER.

Jeg beskrev for noen nummer siden kabel fergen over Nisser vann der det var på det smaleste. Og da fikk jeg et veldig hyggelig innspill fra Jan Langfeldt om at de hadde eksistert slike ferger tidligere her i landet. Han sendte over dette utklippet som beskriver fergen fra Holmen til Ospedalen. Den gikk over Trysfjorden og er for lengst erstattet av nye veier, og ennå nyere veier. Kapasiteten var tydeligvis ikke mer enn en bil av gangen, så kom det flere samtidig, var det bare å vente i køen. Bildet er tatt i 1923, og det sies at man formoder det er siste gangen fergen er i bruk. Slik sett er det et innblikk i ferge forbindelser som nesten er glemt.



Trysfjorden 1923. Trekkferja går fra Holmen til Ospedalen, og siden fotografen er der, trolig for siste gang etter nesten 150 års drift. Den gamle Rideveien gikk via Eigestøl, i bru over sydenden av Kleivsetvannet og nord for Holmensheia til Auster Try, så inn dalen og over heia til Systad i Holum. Ca. 1770 ble veien lagt om, slik at den gikk ned til Holmen og i ferje over Trysfjorden og videre til Holum. Så kom omleggingen under Holmensheia i 1923. På bildet fra h. Tønnes Tormodsen (1841-1931) fra bruk 5 på Auster Try, som var ferjemann fra 1903 til 1918; veioppsynsmann Torgeir Haugen i sin Ford 1921 og den siste ferjemannen Vilhelm Sofmundsen (1861-1940) fra bruk 2/3 i Ospedalen. I robåten Peder Schermann fra bruk 6 samme sted. I bakgrunnen fra v. Ferjehuset (bruk 8 i Ospedalen) fra ca. 1900, som Kommunen brant ca. 1973. (Øyvind Holmen på Holmen bor i det eldste Ferjehuset). Den høye bygningen er Kabelhuset, og der var et tilsvarende på Holmen-sida. Bak dette er Abraham Kjærs smie. Han holdt til på bruk 5. I bakgrunnen følger så bruk 11 og bruk 12. I bakgrunnen ses taket på den gamle skolebygningen i Ospedalen.



I dag minnes det hele med en Trekkferje festival, og her ser vi noen bilder fra en ny trekkferge som skal minne deltagerne om den gamle fergen og det som da hørte med. Se de gamle ferge prisene. Det var andre bol-ler sett med dagens øyne, men sikkert mer enn dyrt nok den gang. Det er til og med en egen facebook gruppe som heter Søgne Veteran og Trekkferje-klubb der nede. Veldig morsomt!!

• Veteranvognutstilling • Ferjetransport
 • Historisk kystmiljø • Markeds plass
 • Salg av antikviteter • Fant- og fintfolktreff
 • Underholdning

TREKKFERJE-FESTIVALEN 2023

17. og 18. juni!

Åpningstider
11-16
Gratis inngang!

Mandals Trebåt og Motorforening har med barnas båtbyggeri!

Utstilling

Markeds plass

Arr: Søgne Veteran og Trekkferjeklubb



BONNIERS JUNIORBÖCKER— SMÅ FAKTA—FARTYG

Dette er en liten bok jeg kom over et eller annet sted i Sverige. Husker ikke hvor og husker ikke når. Sannsynligvis et «loppis» et sted, og en type bok eller bøker jeg mer enn gjerne tar med meg. Men det pussige med denne lille boken var at den ikke var svensk, men amerikansk. Dermed ble det meste av innholdet svært amerikansk preget med bilder, tegninger og informasjon. Forsiden som vi ser nederst viser et amerikansk passasjerskip, SANTA PAULA eller SANTA ROSA til Grace Line. Vikingskipet er jo greit, her er vi fra Skandinavia hjemme. Men det

nå pussig med masten og dens plassering, den står alt for mye forover i skipet. Jaja. Det var mye rart i denne lille boken siden den var så sterkt relatert til amerikansk sjø-

LASTFARTYG är inredda på ungefär samma sätt som lastlinjefartygen, men har inte lika många hytter. De flesta tar inga passagerare alls.

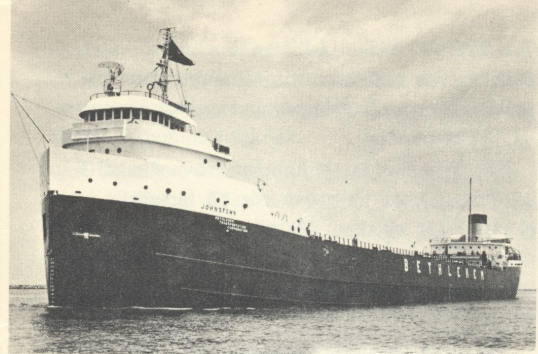
Lasten – varorna – kommer i allmänhet packad i lådor eller balar som lyfts ombord och firas ner i lastrummen genom de öppna lastluckorna med hjälp av bommar och vinschar. Varje kolla ställs sedan på sin bestämda plats i lastrummet.

Lastfartyg brukar bara ha en skorsten. Men de har minst en, ofta ett par master med bommar och vinschar bredvid varje lastrumsöppning.

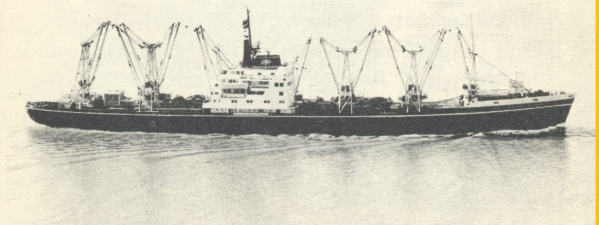
Vanliga lastfartyg går sällan efter tidtabell. De rättar resan efter var lasten finns att hämta och vart den sedan ska fraktas. Fartyg som färdas kors och tvärs över haven med olika slags laster kallas trampbåtar eller bara "trampar".

En del varor, till exempel järnmalm, kol och vätskor, är svåra att hantera med vinschar och bommar. Malmbåtarna på Stora sjöarna i Nordamerika har rader av lastrum som fylls och töms med en sorts grävskopor på kajen.

8



Malmbåt på Stora sjöarna



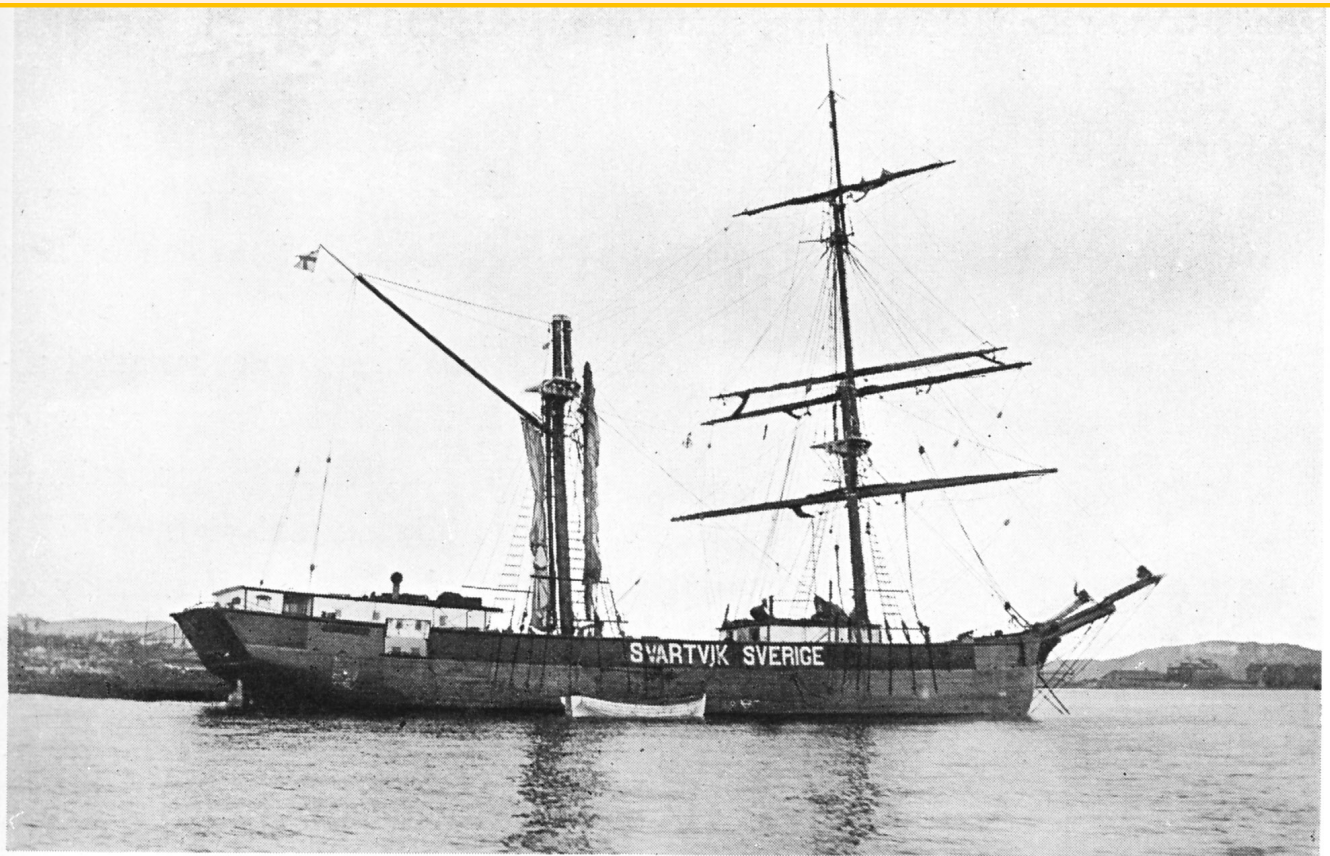
Modernt lastfartyg

9



fart i midten av 1950 årene. Det ser ut som malmskipet heter JOHNSTOWN. Linjeskipet er et C-4 Mariner type skip og etter litt sjekking mener jeg det er PHILLIPINE BEAR til Pacific Far East Line bygget 1962 og endelig hugget i 1986. 20 knop med turbin maskineri. Man kan bare gjette hva daglig forbruk var på slike skip. 14.000 dwt. og 172 meter lange og seks luker og lasterom. Rene monster skip.

Men igjen pussig hvordan et svensk forlag gir ut en opprinnelig amerikansk bok for barn i Sverige, uten andre svenske eller skandinaviske referanser en et vikingskip—som til og med er tegnet feil.



Briggen Svartvik etter ett i Nordsjön under orkanartad storm lidet haveri. Utanför T-kanalen (april 1916).

Briggen «SVARTVIK» etter ankomst Göteborg april 1916

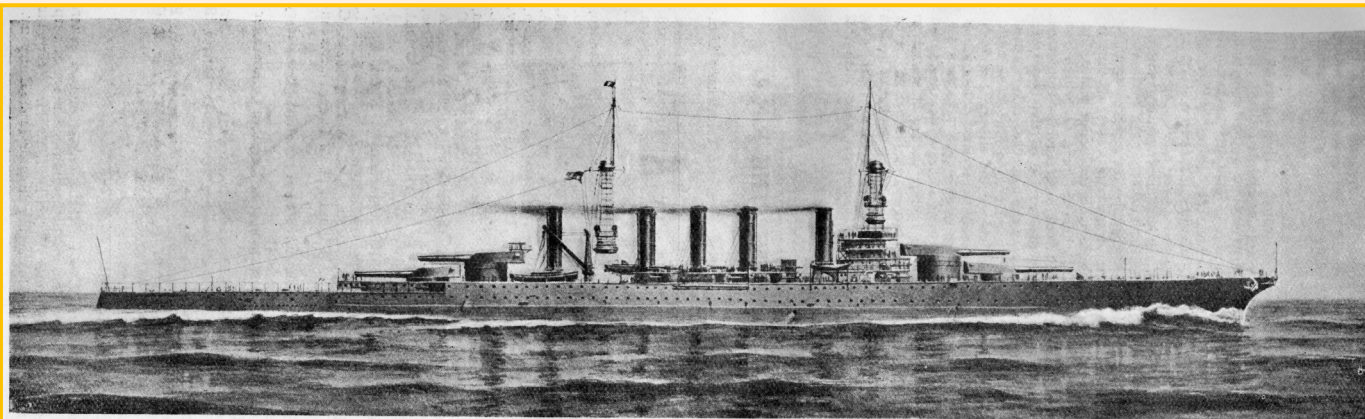
Her ser vi et interessant og trist bilde av den svenske briggen SVARTVIK etter at den kom i havn etter et orkan liknende uvær. Hun har mistet toppen av stormasten med rær og det hele. Bare mesan bom og gaffel er tilbake. Jeg prøver å finne ut mer om skipet og det historier og hva som skjedde med henne etter dette havariet. Det rare jeg finner er et bilde av henne tatt i Bohuslän, og det sies det er fra 1920. Da burde jo nasjonalitets merkingen ha vært borte, så dette er rart. Og på det bildet er riggen intakt. Jeg føler det bildet er tatt før 1916. Mer graving viser at hun ble bygget i byen Svartvik i Norrland, målte 286 br.t og hadde en lengde på 33 meter. Og jeg finner et notat om at hun ble satt i brann 20.oktober 1916 i Nordsjøen av en tysk ubåt. Hun sies også da å ha vært det eldste seilskipet bygget i tre i svensk flåte. Og da er det i alle fall klart, hun blir reparert etter at hun fikk det havariet vi ser på det øverste bildet fra april 1916. Og jeg finner til slutt at hun var bygget i 1838. Et skikkelig gammelt skip!!!!!!



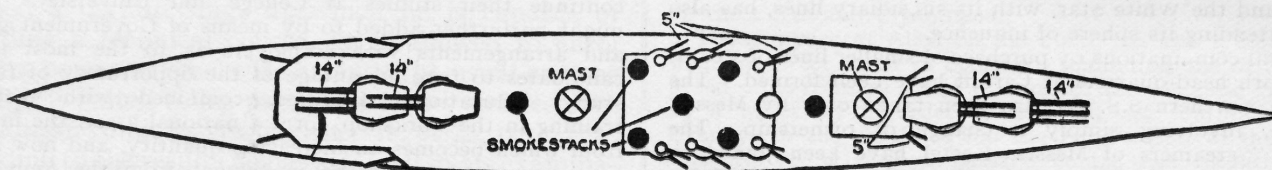
EN AMERIKANSK SLAG KRYSSER SOM IKKE KOM LENGRE ENN TIL TEGNEBRETET.

Igen snubler jeg over noe merkelig i det vell av nye slagskip, slagkryssere, nye store skip i drømmene hos designere under den første verdenskrig. Det vi ser bilde av her var noe de fikk opp på tegnebrettet i USA, men som ikke ble forfulgt slik vi ser det her. På tegningen sett fra siden ser det ut som om hun har utrolige fem—ja fem—skorsteiner etter hverandre. Men det er ennå tøffere. Når vi ser dekket fra oven, viser det seg at man skulle ha syv skorsteiner. Og kanon tårnene var tenkt slik at det var to tårn med tre kanon løp og to tårn med bare to løp. Totalt 10 kanoner. Lengden var tenkt som 874 fot og deplasement 34.800 tonn.

Jeg må inn og undersøke og finner min utmerkede bok «*The complete Encyclopedia of BATTLESHIPS AND BATTLE CRUISER from 1860 until today.*» Og etter litt lesning finner jeg hvilket det var—hangarskipet LEXINGTON. Oi oi!! Og det var planer om å bygge hele seks skip. Men man gikk fra første design med 7 skorsteiner til et revidert design med fem skorsteiner før man endte med et med bare to skorsteiner—og åtte kanoner fordelt på fire tårn. Så kommer Washington avtalen om sterk reduksjon i store marinefartøy. Amerikanerne så også hva Japan hadde av planer, og snudde helt om. To av de seks skipene ble allike-

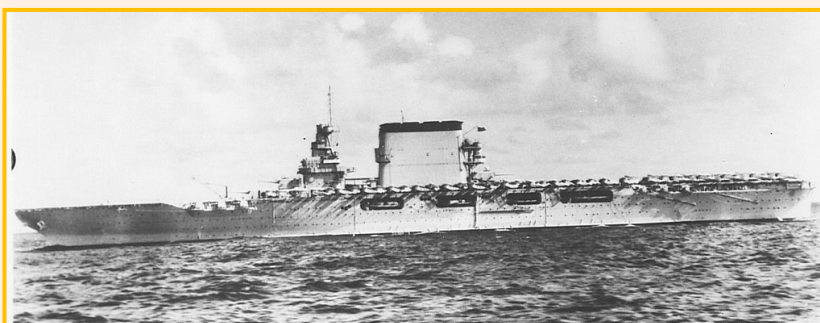


The New U.S. Battle-cruisers.
Length over all, 874 feet; Beam, 91 feet; Displacement, 34,800 tons.



Plan of the new U.S. battle-cruisers.

vel bygget ferdig—men altså som verdens største hangarskip—LEXINGTON og SARATOGA. Men bare SARATOGA overlevde krigen. LEXINGTON ble senket av torpedoer. Da de var ferdig bygget veide de 38,725 tonn deplasement, men denne tonnasje økte til noe over 50,000 tonn da den annen verdenskrig startet. Det var ekstremt lettjennelige med sin enorme skorstein slik dere ser det på det nederste bildet. En stor forandring.





Her følger noen bilder jeg tok under et besøk på Ellis Island. Det er det mest berømte mottaks stedet for immigranter i USA og ligger kort vei fra Manhattan.

Jeg kunne tenke meg å komme tilbake til dette stedet senere, men her og nå gjelder det disse tre modeller jeg fotograferte. De var vel omtrent 30 cm lange og sto inne i en glass kasse. De var til salgs som suvenir i butikken der ute. Riktig fine og nydelige modeller var det, og prisen USD 500,- per stykk.

Den første er HAPAG's PRESIDENT LINCOLN, den neste er KROONLAND og den tredje er Cunard Lines legendariske MAURITANIA.

Nederst finner dere et post kort bilde av Skandinavia Amerika Linjen, eller DFDS som vi best kjenner det, og deres skip HELLIG OLAV.

Amerika skipene til DFDS gikk regelmessig innom Kristiania for å plukke opp passasjerer—i god konkurranse med NAL.

