

Nr. 08-2023



FORENINGEN SKIPET

NORSK 1973
SKIPSFARTSHISTORISK
SELSKAP

Ja nå har vi kommet til «snutt» Nr. 8/2023 og nye tema og nye artikler kommer opp. Og i redaksjonen har vi ingen problemer med innspill, ideer og forslag fra dere som får denne snutten ganske så regelmessig. Har dere noe, så bare kom med det!

Redaktøren har forsøkt å ha en omfattende variasjon i stoffet, både fra Norge og andre land. Og det er forståelig at man finner mye interessant i Storbritannia. Det landet var ekstremt førende i skipsutvikling og skipsbygging i over 150 år.

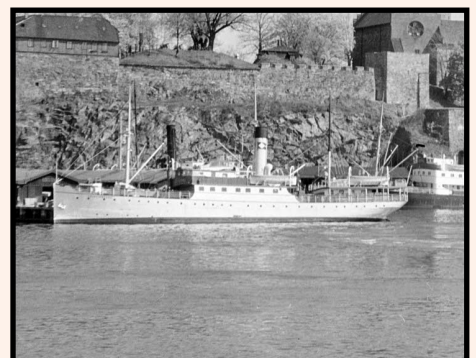
November 2023

For styret i SKIPET Østlandet

Bjørn Pedersen

E-mail: bjopeder44@gmail.com

Kystskipet KRISTIANSAND



Den Skandinaviske Øst-Afrika Linjen — en noe mindre kjent del av virksomheten til NAL.

Ved en liten gjennomgang av NH & ST fra torsdag 16. november 1922, kom jeg over en utgave av den berømte posisjonslisten til «sjøfarten» som var oppsatt i hvert torsdags nummer. Dette var tilfeldig, og jeg kikket litt rundt omkring og fant jo mange ukjente skipsnavn fra den tiden. Men et var kjent, og dere ser posisjonen slik jeg fant den i avisen.

Som dere ser er det snakk om LINGENFJORD med en herr Lange som kaptein. Hun skal innom to byer—Nossi Be og Majunga. Dette var navn på havnebyer som var totalt ukjente for meg. Hadde nok en følelse av at dette måtte være på Madagaskar. Sjekket det opp og fant at dette var tilfelle. Dette ga støtet til en lite historie om hvordan NAL kom til å seile på dette området i verden, hvordan de opprettet en feeder service der nede (tilbringer tjeneste kan man kanskje kalle det) og hvilke skip de hadde, både store og små. Som en vil se på neste side, ble linjen startet av Thor Thoresen i 1915. Men han fikk store problemer med overkontrahering etter krigen, og solgte linjen samt fire skip til NAL i 1921. Et av dem var alt for lite og ble solgt etter svært kort tid.

Men vi går tilbake til Madagaskar. På kartene under vil dere se hvor disse to havnene lå på kartet over Madagaskar. Jeg tror ikke disse kunne kalles havner i vanlig forstand, men steder man ankret opp og lasten gikk frem og tilbake via små båter, lektere og kanskje store

Lynghorn, Claus Schoubye, Kpa, S. Johansen 3300	London 3/11—Kjøbenhavn 7/11
Lyngfjord, Den norske Amerikalinje, Kra,	
Lange 7820	Nossi Be 11/11—Majunga
Lynghaug, A/S Mercator, Hsu, Johs. Schele 1170	i Valencia 13/11

kanoer. NAL utviklet etter hvert et feeder system over hele området hvor skipene gikk rundt til de små havnene på øya, stort sett med den største havnen Toamasina som utgangspunkt. LINGENFJORD var en gammel travers i NAL's flåte som ble bygget i 1903 i



Glasgow for et gresk rederi under navnet KERAMIAI. 1915 ble det kjøpt av NAL som hadde stort behov for tonnasje på trafikken til og fra USA under krigen. Det må ha vært et av de første egne skip NAL sendte ned til området etter overtagelsen. Men et spennende som skip jeg skal komme tilbake til.

Ganske snart fikk NAL sitt første feeder skip—LE NORVEGIEN i 1925. Det var et tidligere skip fra Tyskland bygget i 1916. Hun ble solgt i 1934 og samme året kom LE NORVEGIEN II. Så fulgte tre skip etter krigen.

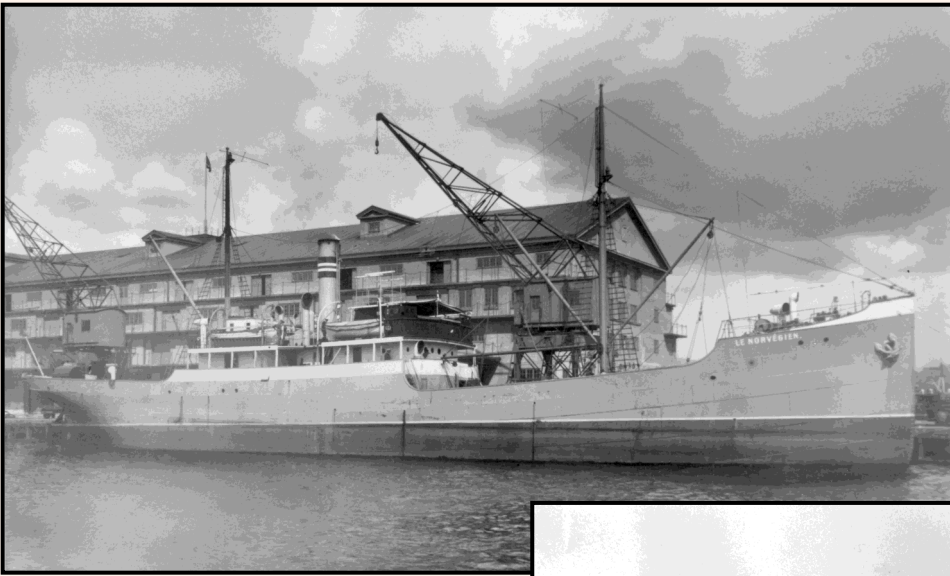
Her følger en kort oppsummering om hvordan denne linjen ble startet av Thor Thoresen og hvordan det gikk til at NAL kom inn i denne linjen i tillegg til den på Nord-Amerika.

Den Skandinaviske Øst-Afrika Linje.

- **Norway East Africa Trading Co. Etablert i 1896 og opparbeidet seg mange kontakter.**
- **Thor Thoresen ønsket å utvide sine aktiviteter og så ut over de Europeiske farvann. Øst-Afrika viste seg å være interessant.**
- **Han hadde selv erfaring fra området som megler.**
- **1911-12 begynte han med de første seilingene under A/S Manchester**
- **TROLDFOSS første seiling i 1913**
- **Forsøk på å bli presset ut av de etablerte engelske og tyske linjene.**
- **22. mai 1915 ble Den Skandinaviske Øst-Afrika Linje konstituert**
- **Snart tatt opp i konferansen**
- **1915 kom MESNAFOS ut som feeder skip på Øst-Afrika kysten.**
- **Etter første verdenskrig ble det satt i gang et stort byggeprogram – bl.a. 2 x 5700 dwt. og 2 x 7500 dwt. skip. Når etterkrigs boomen sviktet kom Thor Thoresen under sterkt press.**
- **Salg av linjen til NAL sammen med 4 skip**

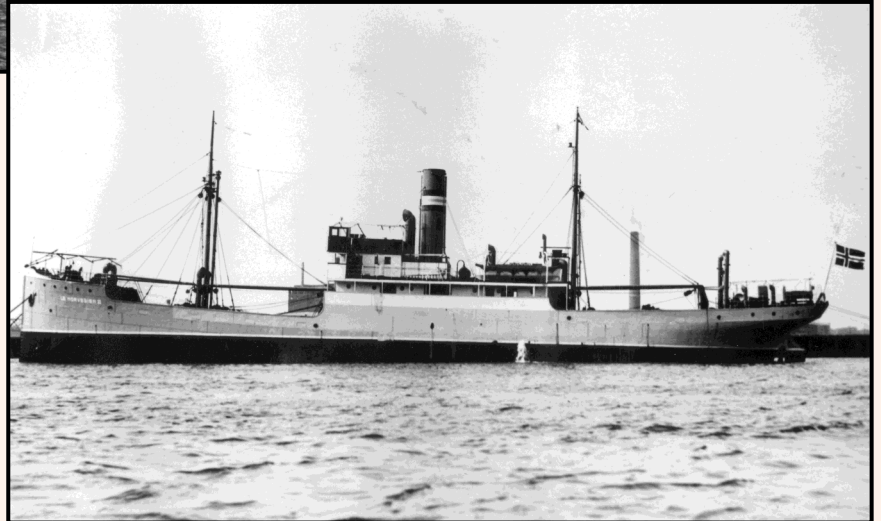
Og her det opprinnelige rutenettet på Øst-Afrika og Madagaskar. Siste på inducement.





Her følger en bildeserie av disse små NAL skipene som gikk i feeder service på havnene i Øst-Afrika og Madagaskar. Først ser vi LE NORVEGIEN 1925-34. Deretter følger LE NORVEGIEN II fra 1934 til 1952. Så følger nybygget LE NORVEGIEN III fra 1954-71. Så kommer LE

SCANDINAVE fra 1957 til 78 og endelig TAVARATRA fra 1968 til 78. Det siste bildet viser den minste båten i NAL med NAL skorstein. Jeg mener den opererte i Toamasina, den gang det TAMATA. Det er største havneby på øya.





Her følger bilder av SEAL (Den Skandinaviske Øst Afrika Linje) kontor i Tanarive. Ikke nettopp skandinavisk stil med palmer i bakgrunnen og alle tegn på at vi er langt hjemmefra—og i et fransktalende land. Tror det var krav til dem i hovedkontoret i Oslo at de måtte kunne fransk for å ar-

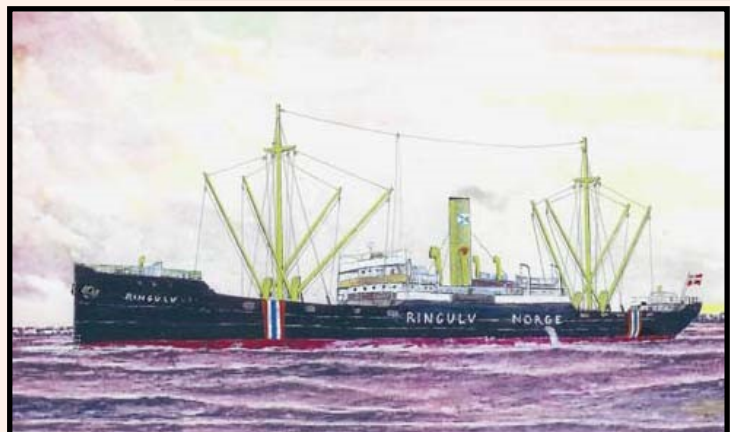
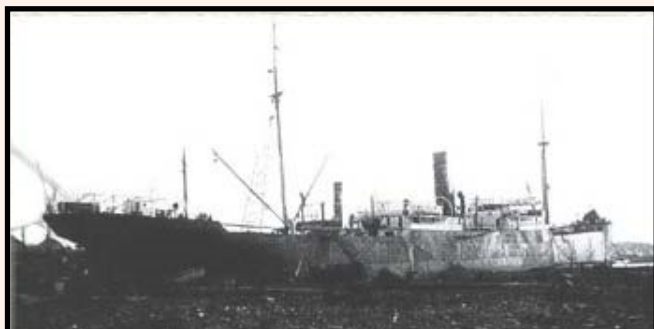
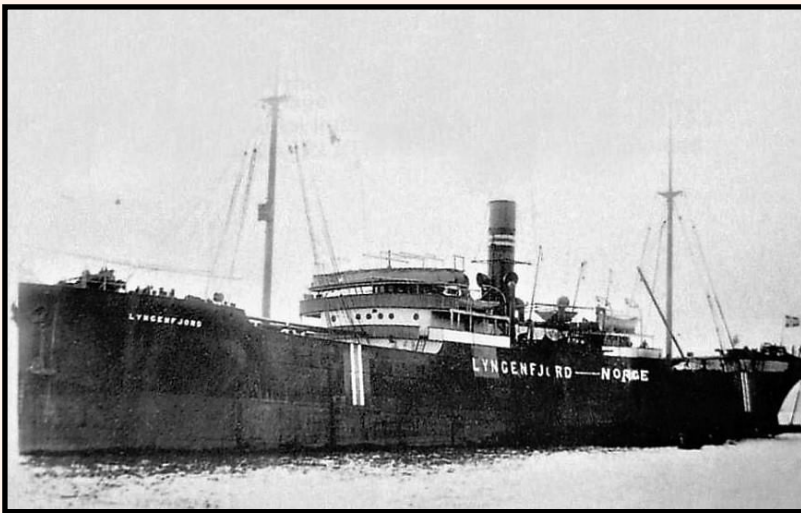
beide i denne linjen. Bildene har jeg scannet fra et album til Per Nygård som var der nede i jobb reise for NAL i midten av 1970 årene. Vi ser bilder av OSLOFJORD ned en blanding av containere og stykk-



gods i skjønn forening, samt av alle ting—den siste LINGENFJORD som seilte på Øst-

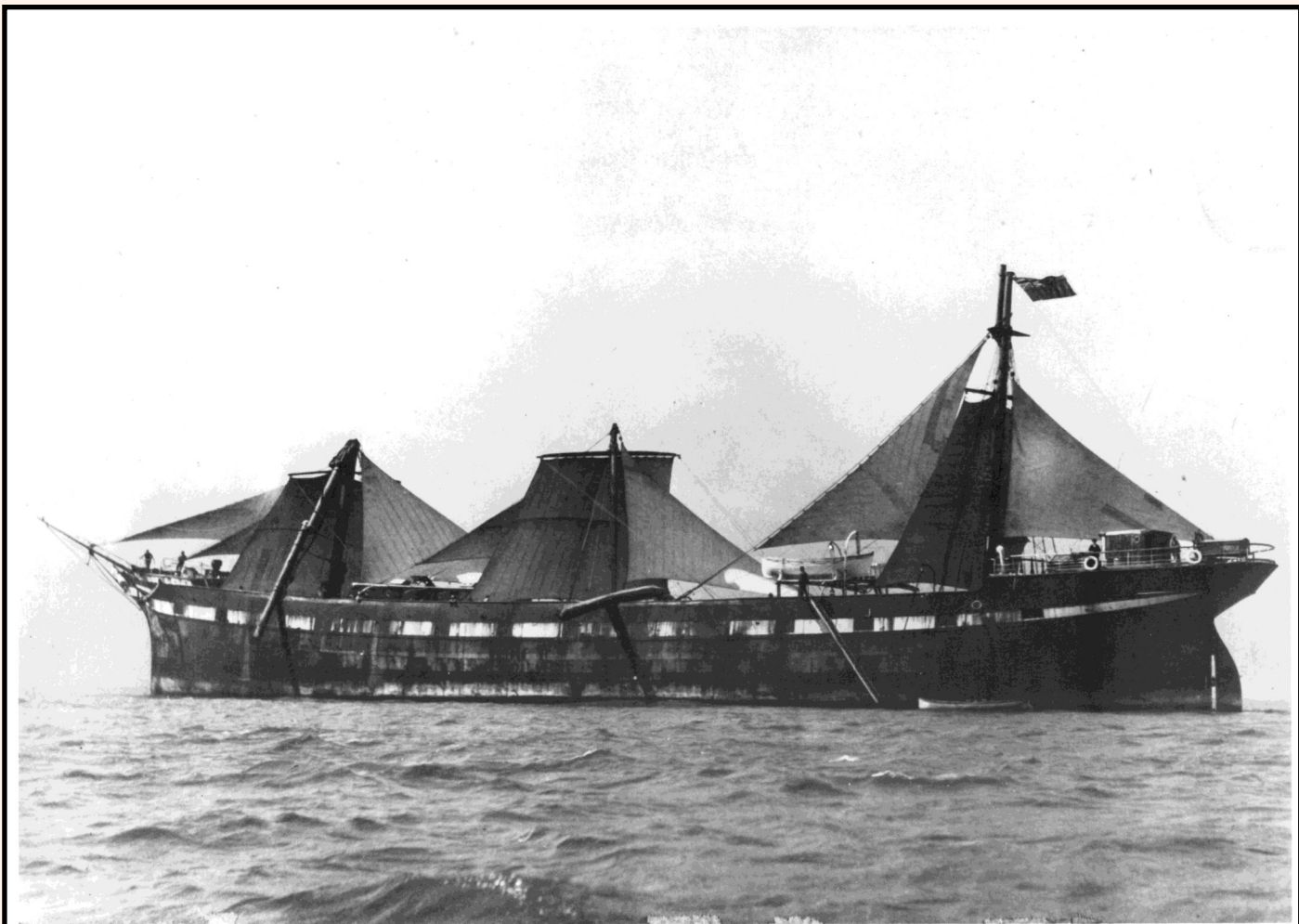


Afrika/Madagaskar. Så denne lille «stubben» starter med den første LINGENFJORD—og slutter med den siste. SEAL var et viktig og omfattende kapittel i NAL's historie.



LYNGENFJORD var i sannhet et skip med mange navn og en utrolig historie før det var slutt og over. Under ser dere en oversikt over historien—fra gresk eiet til Norge og diverse rederier der. Til ombygget som flytende sildeoljefabrikk, videre til ombygging som flytende hvalkokeri, så til ombygging tilbake til vanlig lasteskip. Som RINGULV hadde også hun den forsmedelige skjebne å havne under Vichy regjeringens kontroll, så tysk kontroll—og bli torpedert av en britisk u-båt 40 år gammel. Hun hadde tydeligvis ikke mindre enn syv navn gjennom historien. Jeg tar også med en del bilder av henne under de ulike navnene. To av dem er som LYNGENFJORD. Det ene tatt rett etter overtagelse da hun har et svartmalt skrog. Det andre også tatt under krigen, men nå med NAL's normale farger. Et av dem er også av henne under første navn—KERAMIAI. De to nederste bildene er av henne under Wrangell eierskap, og en akvarell som RINGULV.

- 1903 Bygget som frakteskip *Keramiäi* av Napier & Miller Ltd, Glasgow, for C. S. & A. S. Vagliano, Kefallinia, Hellas.
- 1915 Innkjøpt av Den Norske Amerikalinjé A/S, Kristiania (Oslo), og døpt om til *Lyngenfjord*
- 1924 Solgt i juni til D/S A/S Sigrun (H.M. Wrangell & Co. A/S), Haugesund. Omdøpt *Sigrun*
- 1929 Solgt til A/S Norsk Sildeindustri (K. Kolkinn & F.N. Nordbø), Oslo, i juli. Omdøpt *Norskehavet*. Bygget om til sildeoljefabrikk
- 1930 H.M. Wrangell & Co. A/S, Haugesund overtar som disponenter av Norsk Sildeindustri A/S i mars. *Norskehavet* ble bygget om til kokeri ved Framnæs mek. Fanget i Arktis.
- 1936 Overtatt i januar av H.M. Wrangell & Co. A/S, Haugesund. Interessentskapet Norskehavet-Pioner, bestyrer Olaf Støkken, drev hvalfangst på kysten av Kongo med kokeriet *Norskehavet* og fangstbåtene *Ross 1*, *Port Stanley*, *Eik* og *Herkules 2*.
- 1937 Solgt til I/S Norskehavet (Bjarne Gundersen), Oslo i januar. Solgt videre til Skips-A/S Ringulv (Olav Ringdal), Oslo i april. Døpt om til *Ringulv* og bygget om til lasteskip i Rotterdam.
- 1940 Satt under Nortraships disposisjon i april. Var med på evakueringen fra LeHavre til Brest i mai. Seilte så til Casablanca hvor hun ble internert av Vichy-regjeringen 17. juni. Seilte så under fransk flagg som *Sainte Marthe* fram til 5. desember da hun ble overtatt av den tyske Kriegsmarine. Hadde navnet *Ringulv*, *Norda 8* og *Ste Marguerite* under tysk flagg.
- 1943 Torpedert av britisk ubåt HMS *United* i Messinastredet 14. juni.



Barque "Willscott" with a jury rig bound for San Francisco

Her ser vi et bilde av barken WILLSCOTT med en nød-rigg satt opp av mannskapet etter skipet hadde mistet mesteparten av topp riggen i hardt vær. Vi ser deler av den her og der på dekk og hengende over skutesiden. Det er tydelig at kapteinen og offiserene har hatt godt med fantasi, kunnskap, erfaring og «gå på humør» for å finne en midlertidig løsning. Hun ble bygget i 1896 og var eiet av Hickie, Borman & Co., London. Men allerede 1899 ble hun solgt til G.W. Macfarlane i Honolulu på Hawaii. To år senere gikk veien til G.W. Hume & Co i San Fransisco som eiere. 1909 skifter navnet til STAR OF ICELAND og nye eiere blir Alaska



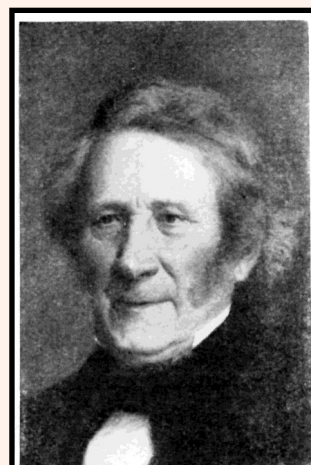
Packers Association, også i San Fransisco. Endelig sier informasjonene at hun blir skadet av storm nær Oshima i Japan 18.november 1929 og deretter hugget opp i Yokohama. Noen kilder sier hun var på vei til Japan for opphugg, men brukte ualminnelig lang tid på å komme dit— over fire måneder. Mannskapet var da «nede» med beriberi og skjørbuk. De møtte et japansk fartøy som tauet den til Yokohama. Nederst ser vi bilde av henne som STAR OF ICELAND. Bildet av skipet må være før hun fikk navnet STAR OF ICELAND.

BRINCH KRANA I KRISTIANIA –OG KRANKAIA I SENERE ÅR.

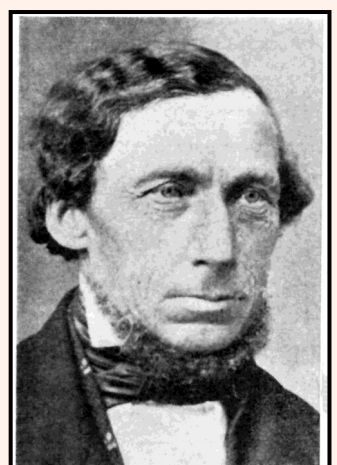
I dag er Brinch krana og det som senere skulle få navnet Krankaia i Bjørvika vage minner for noen, og ukjente saker for andre. De fleste av oss vet at i Oslo var det to separate skipsverksteder—Akers Mek. Verksted i Pipervika, og Nylands Værksted i Bjørvika. Men i første halvdel av 1800-tallet var det også et skipsverksted for seilskip bygget i tre der Krankaia senere ble liggende. Og dette var Brinchs Verksted, eller også kaldt Brinch-krana. Dette siste er en interessant side ved det hele, og har lenger historie bakover enn bare til 1800-tallet. Denne «berømte» krana sto da ved Nordre Brygge—rett ved siden av det som ble Tollboden og Tollbodbrygga. Krana hadde sin opprinnelse langt bak i det 1700 århundre og var viktig for å få master på seilskip i havne på plass. Det opplyses at det var Admiralitetsråd Gerhard Treschow som fikk den bygget omkring 1706 for vedlikeholde sine egne skuter. Det var også en «benk» for kjølhaling av skip knyttet til denne kranen. Kranen var etter dagens mål en enorm bygning som syntes godt over hele havneområdet. Mot slutten av 1700 tallet ble krana flyttet fra det opprinnelige stedet til en holme på den andre siden av Bjørvika, omtrent der hvor Nylands Værksted senere skulle bli satt opp.

Christian Nicolay Brinch kjøpte krana og området i 1839 og begynte i løpet av de ti neste årene å bygge seilskip. Men først da Hans Christian Hansen ble ansatt som skipsbyggermester ble det fart i en rasjonell skipsbygging. Snart ble det satt på vannet et dusin store godt seilende skip etter den kjente skipskonstruktøren A. Dekkes tegninger. J. Brandis leverte også noen tegninger. Brinch selv døde i 1873—og det var vel da et dødsfall samtidig med at treskipsbyggingen kulminerte og deretter raskt gikk nedover. Det siste skipet som ble bygget ved Brinch Krana, eller verkstedet, var barken BRODERFOLKET som ble bygget ferdig etter at Brinch døde. Et nydelig skip dere vil se bilde av her. Det var disponert av Chr. Brinch, Christiania og det er snublende nær å tenke at det må ha vært sønnen. I alle tilfelle så ble skipet solgt i 1892 til den ikke ukjente Thomas Fredrik Olsen, senere best kjent som rett og slett Fred. Olsen. Han hadde BRODERFOLKET helt frem til 1909 og det var da rederiets siste seilskip. På samme tid som leveringen av BRODERFOLKET ble Brinch Krana og området omkring den solgt til kommunen for Kr. 400.000. Brinchs skipsbyggervirksomhet ble så flyttet til Svelvik og tre skip ble senere bygget der.

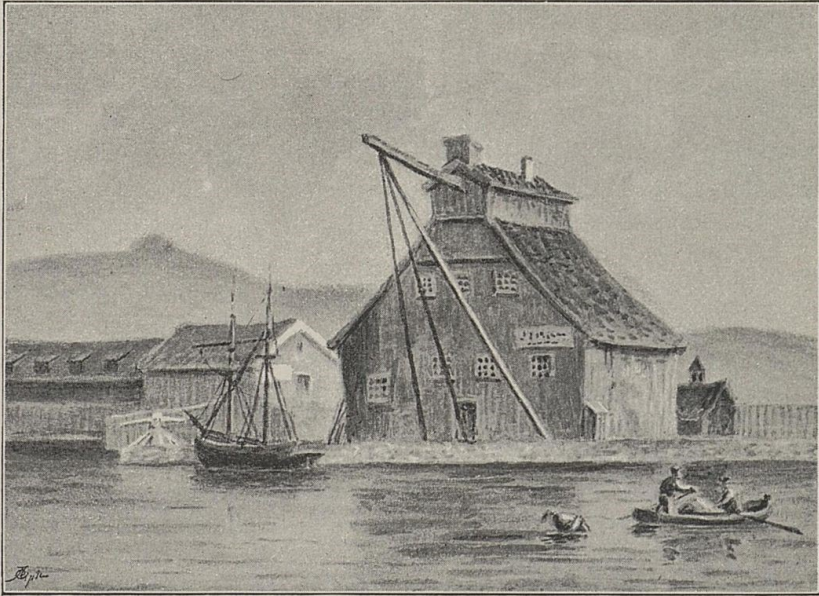
Området det Brinch krana lå, gikk etter hvert inn i det verkstedsområdet Nylands Værksted disponerte. Navnet Nyland kom rett og slett av at dette var «nytt land», et land og tidvis kai område, og senere verkstedsområde, som ble skapt av utfylte steinmasser og til dels sagflis som kom ned Akerselven. Ser vi på kartet fra området i 1830 årene, er det store områder som rett og slett var trelasttomter for flere betydelige eksportører. Trelasten ble tatt om bord i lektere, tauet ut til skip som lå til ankers og lastet der. Christiania var den gang en meget stor eksporthavn av trelast.



*Chr. N. Brinch
Verftsseier
Brinche-Kranen, Kristiania*



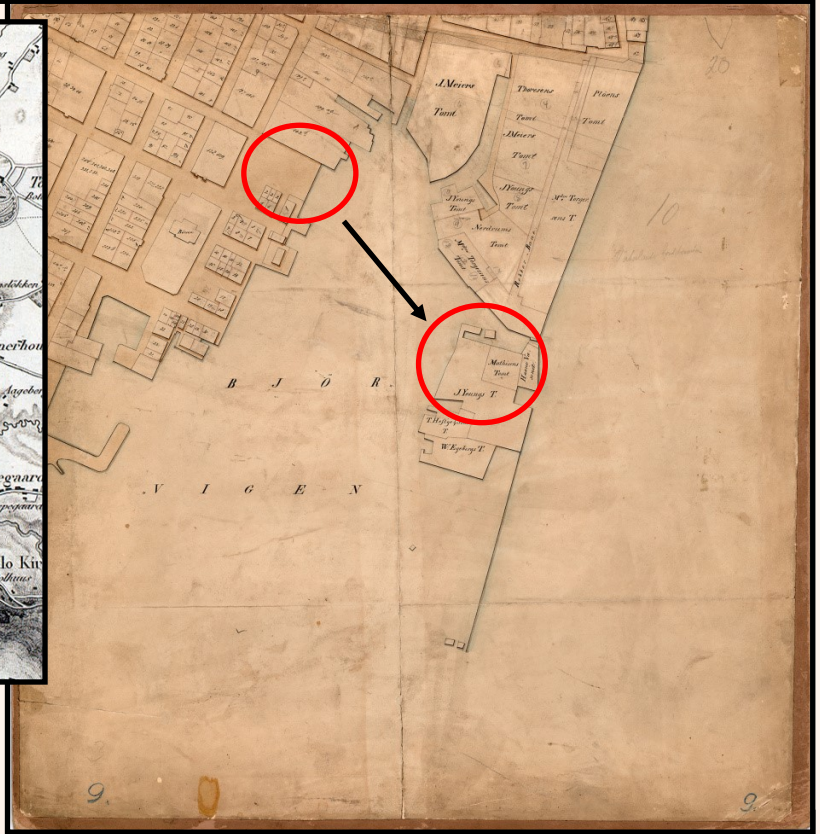
*H. Chr. Hansen
Skibsbyggmester
Brinche-Kranen, Kristiania*



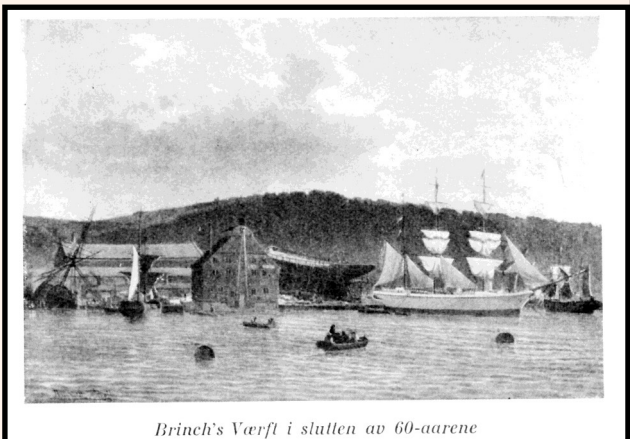
Den tidligere Skipskrana ved Bjørviken.
(Tegning af Fyrdirektør Diriks).



Her ser vi skipskrana i Bjørvika og kart som viser hvor den lå i forhold til Tollboden den første tiden

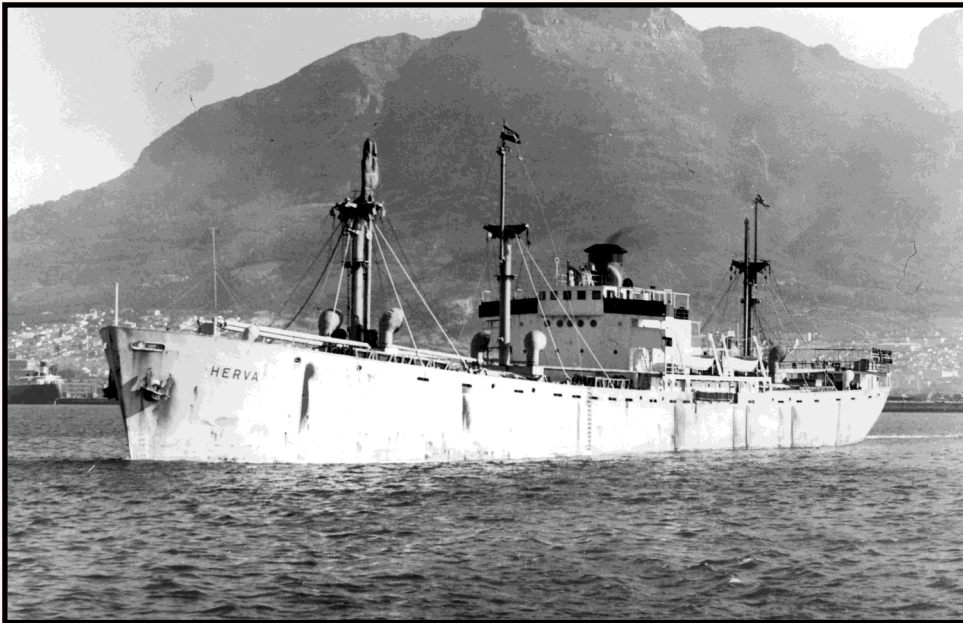


Her ser vi den senere plasseringen der Nyland Værksted ble liggende. Nederst et bilde av verkstedet i 1860-årene—og den siste skuta som ble bygget—**BRODERFOLKET**.

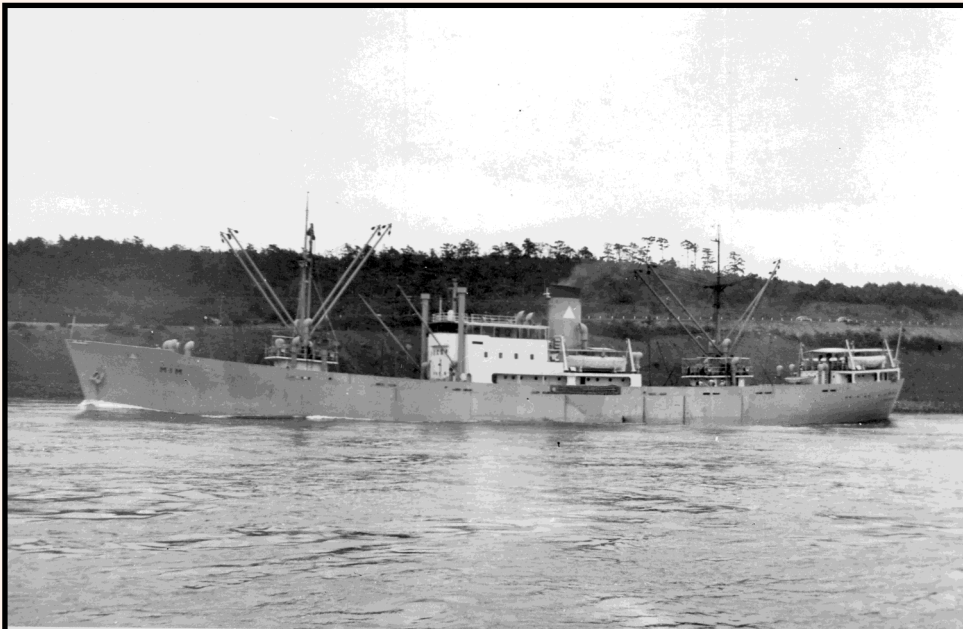


Brinch's Værft i slutten av 60-årene



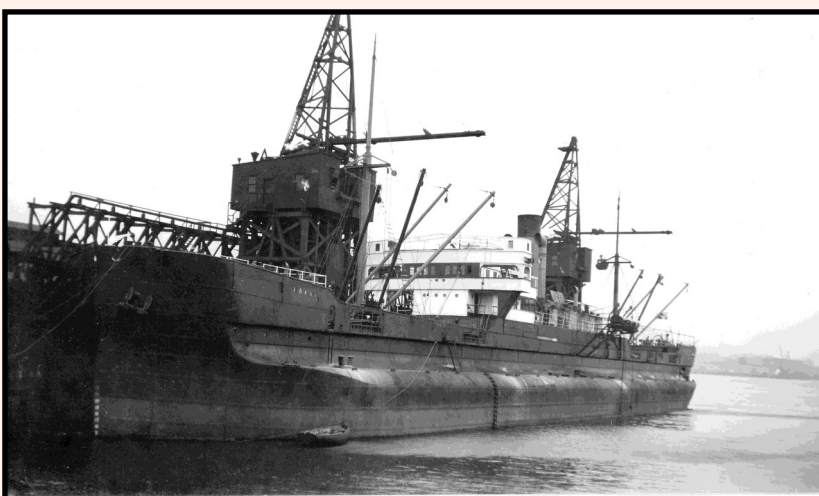


Liberty skipet HERVA bygget 1943 som AUGUSTINE HEARD. Kjøpt av A/S Her-va v/Sig. Herlofson & Co A/S Oslo. Solgt 1951 til Alf Torgersen & Co i Oslo og nytt navn MODENA. 1956 solgt til Liberia rederi og nytt navn ALASKA. Hugget 1968



D/S MIM som ble bygget 1951 ved Trondhjems M.V. for Yngvar Hvistendahl i Tønsberg. Solgt 1952 til Zim Israel og nytt navn GEFEN. Deretter hadde det syv eiere etter hverandre med seks forskjellige navn. Hugget i 1986 etter å ha ligget opplagt i fem år.

Under ser vi D/S KARMØY av Haugesund.



Over ser vi turret skipet BRASK med de karakteristiske innsvingende skutesidene. Bygget 1906 som ORLAND for et Sandefjord rederi. Så flyttet rederiet til Oslo og hun ble omdøpt KATFOS. 1916 ble det BRASK som hun hadde in en kort tid før torpedering i desember 1916.