

SFJ00219300720001 DS/Fik FRANGO med to skorsteiner og A/S Thor Dahls merke i skorsteinen

## 1930 DS/Fik FRANGO (SFJ002193007)

<b>Type</b>	Dampskip, hvalkokeri / steam ship, whaling factory	Off.no (IMO):
Flagg (flag):	USA	Havn(port): Wilmington, Delaware
Byggeår (year built):	1917/05	Bnr (Sno): 339
Bygger (yard):	Chester Shipbuilding Co. i Chester, PA., U.S.A	
Eier (owner):	The American Whaling Co. Inc., (Lars Christensen, Sandefjord), Delaware, USA	
Disponent (manager):	A/S Thor Dahl, Sandefjord	
Klasse (Class):		
<b>Tonnasje (Tonnage):</b>	8.220 tdw., 6.631 brt, 4.547 nrt	
Dimensjoner (size):	Loa: 401,9, B: 54,3, D: 30,2, dypg.: 26' 6 1/2"	
Lastehandterings syst. (cargo handling.)	Lastekapasitet ca 45.000 fat hvalolje i faste tanker	
Fangstutstyr (catching equipm.):	16 x presskjeler 2 x Hartmann apparater 4 x hvalolje separatorer.	
<b>Navigasjonsutstyr:</b>		
Manøversystemer (syst.for manouvering)		
Dekksmaskineri (deck machinery):		
<b>Kommunikasjon (comm.):</b>		
Kallesignal (Call sign.):	KJKS (amerikansk)	

**Fremdrift (propulsion):** 1 x stempel dampmaskin (steam reciprocating), trippel ekspansjon, 3-sylindret, syl. diam.: 27"-44"-78", slag/stroke: 48", 569 NHK, bygget av Lilleshall Engineering Co., Oakengates, Staffs

Fart/forbr.(speed/cons.): 12,0 knop

Hjelpemaskineri (aux):

Tot.el.kraft (el.power):

Kjele(r) (boiler): 3 x dampkjeler, oljefyrte m/3 fyganger, heteflate (HF): 8.862 ft<sup>2</sup>. Bygget av Camdon USA

**Bemanning (crew):** pers,

**Bysseutstyr  
(galley equipment):**

**Historikk:**

**1917** Bygd som turbin tanker **GOLAA** ved Chester Shipbuilding Co., Chester, PA., U.S.A. for Fridthjof Siegwarth, Tønsberg. Sjøsat 25/11-1916, levert i mai 1917.

**1920** Carl Wildhagen & Co, Sandefjord tok over skipet som var på ca.9.000 tdw. Sandefjords antatt første turbintanker.

**1926** Haldor Virik overtok rederiet Kap medfølgende en del tonnasje fra Wildhagen. Blant dem var også tankeren **GOLAA**.

**1927** Ankommer Sandefjord 28/09. Registrert i Sandefjord.

**1928** Forhaler til Vera Fedtrafineri fra Framnæs mek. Værksted 10/01-1928. Avgikk havnen i Sandefjord 12/01-1928. Ankom havnen i Sandefjord 08/05. Går videre til Fredrikstad for ombygning til hvalkokeri. Ankommer på ny Sandefjord 16/09, og dokksettes i tiden 17/09 til 20/09. Forlater Sandefjord 23/09. Ankom Framnæs mek. Værksted fra Vera Fedtrafineri 14/10-1928. Hvalfangerselskapet Frango A/S (Haldor Virik), Sandefjord blir etablert 10/12-1928.

**1929** Ankommer Sandefjord 30/04. Forhaler til verkstedet 28/05 for ettersyn. I dokk i tiden 08/08 til 23/08. Forhaler fra verkstedet 08/09 og forlater Sandefjord dagen etter.

**1930** Bryde og Dahls Hvalfangerselskap (Lars Christensen), Sandefjord tok over kokeriet i januar etter oppkjøp av aksjer (941 av 1500 aksjer) og derav kontrollen over selskapet.

Ankommer Sandefjord 29/04. Avgår Sandefjord for lossing 05/05.

Solgt 04/06 til The American Whaling Co., Inc., (Lars Christensen (A/S Thor Dahl), Sandefjord), Delaware, USA for \$160.000 og 24.000 av 47.000 aksjer i selskapet.

**FRANGO** returnerer til Sandefjord 07/07 for igjen å avgå 07/08. Registreres i Wilmington, Delaware USA og overført til Amerikansk flagg i august.

Fra nettsiden "Warsailors":

*"I 1930 årene, disponert i A/S Thor Dahl, Lars Christensen oppnådde aksjemajoritet i Hvalfangerselskapet Frango A/S, Sandefjordgjennom sitt selskap Bryde og Dahl. Samme år ble **FRANGO** solgt til The American Whaling Co, fremdeles med Lars Christensen som disponert. Meningen med transaksjonen var å omgå import skattene til USA. Det kunne man om hvaloljen ble produsert på amerikansk kjøp. Som det eneste hvalkokeri bygget i USA, kunne dette kokeriet av den grunnen registreres i USA, etter amerikansk lov. Men krisen i Amerika og kollapsen i hvaloljemarkedet gjorde at selskapet tapte store penger".*

Turbinmaskineriet blir fjernet og en stempel dampmaskin av type trippel ekspansjon blir installert. Dampmaskinen var 3-sylindret med en syl. diam. på 27"-44"-73", slaglengde 48". Bygd av Lilleshall Engineering Co., Oakengates, Staffs.

Gikk fra New York 01/09, som det første amerikanske kokeri i moderne tid, for å drive pelagisk fangst.

**1931** Fangsten ble bra sesongen 1930/31, men krisen i USA gjorde at det var umulig å få solgt oljen på det amerikanske markedet. Etter sesongen 1930/31 ble **FRANGO** lagt i opplag, med oljen inne, inntil den i 1935 ble solgt til europeiske kjøpere. Den siste sesongen i Sydishavet var med dette over.

I tiden 1930/35 hadde selskapet et tap på \$ 375.000.

**1932** Ankommer Sandefjord og verkstedet 13/12.

**1933** Dokksettes på Framnæs mek. Værksted i tiden 16/01 til 04/02. Forhales fra verkstedet 10/02.

**1935** Ankommer verkstedet 14/12.

**1936** Dokksettes ved Framnæs mek. Værksted i tiden 25/03 til 02/04-1936. Forhales fra verkstedet 20/04 og avgår Sandefjord 05/05 med kurs for hvalfeltene i Australia.

Fanger i sommerhalvåret, den australske vintersesongen, på kysten av Australia. Fangsten ble drevet utenfor Shark Bay med seks hvalbåter. Målet var knølhval.

Ankommer Sandefjord 21/12-1936.

**1937** Forhales til verkstedet 29/01 for ettersyn. Dokkes inn fra 17/03 til 24/03. Forhales fra verkstedet 16/04. The Western Australian Government gir tillatelse til to ekspedisjoner å drive fangst av knølhval innenfor deres territoriale grenser.

De to ekspedisjoner var **FRANGO** og **ULYSSES** med til sammen 14 hvalbåter. Begge under amerikansk flagg,

men med norske eiere.

Utbytte for sommeren 1937 ble 53.013 fat med 6 hvalbåter. Etter endt sesong sommeren 1937 hadde selskapet tjent opp tapet det hadde mellom 1930/35. Etter endt sesong setter kokeriet kursen for Sandefjord. **1938** Kokeriet ankommer Sandefjord 22/01. Forhøler til verkstedet for ettersyn 21/02. Dokksettes i tiden 01/03 til 10/03. Forlater verkstedet og Sandefjord med kurs for hvalfeltene i Australia 30/04.

**FRANGO** er tilbake i Shark Bay, Australia med hvalbåtene **THORFINN**, **FEMERN**, **GVASS II**, **HAUKEN**, **POL I** og **POL V**. Fangsten startet 15/05 og ble avsluttet 24/10-1938. Denne sesongen ble resultatet 917 knølhval og utkoket ble 42.550 fat hvalolje.

Ved ankomst til kokeriets fortøyningsplass på piren ved Staten Island, N. Y. blir en rapport fra fangste overlevert av fangstinspektøren fra US Coast Guard, som hadde vært med på turen. Et døgn senere hadde amerikanske myndigheter beslaglagt skipets \$500,000 last, forseglet den og ilagt selskapet en bot mot skipets 423 tonn hvalolje. Saken gikk for det meste på fangst av hval som ikke holdt mål, samt fangst av hundyr med unger. Dette var slutten på **FRANGO's** karriere som kokeri.

**1939** Solgt/overført til Frango Corporation (A/S Thor Dahl), Panama (New York?) i desember. Konvertert til tanker 1939/40. Omdøpt **CLIFFORD** og registrert i New York.

**1941** Solgt til Japan, omdøpt **HAKKO MARU**, brukt som tankskip.

**1944** Senket av en torpedo fra amerikanske **USS BLUEFISH** (Cdr. G.E. Porter) 04/01-1944 under gange I en japansk konvoi utenfor kysten av Indo-Kina i posisjon 07°10'N, 108°28'E.

#### History in English:

**1917** Built as steam tanker **GOLAA** by Chester Shipbuilding Co., Chester, PA., U.S.A. for Fridthjof Siegwarth, Tønsberg. Launched on 25/11-1916, delivered in May 1917.

**1920** Sold to D/S A/S Kap (Carl Wildhagen & Co), Sandefjord. Name unchanged. Probably the first turbine ship registered in Sandefjord.

**1926** The control of the company Kap taken over by Haldor Virik, Sandefjord. In the fleet from Kap there was several general cargo ships, but also the tanker **GOLAA**.

**1927** Arrived Sandefjord 28/09. Renamed **FRANGO**, and registered in Sandefjord.

**1928** Shifted to Vera Fedtrafineri from Framnæs mek. Værksted 10/01-1928. Left the port of Sandefjord 12/01-1928. Returned to Sandefjord 08/05. Left for

Fredriksstad mek. Verksted, Fredrikstad for conversion to a whale-processing factory.

Returned on new to Sandefjord 16/09, and went to dry dock the days of 17/09 to 20/09. Leaving Sandefjord 23/09.

Arrived Framnæs mek. Værksted from Vera Fedtrafineri 14/10-1928.

The company Hvalfangerselskapet Frango A/S (Haldor Virik), Sandefjord (Whaling Company Frango) was established 10/12-1928.

**1929** Arrival Sandefjord 30/04. Shifted to the repair yard 28/05 for maintenance. In dry dock in the days between 08/08 and 23/08. Shifted from the repair facilities 08/09 and left Sandefjord the following day.

**1930** Taken over by Bryde & Dahls Hvalfangerselskap (Lars Christensen (A/S Thor Dahl)), Sandefjord as they did get the majority of shares (941 of 1.500).

Arrival Sandefjord 29/04. Left Sandefjord 05/05 for discharging.

On 04/06 a decision was taken to sell the factory ship to The American Whaling Co. (Lars Christensen as manager), Inc. Wilmington, Delaware, USA for \$ 160.000 and 24.000 of 47 000 shares in the company. Returned to Sandefjord 07/07 and again leaving 07/08.

The factory ship was registered in Wilmington and carrying the American flag from August.

As told by the website "Warsailors":

*"In 1930, the manager of Thor Dahl, Lars Christensen obtained the majority of the shares of Hvalfangerselskapet Frango A/S, Sandefjord (Whaling Company Frango), through his company Bryde og Dahl. That same year the whale factory Frango was sold to the The American Whaling Co., but still with Lars Christensen as manager. The purpose of the transaction was that the whale oil could then (as American produced oil) be imported tax free to the USA, and as the only Norwegian whale factory built in the US, Frango was the only one that could be registered there, according to American law. But the crisis in the US and the collapse of the whale oil market resulted in enormous losses to the company".*

Steam turbine replaced by a reciprocating steam engine of triple expansion type, 3-cylinders, cyl. diam.: 27"-44"-73", stroke: 48". Built by Lillehall Engineering Co., Oskengates, Staffs.

Left New York 01/09, heading for the whale ground in the Southern Seas as the first American factory ship in modern time to take part in the Pelagic whaling in the Southern Seas.

**1931** After the end of 1930/31. The result had been good, but the crises in the US made it impossible to sell

the oil inland US. The result was to use the factory as storage tanker. Her time as factory ship in the Southern Seas had ended.

This last until 1935 as her cargo was sold to European buyer for a good price. Until then, the company had a loss of \$ 375.000.

**1932** Arrived Sandefjord and the yard at Framnæs 13/12.

**1933** Docked in at Framnæs mek. Værksted from 16/01 to 04/02. Shifted from the yard to storage place 10/02.

**1935** Arrived the repair yard 14/12.

**1936** In dry dock at Framnæs mek. Værksted from 25/03 to 02/04-1936. Shifted from yard to storage 20/04, and departed Sandefjord 05/05 with her course set for the whaling ground in Australia.

Catching in Australian waters during Australian winter season. Hunting in the waters round Shark Bay with six catchers. The catch was humpback whale.

**1937** Shifting to the repair yard 29/01 for maintenance. In dry dock from 17/03 to 24/03. Shifted from yard to storage 16/04.

The Western Australian Government give permission for two expeditions to catch humpback whale within their coastal waters. Those expeditions was **FRANGO** and **ULYSSES**, with 14 catchers. They had one thing in common, both factory ship carrying the American flag, with Norwegian owners.

Production result for the summer of 1937 was 53.013 bbls with 6 catchers. After end of another good season, the company now had covered the loss from the time 1930/35

**1938** The factory arrived Sandefjord 22/01. Shifting to repair yard at Framnæs 21/02. Docked in from 01/03 to 10/03. Left the yard and Sandefjord, heading for the whaling ground in Australia 30/04.

**FRANGO** is back in Australia with her 6 catchers, **THORFINN**, **FEMERN**, **GVASS II**, **HAUKEN**, **POL I** og **POL V**. Whaling commenced 15/05 and ended 24/10-1938. This season the result was 917 humpback whales, and the result was 42.550 barrels of oil.

At arrival her pier off Staten Island, N. Y, a report from the whaling was handed over to US officials. Twenty-four hours later U. S. officials seized the ship's \$500,000 cargo, sealed it, and filed a libel action against 423 tons of her whale oil. The accusation was mostly for catching undersize whales and cows with their young.

This was the end of her career as a whaling factory ship.

**1939** Sold to Frango Corporation, Panama/New York in

December. Converted to tanker 1939/40. Renamed **CLIFFORD**.

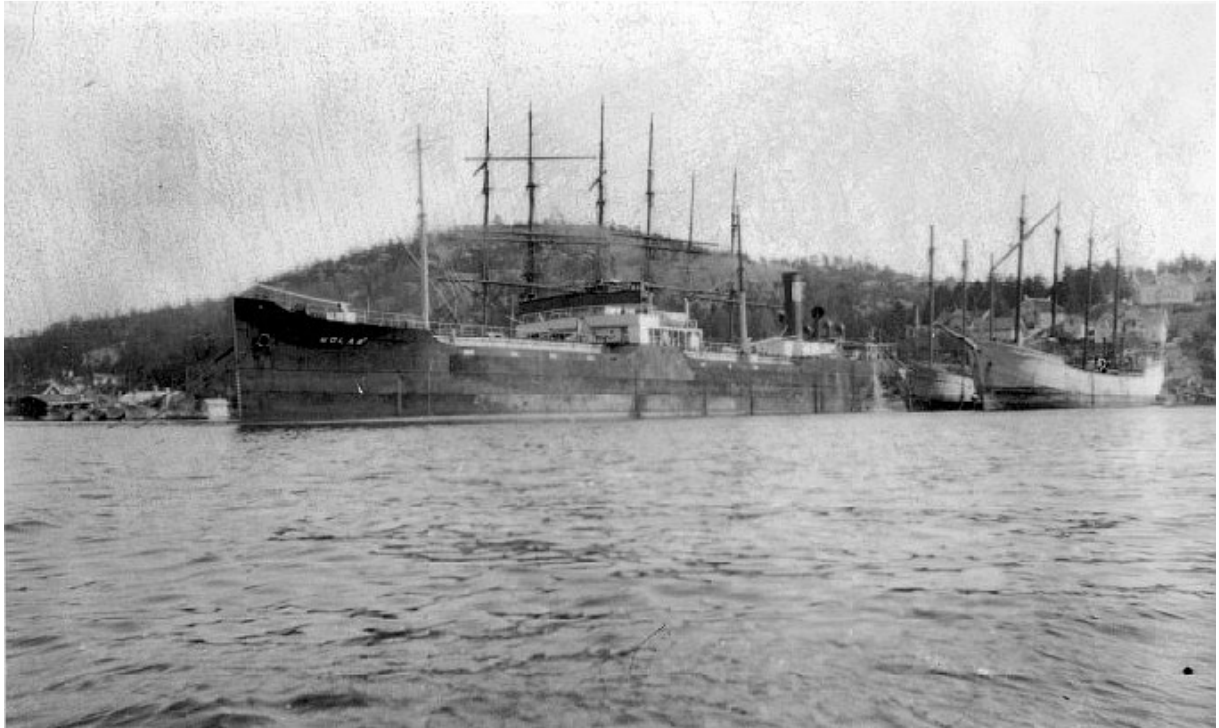
**1941** Sold to Japanese owners, renamed **HAKKO MARU**. Served as a tanker.

**1944** Sunk by a torpedo from **USS BLUEFISH** (Cdr. G.E. Porter) on 04/01-1944 whilst in a Japanese convoy off the Coast of Indo-China in position 07°10'N, 108°28'E..

*Kilde: Narve Sørensen, Tormod Ringdal, www.warsailors.com, DnV reg.-1935, Norsk Hvalfangst-Tidende 1937 og 1939, www.wrecksite.eu.  
Samlet og bearbejdet av Ragnar Iversen  
Sist oppdatert: 23/03-2015 (RI)*



SFJ00419260120002 DS/Fik FRANGO med Haldor Viriks skorsteinsmerke.



*SFJ00419260120001 FRANGO som GOLAA, før ombygning i Fredrikstad.*