



SFJ00219620120001 TT THORSHALL. Bilde fra Thor Dahl arkivet

1962 TT THORSHALL(2)(SFJ002196201)

Type	Dampskip, turbin, tanker / steam ship, turbine, tanker	Off.no (IMO): 5536023
Flagg (flag):	NOR	Havn(port): Sandefjord
Byggeår (year built):	1962/01	Bnr (Sno): 188
Bygger (yard):	Uddevallavarvet A/B, Uddevalla, Sverige.	
Eier (owner):	A/S Odd og A/S Ørnen, Sandefjord.	
Disponent (manager):	A/S Thor Dahl, Sandefjord.	
Klasse (Class):	DnV +1A1 Tankskip for oljelast	
Tonnasje (Tonnage):	42.709 tdw, 27.040 brt, 17.035 nrt	
Dimensjoner (size):	Loa: 723,5'-Lbp: 685,0'-B.: 97,2'-D: 49' 3''-Dypg.: 36' 9½".	
Lasthåndteringsyst.	23 tanker; 6bb-11s-6sb.	

(cargo handling.)	4 x lossepumper med total kapasitet 5.000 m ³ /time.
Kjølemaskineri (Ref. machinery):	
Navigasjonsutstyr:	Radar, gyrokompass, ekkolodd, autopilot og peileapparater.
Manøversystemer (syst. for manouvering)	
Dekksmaskineri (deck machinery):	Dampdrevne fortøyningsvinsjer og ankerspill fra Pusnes mek. Verksted, Arendal.
Kommunikasjon (comm.):	Komplett radiostasjon, VHF radiotelefoni type NERA CS20MA.
Kallesignal (Call sign.):	JXQJ
Fremdrift (propulsion):	2 x dampturbiner (steam turbines) giret til 1 propellaksel. 19.500 AHK ved 102 o.min. Bygget av General Electric Co., Lynn, Mass, USA.
Fart/forbr. (speed/cons.):	16,0 knop ved et forbruk på 80 t/døgn. Bunkerskapasitet 4.584 t.
Hjelpemaskineri (aux):	2 turbogen., hver 600 kW. 1 dieselgen. nød 99 kW.
Tot. el. kraft (el. power):	1.200kW/440-220-115VAC/60Hz.
Kjele(r) (boiler):	2 x vannrørskjeler (water tube boilers) med overhetere. Samlet heteflate 16.620 ft ² . Arbeidstrykk 700-645 psi. Bygget av Foster Wheeler Corp., Mountaintop, PA, USA. 1 damp/dampgen. med arbeidstrykk 125 psi.
Bemanning (crew):	52 pers,
Historikk:	1956 A/S Thor Dahl bestilte to 34.000 tdw tankskip. Den ene fikk navnet THORSVAAG og levert i 1958. 1959 Den andre kontrakten ble lagt om til en 40.000 tdw tanker. 1961 Bygget som THORSHALL ved Uddevallavarvet A/B, Uddevalla, Sverige for A/S Odd og A/S Ørnen (A/S Thor Dahl), Sandefjord. Sjø satt 29/08. 1962 Prøvetur 02/01, levert 26/01. Kaptein var Hans Andreassen. Gikk i løsfart til sommeren da hun gikk inn på en 18 måneders kontrakt med SHELL.

1964 Ankom i mai Sandefjord for opplag. Brøt opplaget i juni og gikk inn på en 5-års kontrakt med Caltex.

1965 Grunnstøtte 02/11 kl. 04.14 lokal tid på nordvestpynten av Java, Indonesia ved innløpet til Sundastredet mens hun var på reise fra Botany Bay, NSW, Australia til Dumai, Sumatra, Indonesia i ballast. Fikk store skrogskader i den tunge sjøen. Skipet var bemannet med 14 norske offiserer, samt 35 kinesere fra Hong Kong.

Kapteinen ba om rask evakuering av 5 offiserskoner og et barn.

Indonesiske helikoptre evakuerte 27 mannskap 05/11. Resten av mannskapet, 13 personer ble evakuerte 13/11.

1966 Skipet erklært totalt tap 05/01. Bragt flott 29/09 av japanske bergere og slept til Singapore.

1970 Solgt som skrap. Ankom 24/06 under slep til Kaohsiung, Taiwan for hugging.

History in English:

1956 A/S Thor Dahl ordered two 34.000 tdw tankers. One was named **THORSVAAG** and delivered in 1958.

1959 The other contract was changed to a 40.000 tdw tanker.

1961 Built as **THORSHALL** at Uddevallavarvet A/B, Uddevalla, Sweden for A/S Odd og A/S Ørnen (A/S Thor Dahl), Sandefjord. Launched 29/08.

1962 Sea trials 02/01, delivered 26/01. Master Hans Andreassen.

Sailed in the spot marked until summer when she entered a 18 months charter to SHELL.

1964 Arrived in May at Sandefjord for layup. In trade again in June when she entered a 5-years charter to Caltex.

1965 Stranded 02/11 at 04.14 local time on the north west point of Java, Indonesia at the entrance to the Strait of Sunda whilst on a voyage from Botany Bay, NSW, Australia to Dumai, Sumatra, Indonesia in ballast. Sustained heavy hull damages in the heavy sea.

The vessel had 14 Norwegian Officers, and 35 China crew from Hong Kong.

The Master asked for an immediate evacuation of 5 officers wives and one child.

Indonesian helicopters evacuated 27 crew 05/11. the remaining

13 persons were evacuated 13/11.

1966 Declared a total loss 05/01. Refloated 29/09 by Japanese salvors and towed to Singapore.

1970 Sold as scrap. Arrived 24/06 in tow at Kaohsiung, Taiwan for demolition.

Kilde: Thor-Glimt, Ragnar Andersen, boken "De norske Uddevalla skipene" av Dag Bakka jr., DnV, Lloyd's, Starke.

*Samlet og bearbejdet av Ragnar Iversen
Sist oppdatert: 06/10-2015 (RI)*



SFJ00219620120002 TT THORSHALL under brua i Sidney. Bilde via Narve Sørensen/Thor Dahl arkivet.

(Fra Thor-Glimt Nr.17 Desember 1965)

TT THORSHALL

Det tre år gamle skipet - rederiets eneste turbinskip - blir muligens oppgitt som tapt etter grunnstøtningen på Java. Skipet er på 42.708 tonn dødvekt, bygget ved Uddevallavarvet, og gikk på et fem års tidscerteparti for Dutch Caltex da ulykken skjedde. Skipet var på ballastreise fra Botany Bay hvorfra det gikk 23. oktober til Dumai på Sumatra hvortil det var ventet 4. november.

Til alt hell ble alle ombordværende reddet iland helt uskadd, men -det var en nervepirrende og dramatisk tid mens redningsaksjonen sto på. På grunn av avstandene og kommunikasjonsforholdene var det i høy grad også spennende dager og netter i rederiet, hos våre agentforbindelser i Bangkok og Singapore og på de norske utenriksstasjoner i Bangkok og Djakarta. Kontinuerlig telex- og telegramvakt ble holdt på kontorene, kontakter ble opprettet med de indonesiske myndigheter, forespørslser om hjelp ble sendt ut, alt i den eneste og viktigste hensikt: først å redde menneskeliv, dernest om skipet kunne berges. Vi skal kort referere det som skjedde fra dag til dag slik som det kom til uttrykk gjennom de informasjonen som rederiet mottok :

2. november :

Kapteinen telegraferer at skipet er grunnstøtt klokken 04.14 lokal tid med full fart på stranden på vestpynten av Java i innløpet til Sundastredet, posisjon 6 grader 50 minutter syd, 105 grader 23 ½' minutter øst. Skipet står utsatt i pålandsdønninger og ligger tvers i sjøene. Det hugger adskillig, men værforholdene er gode, og det er foreløbig ingen fare for de ombordværende. Skipet har 14 norske offiserer ombord samt 5 hustruer og ett barn. Besetningen består av 35 kinesere fra Hong Kong.

Straks etter grunnstøtningen sendte skipet ut anmodning om øyeblikkelig assistanse. Dampskipet **NEGO STAR** tilhørende Wallem & Co., Bergen, kom frem klokken 16.00 lokal tid og ligger ved havaristen.



3. november :

Store sjøer bryter over havaristen og **NEGO STAR** kan ikke gjøre noe. **TT THORSHALL** har sendt ut nødmelding, og kapteinen ber om helikopterassistanse for å redde de 55 som er ombord. Men redningsaksjonen vanskeliggjøres på grunn av de politiske forhold fordi skipet ligger så nær Indonesia. Gjennom den norske ambassade i Bangkok har ambassadør Ivar Melhuus anmodet de indonesiske myndigheter om å organisere en hjelpeaksjon. Kapteinen telegraferer at situasjonen ikke har forverret seg siden grunnstøtningen. Leif Høeghs **HØEGH CAPE** har meldt at den er på vei til havaristedet. En japansk sjøgående taubåt **DIASHO MARU No.1** er på vei til **TT THORSHALL**. Om den kan gjøre noe, er i øyeblikket uvisst. Livbåtene kan ikke brukes slik været nu er, og vi har ikke fått bekreftelse på at helikopterene er kommet frem. Det er opprettet et meget godt samarbeide med den indonesiske marineattachéen som sier at Indonesia vil tillate et hvilket som helst marinefartøy å gå til hjelp. Rederiet har også vært i kontakt med den britiske og amerikanske marine.

4. november :

Stemningen ombord på **TT THORSHALL** er god, og kapteinen betegner situasjonen som lysere. Han opplyser videre at skipet har hatt besøk av et indonesisk helikopter som etterlot beskjed om at det vil komme tilbake for å hente de 5 kvinnene og barnet som er ombord. Liberiatankeren **GANASELLA** ligger ved havaristen. Oslobåten **HØEGH CAPE** er gått videre mot Singapore etter beskjed fra **TT THORSHALL's** kaptein fordi den ikke kan gjøre noe avtrekksarbeid. Skipet står hardt på grunn mellom 50 og 100 meter fra land.



5. november :

Bortsett fra kapteinen og 12 andre norske offiserer ble hele resten av mannskapet tatt iland av helikopter. Av disse er 5 kvinner og ett barn samt 18 kinesere som er brakt til Djakarta. Følgende er evakuert :

Fru Hjørdis Ask

Fru Grete Gulbrandsen med hennes 13 måneder gamle sønn Odd

Fru Brit Hansen

Fru Hjørdis Gulbrandsen

Maskinassistent Karsten Andersen.

Vaktholdet ved havaristen er overtatt av Haugesunds båten **HOI HOUW** idet Liberiatankeren **GANASELLA** er gått videre. Den japanske slepebåten som var meldt å være underveis er ennå ikke kommet frem.

7. november :

9 norske offiserer er fremdeles ombord i **TT THORSHALL**. 21 er ombord i **HOI HOUW** som er på vei til Singapore via Christmas Island. De 9 norske offiserer vil bli stående ombord i **TT THORSHALL** i noen dager fremover med mindre situasjonen forverrer seg og det blir alvorlig fare på ferde. Det arbeides intenst med å få bergingsekspertene og bergingsbåter frem til **TT THORSHALL**.

8. november :

Situasjonen for havaristen har ikke forverret seg.

9. november :

Bergingsmulighetene for **TT THORSHALL** ser ut til å bli vanskelige. Det er bestemt at det hollandske bergingsselskapet Smit Internationale Sleepdienst, Rotterdam, skal forsøke å berge **TT THORSHALL**. To av selskapets båter **RODE ZEE** og **BARENTSZ ZEE** skal gå til skipet og forsøke å trekke det av. Førstnevnte båt ventes å kunne være fremme om ca. 10 dager, den andre om ca. 14 dager. En hollandsk bergningsekspert flyr til Djakarta og vil straks forsøke å komme ombord i **TT THORSHALL** ved hjelp av helikopter. 9 norske offiserer står fremdeles ombord i **TT THORSHALL** hvor situasjonen er uforandret, bortsett fra at skipet nu har gravd seg noe ned i sanden. Været er bra. Den japanske bergningsbåten hadde ikke tilstrekkelig utstyr ombord til redningsforsøket og er blitt opptatt med annet oppdrag

10. november :

De 7 første som ble brakt iland med helikopter kommer hjem til Fornebu med fly fra Djakarta. Maskinsjef Olaf Ask og elektriker Jan Edgar Hansen reddet iland av helikopter fra det indonesiske flyvåpen. De resterende 7 vil bli brakt i land i løpet av dagen. Ingen umiddelbar fare ombord på **TT THORSHALL**. 4 nordmenn, overstyrmann Røed, førstemaskinist Gulbrandsen, annenmaskinist Davidsen og pumpemann Hem, og 17 kinesere er ombord i **HOI HOUW** på vei til Singapore via Christmas Island

15. november :

De 7 siste offiserene har nu forlatt fartøyet og er kommet til Djakarta med helikopter. Tidligere var 2 offiserer landsatt, og de 9 skal foreløpig bli i Djakarta for eventuelt å bistå under bergingsforsøkene.

TT THORSHALL har fått lekkasjer i tankene, og det er nu blitt lekkasje også i maskinrommet. De siste ombordværende ble landsatt av sikkerhetsmessige grunner, blant annet fordi været har forværret seg.

16. november :

4 offiserer kom hjem til Fornebu med fly fra Singapore. De var blant dem som ble tatt ombord i **HOI HOUW** .

18. november :

TT THORSHALL kan neppe berges. Maskinrommet er fylt med vann og sand, og sjøene slår helt opp på båtdekket. Skipet har 5 graders slagside og store lekkasjer i tankene. Det er sunket så dypt i sanden at det stikker 50 fot akterut og 30 fot forut. Aktre pumperom er fylt med fyrølje. De 2 hollandske bergningsekspertene har vært ombord i skipet. Bergingsutsiktene synes meget vanskelige, for ikke å si umulige. Ytterligere 6 offiserer er kommet hjem med fly fra Djakarta:

Annenstyrmann	Roar Alf Larsen
Telegrafist	Svein Jørgen Raaen
Tredjemaskinist	Mathias Næss
Tredjemaskinist	Jan E. Larsen
Tredjemaskinist	Harald Gulbrandsen
Elektriker	Jan Edgar Hansen.

Kaptein Hans Andreassen, førstestyrmann Anders Larsen og maskinsjef Olav Ask kom hjem 7. desember etter at sjøforklaring var avholdt i Djakarta.



SFJ002196201 TT THORSHALL på havnen i Singapore etter bergningen. Thor Dahls arkiver



SFJ002196201 TT THORSHALL på havnen i Singapore etter bergningen. Thor Dahls arkiver