

Nr. 09-2023

# FORENINGEN SKIPET

NORSK 1973  
SKIPSFARTSHISTORISK  
SELSKAP

Kjære lesere, her følger «Snutt» nr. 9-2023 med nye artikler og nye bilder. Jeg har koblet meg inn på tema om kvinner i reder-funksjonene, og har mer på lager. Videre litt om hvordan den gang kjente skipsmeglere fikk skip oppkalt etter seg. Litt om skip og litt om de kjente fergene på havnen i New York som alle dem som har seilt på byen, eller ellers har besøk denne store byen, vil ha sett, eller reist med. Da jeg bodde i New York i 1973-75, tok jeg fergen mellom Staten Island og Manhattan daglig i lang tid. Så disse skipene vekker minner.

Her ser vi en av de eldre fergene som nå er borte. GOLD STAR MOTHER ble bygget i 1937 og tatt ut av tjeneste i 1972. Men merk dere bilene på bildekket. Jeg opplevde en gang å ta bilen på fergen, og det må ha vært i 1973. Snart ble det rett og slett slutt på biler om bord. Bare passasjerer.



## KVINNER SOM REDERE I DNV REGISTERET FRA 1885.

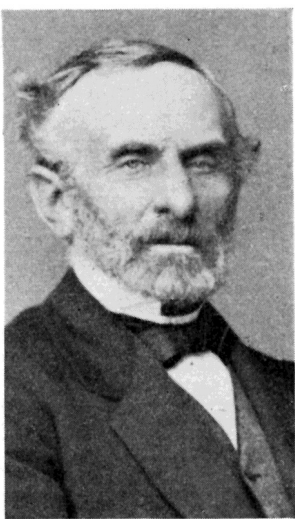
Jeg har gjennom årene samlet en god del Det Norske Veritas registre og plassert dem over en god del av veggen i et av værelsene hjemme. Det eldste er fra 1885, og dette har gitt meg mange artige vinklinger på norsk skipsfart på slutten av 1800 tallet. Dette er på en måte på tampen av seilskip av tre, og begynnelsen på dem av jern og stål. Via innspill om noe annet, førte det til at jeg satte meg ned og gikk igjennom seksjonen over redere i de enkelte registreringshavene for å se hvor mange kvinner som redere jeg kunne finne. Dette var også det første registret i DNV som hadde oversikt over alle redere og disponenter og de havner der skipene var registrert. Og stor var overraskelsen! Jeg fant hele 45 redere med betegnelse «Enke», «Enkefrue» og en eneste som sto oppført som «Frue».

Samtidig var det utrolig hvor mange byer og steder som sto oppført med mange redere og skip. Mange av dem har i de siste årene vært fullstendig uten skip og redere. Som f.eks. Åsgårdstrand, Brevik, Svelvik, Sogndal, Soon, Risør, Drøbak, Holmestrand og Hvitsten. Og en av byene med flest skip var Arendal hvor ikke et eneste dampskip var registrert, men hvor det var ca 450 seilskip bygget av treverk. En kjent reder som Chr. Th. Boe disponerte og redet 37 seilskip. Bergen på sin side hadde fler dampskip en seilskip, så slående forskjeller var det på byene i de dager.

Men så var det de kvinnelige redere. Det var slående hvordan flesteparten kun disponerte et skip kun. Det var bare tre Enker som disponerte tre skip, og en to til tre andre som hadde to skip. Gjennomgående var skipene av mindre typer, og bare et skip var på over tusen internasjonale tonn. Det var fullriggeren HERMAN LEHMKUHL på 1.309 tonn, bygget i 1875 i Molde og ført av Kaptein R. Paulsen. Disponent var H.C. Lehmkuhl's Enke. Både skip og enken var Bergens baserte. Ytterligere graving forteller at skipet ble bygget og levert til H.C. Lehmkuhl's Enke i 1875, mens det i 1885 ble overført til J.E. Lehmkuhl m.flere i Bergen. Det er lett å anta at fruen var reder for skipet inntil en sønn ble myndig eller erfaren nok til å overta. Men mer graving viser at det må ha vært Joachim E. Lehmkuhl, bror til Herman. Den ble ombygget for en lettere rigg i 1887 og seilte deretter som bark rigget. I november 1896—under samme navn og disponent—

ble hun forlatt i Atlanteren på reise fra Cardiff til Cape Town med en last kull. Cardiff og kull har jeg allerede beskrevet, men her kommer altså et virkelig tilfelle. Maleriet som viser skipet befinner seg i Bergen Sjøfartsmuseum. Skipsnavnet kommer etter mannen hennes, Herman Christopher Lehmkuhl 1819 til 1875. Det var da enken Severine overtok driften av skip. Hun var født 1822, gift 1844 og døde 1909. Men det skal sies, reder-skapet kan ha vært bare i navnet, da Joachim var en voksen mann med lang erfaring i forretning og handel. Kanskje noe med arv og inntekt etter den døde. Jeg har prøvd å «grave» frem et bilde av Severine Lehmkuhl, så det blir et bilde Herman C. Lehmkuhl selv. Han var da også en av de største rederne i Bergen i sin tid.

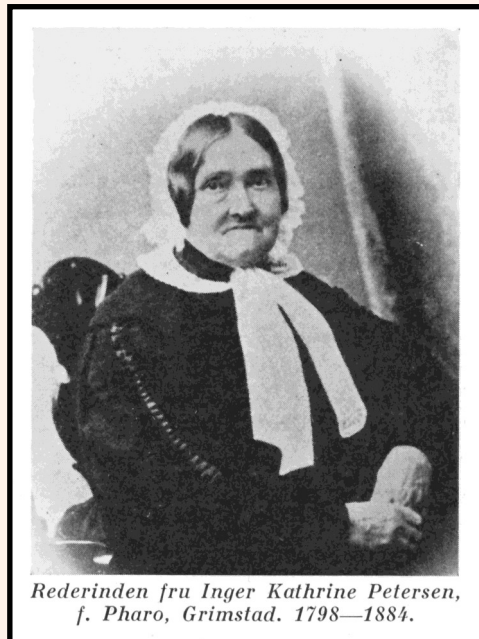




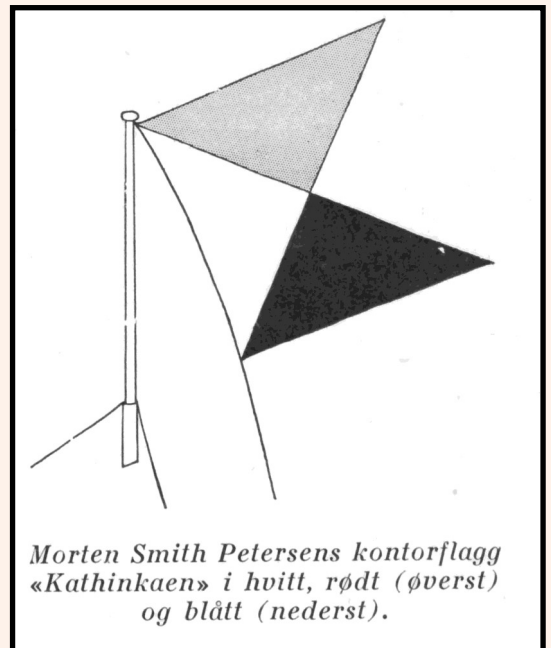
Herman Christopher Lehmkuhl  
Bergen. 1819—1875

Men går jeg ennå lenger bak i tiden i de kilder jeg har her hjemme, må jeg nevne Marie Magdalene Smith som var en enke etter general-krigskommissær Hans Smith og eier av Froland Verk. Verket hadde egne skip til å transportere jern og trelast. Skipene ble registrert i Grimstad. I 1818 disponerte fru Smith FIDISSIMA på 45 kommersesletter. Senere finner vi en annen og markert dame som reder og disponent. Det er Inger Cathrine Petersen 1798-1884. Hun var datter av en Grimstad reder Pharo, giftet seg med Fredrik Anton Petersen som også hadde arbeidet seg opp som reder. Han døde plutselig i 1830

under et besøk i Bremen. Enken var da 32 år gammel, og hun skulle vise at hun kunne mer enn å stelle huset. Hun fortsatte kramboden, trelast eksporten og rederiet i en årrekke. Blandt de skip hun

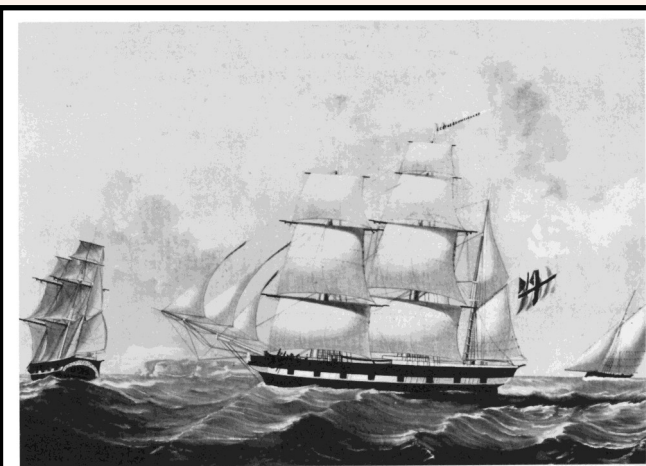


Rederinden fru Inger Kathrine Petersen,  
f. Pharo, Grimstad. 1798—1884.



Morten Smith Petersens kontorflagg  
«Kathinkaen» i hvitt, rødt (øverst)  
og blått (nederst).

hadde var briggene SOPHIE, MARGARETHE og skipet med det uvanlige navnet SPAREBANKEN bygget 1829 og forliste 1835. Et skip fikk det ganske talende navnet REDERINDEN. Nevøen til Fredrik Anton vokste opp i hjemmet til onkel og Inger Severine og han begynte selv som kjøpmann og etter hvert reder. Han ble gift med Cathinka, datter av en biskop. Flagget hans ble simpelthen kalt for «Kathinkaen» - og det var vel med innflytelse fra fru. Inger Cathrine ledet den avdøde mannens forretninger inn i 1850-årene, da nevøen mer og mer overtok. Men vi ser i bildet til venstre fra Grimstad Sjøfartshistorie at hun nevnes som re-



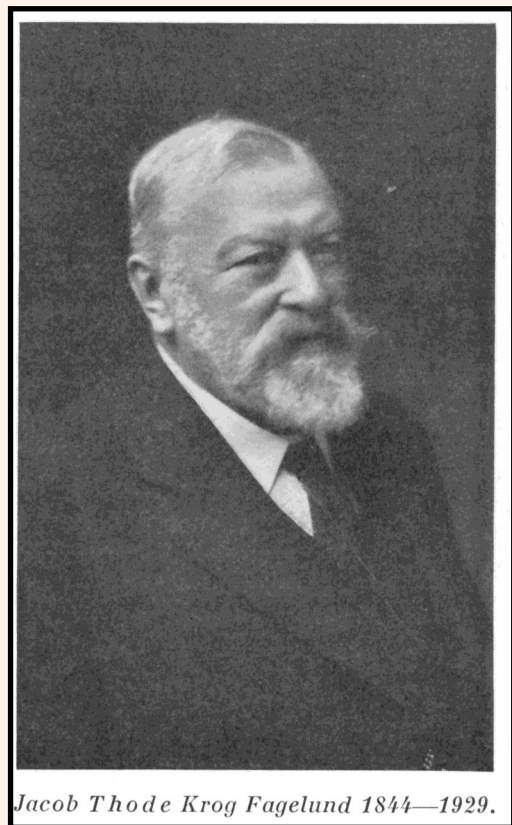
Bark Lector Schweigaard, bygget i 1840 for Inger Cathrine Petersen. Skipet fikk navn etter Morten Smith Petersens store forbilde, Anton Martin Schweigaard, tidens fremste talsmann for det frie næringsliv. - Lector Schweigaard hørte hjemme i Grimstad gjennom 49 år, inntil skipet ble solgt til Lillesand.

der av barken LECTOR SCHWEIGAARD. Det var ellers to andre enker navnt i samme bok—Hans Pedersens Enke med to brigger EMBLA og FORTUNA. Ole Pedersens Enke med fem skip—GEA, LUNA, PATRIE, ZEUS og ØRNEN. Ja damene var med. Men så kunne de regnskap og det å ta ansvar, og mye lærte de gjennom mannen. Hvorfor enker? Antagelig var det dødsfall som forlis, sykdom, infeksjoner og tilfeldigheter. Og ofte lå familiens verdier i skipene, enten det hele, eller i parter.

Og jeg kommer tilbake til kvinner som redere.

## Skipsmegler Thode Fagelund—1844-1929

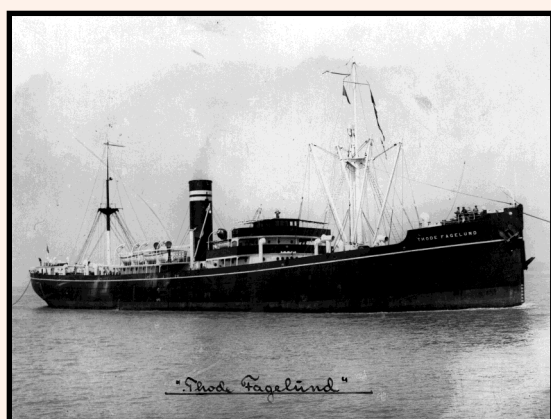
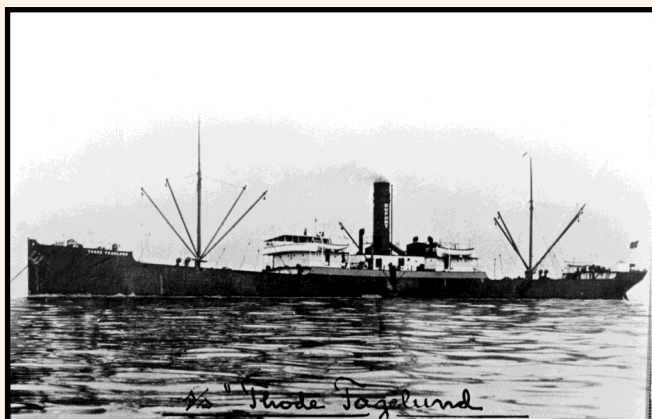
Skipsmegler Thode Fagelund, eller som han het helt ut Jacob Thode Krog Fagelund, var en norsk skipsmegler i det kjente engelske meglerfirmaet H. Clarkson som skulle få stor betydning for utviklingen av norsk skipsfart og rederier i perioden 1885 til omkring den første verdenskrig og perioden rett etter. Og det er en mann hvis navn rederiet Wilh. Wilhelmsen brukte to ganger på sine skip. Slikt gkør ikke Wilh. Wilhelmsen uten grunn. Han var født i Tønsberg, men vokste opp i Halden og ble anbefalt av Jens Amundsen (tror det var familie) til skipsmegler firmaet H. Clarkson i London hvor han begynte i 1863 bare 19 år gammel. Og så godt gjorde han det der at han ble partner i 1880. Han var den som fikk den norske avdelingen i firmaet opp til den viktigste og fikk en enorm anseelse blant norske redere. Mange hadde jo også fått sin praktiske opplæring i engelsk, shipping, befraktning og megling hos Clarkson. Han ble beskrevet som en fri, sterk og original personlighet som varetok de unge men i opplæring og fordelte oppgavene på dem alle. Han hadde mange parter i seilskip og senere dampskip, hjalp rederier med finansiering og kontakten med banker. Og ikke minst med problemer som havarier, lasteproblemer i fjerne havner og problemer med assurance, banker og vurdering av kjøp av den rette tonnasje.



Bakgrunnen for at Granlund kom til Clarkson, var ledelsen den gang som skjønte at en forbindelse med norske rederier ville være meget gunstig for meglerforretningen. Og ebste måten var å ansette en rekke unge, norske menn med teft og arbeidslyst. Første mann var Gunder Anton Aas fra Stavanger. Så kom Thode Fagelund året etter, og deretter C.A. Granlund fra Sverige. Thomas Fearnley som startet egen meglerforretning i Christiania i 1869, ble snart en viktig og nær forbindelse med Fagelund og den norske avdelingen.

Etter hvert var nok Fagelund den som sterkest utviklet Clarkson til det mest dominerende meglerfirmaet i London. Han hadde et spesielt godt anlegg for språk og snakket godt fransk og italiensk i tillegg til engelsk og norsk. Senere lærte han seg spansk i tillegg.

Her følger bilder av de to Wilh. Wilhelmsen skipene med hans navn. En skikkelig æresbevisning.



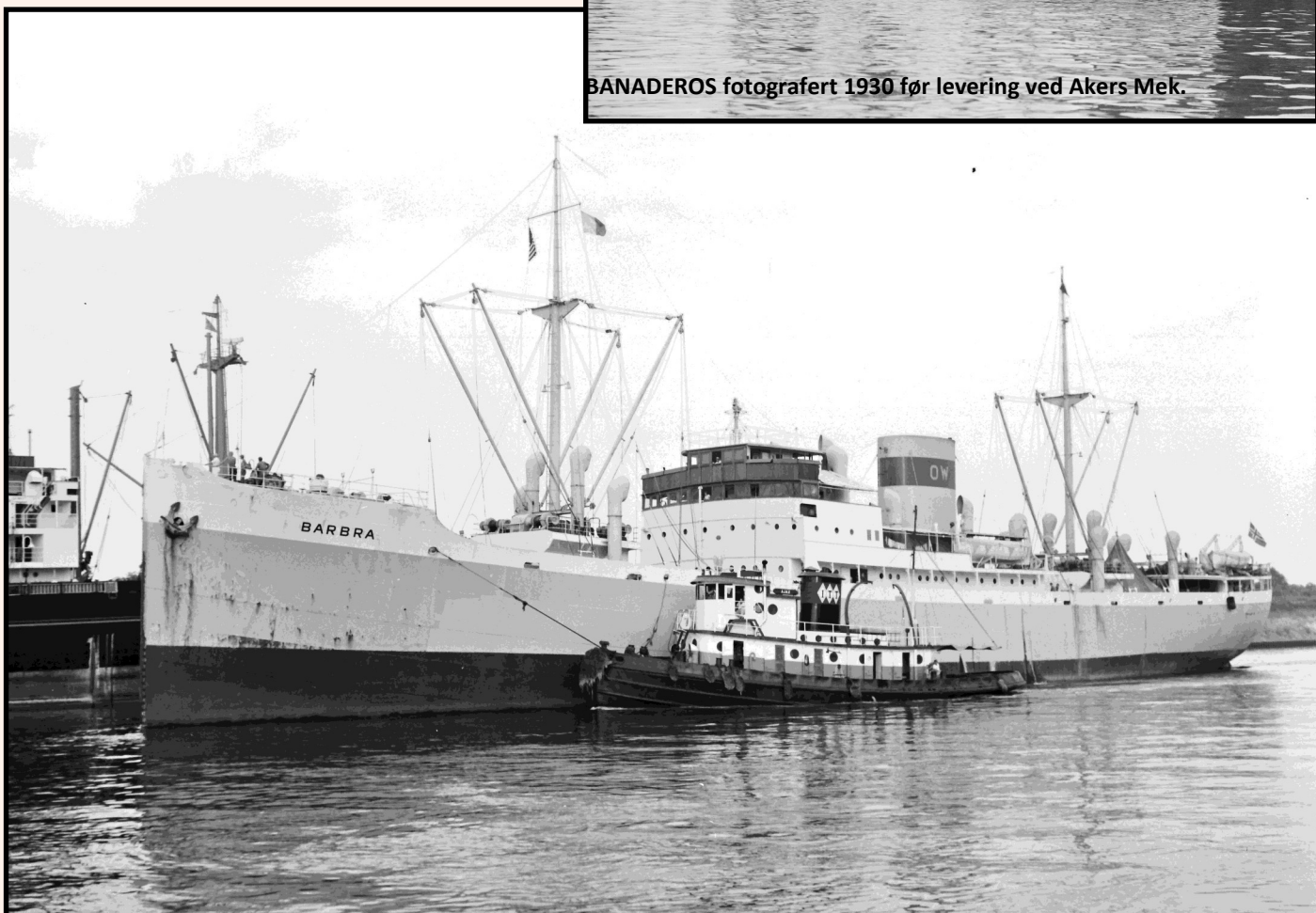
## M/S BARBRA fotografert i amerikanske farvann.

Nederst her på denne siden ser vi et fint bilde av det norske skipet BARBRA. Mange vil nok se at dette er et tidligere Fred. Olsen & Co fruktskip fra første delen av 1930 årene. Og det stemmer. Det er gamle BANADEROS bygget ved Akers Mek. Verksted i 1930. Og vi ser henne med skorsteins merket til Oluf Wallenius i Stockholm. Jeg lurte på om dette ville være en fin innledning til en liten historie om Sofie Helene Wigert, datter av Rudolf Olsen, og barnebarn til Fred. Olsen himself. Men hun overtok BAJAMAR i 1955, så dermed blir det en annen historie.

BARBRA ble disponert av T.B. Torgersen i Kongensgate15 på vegne av A/S orient og A/S Thule. Rederiet hadde bare et dampskip i tillegg. De hadde BARBRA frem til 1962 da det ble solgt til Cia. Nav. South Star Line S.A. Panama. Men det varte ikke lenge. 8. desember 1965 var det hugging i La Spezia. Det var da et 35 år gammelt kjøleskip og nok langt over sin tilfredsstillende økonomiske alder. De fire nære søsterskipene het BANADEROS, BAJAMAR, BETANCURIA og BRENAS. Alle var navn på steder på Kanariøyene. Bare BRENAS ble offer for krigen og torpedert i august 1942. De to siste hadde større lengde enn de to første, mens de to første hadde større dwt kapasitet enn de to siste. BAJAMAR ble også kjøpt av Blue Star og fikk da navnet STELLA MARINA.



BANADEROS fotografert 1930 før levering ved Akers Mek.



## New York havn og fergene som gikk der.

De fleste av oss vet at Manhattan i byen New York både er den sentrale bydelen, der de store bankene holdt til, der de fleste kontorene var, og at det ligger på en øy hvor man kommer med via broer, tunneller eller med ferge. Men hvor viktige fergene en gang var, er det nok færre som vet. Før siste krig gikk det en rekke ferger over Hudson River. Det var ferger i East River, og ikke minst—fergene ut til Staten Island ble mer og mer viktige i og med at det ble en stadig større utvikling i bebyggelsen der ute. I det hele tatt—når en ser på kartet over New York så skjønner en viktigheten av disse fergene. Og husk også, det var en stor transport av jernbanevogner på kryss og tvers, i ferger eller på lektere.

Egne minner er bare fergene til og fra Staten Island og syd-spissen av Manhattan. Og dem tok jeg mange ganger da jeg bodde i New Dorp på Staten Island og arbeidet i John Street på Manhattan fra 1973 til 1975. Dette var også en overgang fra gamle ferger til nye. MARY

MURRAY fra 1937 og hennes søstre var blitt langt opp, og det var tre ferger fra 1950/51 pluss tre ferger fra 1965 som utførte fergetjenestene. I 1981/82 kom det så to nye store ferger med kapasitet på 6000 passasjerer hver. I dag transporterer 10 ferger 25 millioner passasjerer per år.

DONGAN HILLS som vi ser til høyre var en av tre ferger levert ca 1929-30 og gikk ut av tjeneste i 1967. Og her ser vi mange rariteter fra den tiden. Blant annet står det et skilt med WOMEN på venstre side og



MEN på høyre side. (Det er umulig å skille mellom styrbord og babord her, de var like foran og bak). Passasjerene kunne gå i land i to høyder. Og vi ser i midten nede et område som kunne bli brukt til bilder. Jeg har selv en gang tatt fergen fra Manhattan til Staten Island med bil og familien bak i bilen. Det ble slutt med biler om bord mot slutten av 1990 årene, og totalt slutt etter 9/11-2001.

Fergene fulgte veldig mye det samme konseptet og når en ser bilde av en av fergene fra



1905, så er det ikke store forskjellen frem til 1938. Maskineriet var trippel ekspansjon damp til de gikk over til turbin. Så ble det diesel maskineri.

De fergene jeg reise med hadde så vidt jeg husker ikke air condition, så om sommeren var det å finne seg plass ute, under tak, og få frem avis eller bok. Om vinteren var det tidvis bittert kalt, og da var det å trekke inn. Da jeg bodde der borte, var prisen hele 20 cent en vei. I 1997 ble det



Til venstre ser vi en av dagens store ferger SPIRIT OF AMERICA bygget i 2005 med kapasitet på 4.400 passasjerer. Den nyeste fergeren er DOROTHY DAY som ble levert i år—2023. Den ser vi under.



gratis for alle. Sist jeg reiste med fergeren var det rart å seile med den uten å betale en eneste cent. I 2016 var ruten blant de mest travle fergerutene i USA. Den største er Washington State Ferries med mange ruter. Det selskapet har bare hakket flere passasjerer i året.

Slik New York ligger med fire av sine fem bydeler på øyer (bare Bronx er på fastlandet) er det lett å se hvor sterkt jernbanene har vært involverte med fergerne. Går vi over til Hudson River som skiller New Jersey fra Manhattan, vil en i tidligere tider finne en rekke ferger og fergefobindeler knyttet til ulike jernbaneselskaper. Endestasjonene deres lå i elvekanten på New Jersey siden, og siste hoppet for selskapene over elven til Manhattan var da deres ulike fergeselskaper. Ser en på kartet over Hudson Rivers nedre del, er det en myriade av ferger. Det er samtidig påfallende hvor mange finger pierer det var på New Jersey siden—eller Hoboken. Flere store rederier og linjer hadde sine faste kaianlegg på denne siden.

Den mest kjente terminalen mellom jernbane og ferge var den til Lackawanna Railroads Hoboken terminal. Den var vel like stor som den på Battery delen av Manhattan for fergerne ut til Staten Island. Men over Hudson skjedde det store ting. Bet ble bygget jernbanetunneler, bil tunneler og en bro. Dermed falt behovet for ferger over elven etter hvert bort, og den siste fergeren mellom Hoboken Terminal og Manhattan i 1967. En god venn av meg forteller at han ofte tok Lackawanna jernbane ned til Hoboken, ferge over elven for å besøke diverse reder kontorer og spørre om brosjyrer og bilder av skip. Hoboken Terminal står der fremdeles, med blant annet en nesten ikonisk hall for jernbanen. Nå brukes terminalen til mindre ferger som igjen har begynt å krysse elven. Utviklingen skyldes at det har blitt en stor utvikling av boliger ned til elven på New Jersey siden. Da er mindre og hurtige





ferger tingen. Og bil inn til Manhattan er i dag nesten en umulighet på grunn av parkering, restriksjoner, avgifter til tunneller og miljømessig uvilje.

Hoboken Terminal som vi ser til venstre, er en ikonisk milepel i transport utviklingen i New York området som kombinerte jernbane, ferger, undergrunnsbane, trikker og fotgjengere, senere også busser. Jernbanedelen har i dag hele 14 spor og kan sammenlignes med Sentralbane stasjonen i Oslo i spor og kapasitet.

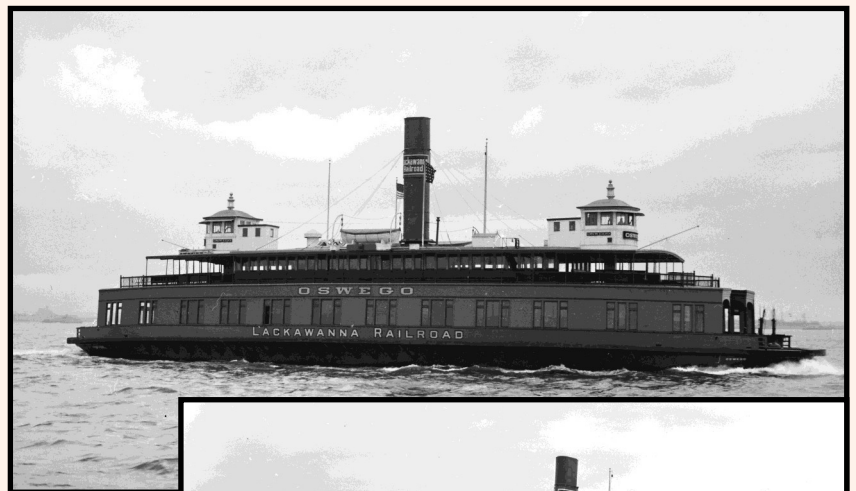
Siden det lå i kortene fra det som var utviklingen i området, ble det ikke bygget nye ferger etter krigen. De gamle fergene fikk bare fortsette til de ble fjernet på grunn av tunneller og bro. SCRANTON som vi ser under er her fotografert i 1964, og var bygget i 1905 og først



solgt i 1967 da rutesystemet ble avvirket. Så til tross for alt det moderne i New York, så kunne man fremdeles seile med det nesten antikvariske.

Jeg tar også med et bilde av OSWEGO bygget i 1893 som NETHERLANDS for så å skifte til OSWEGO i 1936, fremdeles eiet av Lackawanna Railway. Hoboken området var en bydel med mange med nederlandsk bak-

grunn. Hun ble hugget i 1956. Som en ser ble de skikkelig gamle disse Hoboken fergene. Og som en liten avslutning om disse New York fergene tar med en annen Lackawanna ferge som het ELMIRA. Hun var også bygget i 1905.

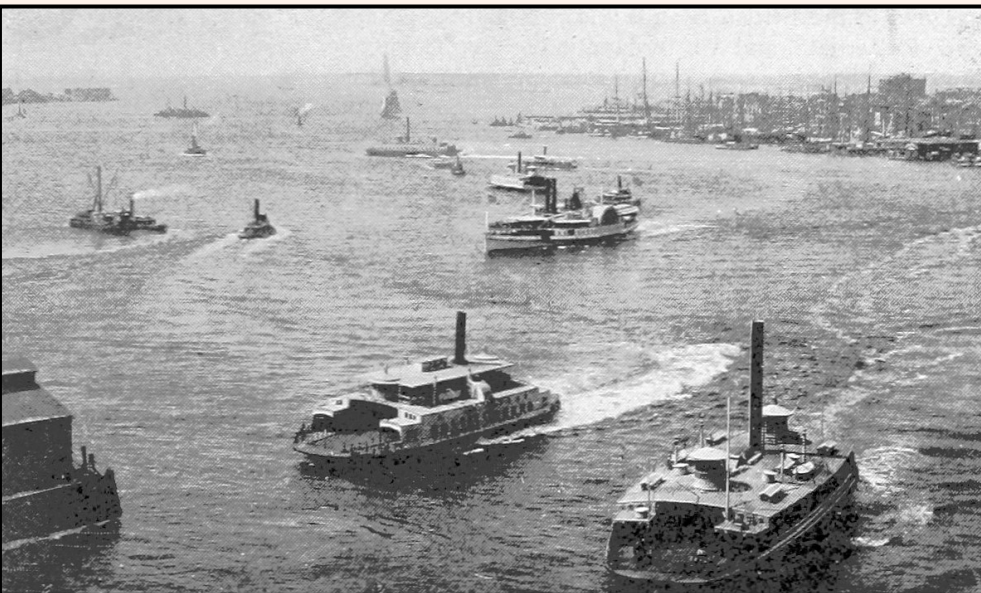






Erie-Lackawanna Railways Hoboken ferge terminal i den tiden det var topp trafikk av fergene der.

Under dette ser vi ferge-trafikken mellom Manhattan og Brooklyn i 1893 og etter at Brooklyn Bridge ble bygget. Den kom i 1883 og var da verdens største og lengste hengebro. Et yrende fergeliv!



Og her til venstre miljø bilde av en av de gamle fergenes innvendige trapper og korridorer. Dette er fra en ferge bygget i 1905 eller der-om-kring.



M/T GEZINA BRØVIG til Th. Brøvig's rederi i Farsund.

I midten HARALD JARL på vei ut fra kaia

Så følger HÖEGH ELAN

Nederst til venstre skoleskipet GANN ex SANDNES, som nå er tilbake i sin opprinnelige drakt og farger. Se bildet ved siden.

Og det siste bildet, det rett under, viser ROGALAND som veteranskip i Stavanger.

