



OSL31219180120001 STAVANGERFJORD.

1918 DS STAVANGERFJORD (OSL312191801)

[warsailors](#)

[Framdrift](#)

Type	Dampskip, passasjerer steam ship, passenger liner	Off.no (IMO):
Flagg (flag):	NOR	Havn(port): Stavanger
Byggeår (year built):	1918/04	Bnr (Sno): 821
Bygger (yard):	Cammell Laird & Co. Ltd., Birkenhead, Liverpool, England	
Eier (owner):	Den Norske Amerikalinje, Kristiania (Oslo)/Stavanger	
Disponent (manager):	Den Norske Amerikalinje, Kristiania (Oslo)/Stavanger	
Klasse (Class):	DnV +1A1	
Tonnasje (Tonnage):	7.300 tdw 12.997 brt, 7.793 nrt	
Dimensjoner (size):	Loa: 532,2'-Lbp: 330'-B: 64,2'-D: 32,6'-Dypp.: 27' 03".	
Lasthåndtering (cargo handling.)	Kapasitet: 88 passasjerer på 1. klasse, 318 på 2. klasse, 830 på 3. klasse. 6 lasteluker. 11 bommer; 1 x 15t-2 x 5t-8 x 3t. 14 vinsjer.	

Kjølemaskineri: Kun mekanisk ventilasjon
(Refr. machinery)

Navigasjonsutstyr:

Manøversystemer
(syst. for manouvering)

Dekksmaskineri
(deck machinery):

Kommunikasjon
(comm.):

Kallesignal (Call sign.): MSJR/LFSA

Fremdrift (propulsion): 2 stempel dampmaskiner (steam reciprocating), fire trinns ekspansjon (quadruple exp.). Hver 4-sylinder (balansert etter Yarrow Schlieks systemet), syl. dim.: 26,5"-37,5"-53,0"-76,0", slag/stroke: 54". 75 o. min. 1.575 NHK på hver overført til hver sin propell. Bygget ved Cammell Laird & Co. Ltd, Birkenhead, England.

Fart/forbr. (speed/cons.): 17,0 knop. Bunkerskapasitet som ny var 2.200 tonn kull.

Hjelpemaskineri (aux):

Tot. el. kraft (el. power):

Kjele(r) (boiler): 8 kullfyrte hoved dampkjeler (coal fired fire tube boilers/ildrørskjeler), hver med dim.: 16,4' x 11,9' og 4 fyrganger. Indirekte kunstig trekk (Howdens Forced Draugh fans).. Total heteflate: 24.717 ft².Arbeidstrykk: 220 psi. Bygget ved Cammell Laird & Co. Ltd, Birkenhead, England.

Bemannig (crew): pers,

Historikk:

1917 Bygget som passasjerbåt **STAVANGERFJORD** av Cammell Laird & Co. Ltd, Birkenhead, England for Den Norske Amerikalinje A/S, Kristiania/Stavanger. Sjø satt 21/05.

1918 Levert i april.

Forlot Birkenhead med kurs for New York 29/04 på sin jomfrutur. Holdt tilbake New York grunnet krigen før hun fortsatte til Kristiania (Oslo) 11/09. Kaptein var K. S. Irgens.

STAVANGERFJORD var bygget med 10 vanntette skott.

Høyden fra kjøll til brodekk var 66 fot. Utstyrt med dobbelt bunn som var brukt som vannballasttanker.

1924 Kjelene ombygget til oljefyring.

1926 Ommålt: 13.156 brt, 7.793 nrt.

1932 Modernisert hovedmaskineriet med 2 Bauer-Wach lavtrykksturbiner koblet til propellaksel via gir og hydraulisk kobling. Innsatt ved AG Weser, Bremen, Tyskland. Maskinkraft økt til 2.175 NHK (8.500 IHK v/105,8 omdr.) på hver maskin. Under sitt juleopphold ble det montert Brødr. Bauer-Nilsens smøreapparater på fremdriftsmaskineriet. En stadig stigende etterspørsel av disse apparater har oppstått. En ny landvinning for norsk industri.

1937 Modernisert og fikk nye kortere skorsteiner.

1939 Lagt opp i desember i Oslo.

1940 Rekvirert 20/09 av Die Deutsche Kriegsmarine. Planen var ombygging til hospitalskip, men ombygging ble ikke gjennomført, og hun ble liggende ved kai i Oslo som et troppe depotskip fra 03/10.

1944. Hun ble brukt som hospitalskip fra 1944, deretter VTS-transport (Verwundetentransport schiff) fra 20/09.

1945 Tilbakelevert til eierne 21/02. Benyttet som troppetransportskip mellom Norge og New York.

1946 Etter oppgradering av innredning, forlot Oslo på sin første tur over Atlanteren 31/05.

1948 Ommålt: 13.334 brt, 7.497 nrt.

1953 Krysset Atlanterhavet i desember på vei til Norge med 640 passasjerer om bord som skulle hjem til jul. Hun forlot New York 04/12. Hun var på sin 256 tur over Atlanteren med Olaf Bjørnstad som skipper og Odin Danielsen som maskinsjef. **STAVANGERFJORD** kom ut for orkan med målt hastighet på opptil 50 m/s. Styrepinnen på rorsystemet brakk og roret forsvant etter at roret hadde slått ukontrollert frem og tilbake en tid uten muligheter til å utbedre skaden. Det ble enighet om å søke nødhavn på Newfoundland som var en dagsreise unna ved å benytte en maskin på full fart og den andre til å styre med. Så tok skipper Bjørnstad en dristig beslutning: «Vi går mot Oslo direkte!». **LYNGENFJORD** kom til unnsetning men sleperen brakk. Etter en tid så fikk de øvelse i denne måten å styre på. Ferden gikk videre med en fart på rundt 12 knop. Den store taubåten **TURMOIL** var på vei for å assistere og møte dem utenfor Irland men skipperen sa at man ikke hadde behov for noe assistanse, men fulgte med som ekstra sikkerhet. Ved innløpet av Oslofjorden ble de møtt av tre slepebåter som tok over. **STAVANGERFJORD** la til kai i Oslo 17/12 etter en

overfart på 13 dager. Alle i god behold.

1959 Ommålt: 14.015 brt, 7.818 nrt.

1963 Ankom Oslo 14/12 etter sin siste tur i ruten mellom New York og Oslo.

Gjennomførte 770 kryssinger fra hun var ny.

1964 Solgt som skrap til Patt, Manfield & Co. Ltd, Hong Kong. Ankom 04/02 til Hong Kong for hugging ved Shun Fung Iron Works.

History in English:

1917 Built as passenger liner **STAVANGERFJORD** by Cammell Laird & Co. Ltd, Birkenhead, England for Den Norske Amerikalinje A/S, Kristiania/Stavanger. Launched 21/05.

1918 Delivered in April. Left Birkenhead heading for New York 29/04 on her maiden voyage. Held back in New York because of the war before leaving for Kristiania (Oslo) 11/09. Her Master was K. S. Irgens.

STAVANGERFJORD was built with 10 waterproof bulkheads. The height from keel to bridge deck was 66 feet. Equipped with double bottom which was used as water ballast tanks.

1924 Boilers converted to oil firing.

1926 Re-meas.: 13.156 grt, 7.793 nrt.

1932 Modernized the main machinery with 2 Bauer-Wach low pressure turbines connected to the propeller shaft via a gear and hydraulic coupling. Installed at AG Weser, Bremen, Germany. Machine power increased to 2.175 NHP (abt. 8.500 IHP at 105,8 rpm) on each machine.

During her Christmas stay she was also equipped with Brødr, Bauer-Nilsens lubricating apparatus on the propulsion machinery. An ever-increasing demand for these appliances had arisen. A new achievement for Norwegian industry.

1937 Modernized and got shorter funnels.

1939 Laid up in Oslo in December.

1940 Requisitioned 20/09 by Die Deutsche Kriegsmarine. Planned rebuilt to a hospital ship, but was not carried out, and she remained at the berth in Oslo as a troop depot ship (commissioned on 03/10).

1944. She was used as hospital ship from 1944, then VTS transport (Verwundetentransport schiff) from 20/09.

1945 Returned to the owners 21/02. Used as troop transporter between Norway and New York.

1946 After upgrading of the accommodation she left Oslo 31/05 for New York on her first sailing with passengers over

the Atlantic Ocean after the war.

1948 New tonnage: 13.334 grt, 7.497 nrt.

1953 Crossed the Atlantic Ocean in December on its way to Norway with 640 passengers on board who were going home for Christmas. She left New York on 04/12. She was on her 256 trip across the Atlantic with Olaf Bjørnstad as master and Odin Danielsen as chief engineer.

STAVANGERFJORD came out for hurricane with measured windspeed of up to 50 m/s. The guide pin on the rudder system broke and the rudder disappeared after the rudder had turned uncontrolled back and forth for some time without the possibility of repairing the damage. It was agreed to seek a port of refuge on Newfoundland which was a day trip away by using one machine at full speed and the other to steer with. Then skipper Bjørnstad made a bold decision: "Go to Oslo directly!". **LYNGENFJORD** came to the assistance but the towing wire broke. After a while, they were experienced in this way of steering. The journey did continue with a speed of about 12 knots. The big tugboat, **TURMOIL**, was on its way to assist and met them outside Ireland but the skipper said that he did not need any assistance, but the tug followed as extra security. At the inlet of the Oslofjord, they were met by three tugboats that took over. **STAVANGERFJORD** went alongside in Oslo 17/12 after a 13-day crossing. All safe and sound.

1959 New tonnage: 14.015 grt, 7.818 nrt.

1963 Arrived Oslo 14/12 after its last trip, on the route between New York and Oslo. Total 770 trips crossing the Atlantic Ocean.

1964 Sold as scrap to Patt, Manfield & Co. Ltd, Hong Kong. Arrived at Hong Kong 04/02 for breaking at Shun Fung Iron Works.

Kilde: Starke, Lloyds, DnV, Bladet SKIPET 4/1984 (Per H. Kjærvik), Stavanger Aftenblad 10/05-2010 v/Sven Egil Omdal, Norwegian America Line 1910-1995 av Bjørn Pedersen & F. W. Hawks, Den Norske Amerikalinje 1910-1960 av Vea, Schreiner & Seland.

*Samlet og bearbejdet av Per H. Kjærvik og Ragnar Iversen
Sist oppdatert: 10/01-2019 (RI)*