

SFJ00219680320001 THORSWAVE. Bilde fra Narve Sørensen.

## 1968 MS THORSWAVE (SFJ002196803)

<b>Type:</b>	Motorskip, stykkgods motor ship, general cargo.	Off.no:	6722375
Flagg (flag):	NOR	Havn (port):	Sandefjord
Byggeår (year built):	1968/01	Bnr (Sno).:	171
Bygger (yard):	Framnæs mek. Værksted, Sandefjord.		
Eier (owner):	Thor Dahls Hvalfangerselskap A/S, A/S Ørnen & A/S Odd, Sandefjord.		
Disponent (manager):	A/S Thor Dahl, Sandefjord.		
Klasse (Class).:	DnV +1A1 E0 F ICE-C KMC T		

<b>Tonnasje (Tonnage):</b>	13.595 tdw, 10.132 brt, 5.695 nrt.
Dimensjoner (size):	Loa: 523,4'-Lbp: 491,7'-B: 71,2'-D: 41' 00''-Dypg.: 31' 1¾''.
Lasthåndteringsyst. (cargo handling):	5 lasterom med 5 luker. Lastekapasitet 626.520 ft <sup>3</sup> inkludert 2.510 ft <sup>3</sup> i 1 kjølerom, 105.095 ft <sup>3</sup> i 2 kjølerom og 38.775 ft <sup>3</sup> i 3 kjølerom. Alle på mellomdekk i rom 2 og 3. 19 bommer; 1 x 30 t, 2 x 15 t, 4 x 10 t, 10 x 5 t, 2 x 3 t. 18 vinsjer.
Kjølemaskineri (Ref. machinery):	2 x 2-sylindret Stal kompressorer. Kjølemedium R-22. Direkte fordamping. Kapasitet 24.500 kcal/time og -20 °C i kjølerom på 2.510 ft <sup>3</sup> . 3 x 8-sylindret Stal kompressorer. Kjølemedium R-22. Direkte fordamping. Kapasitet 385.000 kcal/time og -2 °C i kjølerom på 105.095 ft <sup>3</sup> , -20 °C i kjølerom på 38.775 ft <sup>3</sup> .
<b>Navigasjonsutstyr:</b>	
Manøversystemer (syst. for manouvering):	1 x styremaskin, Porgrunn Steering Gear type 500, ser.no. 250.
Dekksmaskineri (deck machinery):	Elektrisk opererte vinsjer for bommer og fortøyning.
Kommunikasjon (comm.):	
Kallesignal (Call sign):	LMVA
<b>Fremdrift (propulsion):</b>	1 x dieselmotor, Sulzer 6RD90. 2-takt/enkeltv., 6-sylindret, syl. dim.: 900 x 1.550 mm. 13.800 BHK ved 119 o. min. Bygget av Marinens Hovedverft, Horten.
Fart/forbr. (speed/cons.):	19,5 knop ved et forbruk på 49,5 t/døgn. Bunkerskapasitet 1.986 t.
Hjelpemaskineri (aux):	3 x dieselgen., Bergen Diesel RTBG-6, hver 384 kW.
Tot. el. kraft (el. power):	1.152kW/440-220VAC/60Hz.
Kjeler (boiler):	1 x hjelpekjel (aux. boiler) med arbeidstrykk 100 psi. 1 x eksoskjel (economiser) med arbeidstrykk 100 psi.
<b>Bemanning (crew):</b>	
<b>Historikk:</b>	<b>1967</b> Bygget som <b>THORSWAVE</b> av Framnæs mek. Værksted,

Sandefjord for Thor Dahls Hvalfangerselskap A/S, A/S Odd og A/S Ørnen (A/S Thor Dahl), Sandefjord. Sjø satt 16/06.

**1968** Levert 09/01. Gikk inn i Christensen Canadian African Line (CCAL).

Som et ledd i Adoptivskiptanken, ble **THORWAVE** tildelt Unneberg Skole. Ved Framnæs mek. Værksted 11/01 fikk skipet besøk av et par klasser fra denne skolen.

**1972** Rigggen ombygget i mai i Durban, Sør-Afrika. Installerte 2 Stülcken bommer for konteinerhåndtering. Rigg etter ombygging: 20 bommer; 2 x 35 t, 2 x 15 t, 4 x 10 t, 10 x 5 t, 2 x 3 t.

**1983** Solgt til Rimnes Maritime Corp. S.A. (Loutra Shipping & General Enterprises Ltd), Monrovia, Liberia. Omdøpt til **IRINOULA**.

**1985** Ankom 01/06 til Alang, India for hugging ved Ganpatrai Jaigopal.

#### **History in English:**

**1967** Bygget som **THORSWAVE** av Framnæs mek. Værksted, Sandefjord for Thor Dahls Hvalfangerselskap A/S, A/S Odd and A/S Ørnen (A/S Thor Dahl), Sandefjord. Launched 16/06.

**1968** Delivered 09/01. Began sailings in Christensen Canadian African Line (CCAL).

**1972** Rig rebuilt in May in Durban, South Africa. Installed 2 Stülcken derricks for containers. Rig after conversion: 20 derricks; 2 x 35 t, 2 x 15 t, 4 x 10 t, 10 x 5 t, 2 x 3 t.

**1983** Sold to Rimnes Maritime Corp. S.A. (Loutra Shipping & General Enterprises Ltd), Monrovia, Liberia. Renamed **IRINOULA**.

**1985** Arrived 01/06 at Alang, India for demolition by Ganpatrai Jaigopal.

*Kilde: DnV, Lloyd's, Starke.  
Samlet og bearbejdet av Sverre Johansen og Per Sundfær.  
Sist oppdatert: 12/10-2015 (SJ/PS)  
Fra THOR-Glimt:*

***M/S THORSWAVE - vårt nyeste,  
hurtigste og mest moderne linjeskip.***

# *Skipet overlevert fra A/S Framnæs mek. Værksted 9. januar 1968*

**MS THORSWAVE**, byggenr. 171 ved A/S Framnæs mek. Værksted, er et etter forholdene stort og hurtiggående linjeskip. Og det er vel ikke for mye sagt at det i år vært stillet mange forventninger til dette skip og av denne type. Skipet ble overlevert fra A/S Framnæs mek. Værksted til rederiet den 9. januar og overleveringen fant sted ved innløpet til Sandefjordsfjorden etter en vellykket prøvetur. Det var direktør Leif Aanderud som på vegne av verkstedet leverte skipet til sine nye eiere ved direktør Per Fogstad.

Under talene ved overleveringen påpekte direktør Fogstad at skipet siden kontraheringen har utviklet seg fra 11.500 t.d.w. til 12.825 t.d.w. Rederiet trenger i høy grad skipet og den økede tonnasje, konkurransen er skarp i linjefarten -i dag og det er å håpe at skipet alltid må ha full last. Direktør Fogstad takket Framnæs for et meget godt stykke arbeide og bragte en hilsen til gudmøren, fru Astrid Aanderud, som hadde fødselsdag samme dagen.

Direktør Leif Aanderud takket rederiet for utvist tålmodighet da skipets levering av flere grunner ble endel forsinket.

På overleveringsturen deltok en rekke representanter fra Veritas, skipskontrollen, leverandører, verkstedet, rederiets tekniske avdeling og offiserer. Skolestyrer Jon Aasen ved Unneberg skole var også med, da **THORSWAVE** er Unneberg skoles adopsjonsskip.

Skipet gikk tekniske prøveturer den 20. og 23. desember og oppnådde herunder en gjennomsnittsfart på 21,34 knop. Dessverre var ikke været det aller beste for å foreta fartsprøve, men ombord var det i første rekke all automatikken som ble omfattet med interesse av ekspertisen.

**THORSWAVE** er det første FMV-skip i Det norske Veritas E0 klasse. Skipet har ikke passasjerbekvemmeligheter.

Under den tekniske prøvetur overbragte direktør Georg Moe en hilsen fra skipsreder Lars Christensen jr. som ville at det skulle overrekkes en sjekk til arbeidernes selvpensjoneringskasse. Som tillitsmann takket Arne Granerød for julegaven og opplyste at sjekken var på kr. 10.000,-. Denne gaven var en oppmuntring og beløpet var meget verdifullt og ville gjøre mulighetene bedre for FMV's pensjonister. Han minnet om Thor Dahl/Framnæsfamilien hvilket innebærer større forpliktelser og sa at også arbeiderne ved Framnæs mek. Værksted er interessert i tilfredse kunder. Granerød håpet at **THORSWAVE** ville bli en god representant for rederiet og innfri de forventningene som er stillet, at det måtte bli en god ambassadør for distriktet og verkstedet samt et godt hjem og en trivelig arbeidsplass for de ansatte ombord.

De tekniske data om skipet er følgende: Lengde overalt 159,55 m, lengde mellom perpendikulærer 149,35 m, bredde 21,64 m, dybde 1. dekk 12,50 m, dybde 2. dekk 8,75 m, dypgående 9,24 m, dødvekt 12.825 tons, fart ved dypgående 8,84 m, 19,5 knop. Klasse: Det norske Veritas +1A1, Is B, T, F, E0, KMC.

Skipet er et tørrlasteskip arrangert med bakk oplang poop og er inndelt i 5 lasterom med

maskinrom beliggende mellom rom 4 og 5. Lasterom nr. 3 og 4 er delvis innredet som lastekjøle- og fryserom på tilsammen 140.000 kub.fot. Rom nr. 5 er under 2. dekk inndelt i 4 lastoIjetanker for vegetabiliske oljer.

Alle værdekksluker er hydraulisk opererte patentluker med kjettingtrekk av Gøtaverken-ASCA konstruksjon. Foldingslukene i mellomdekkene er elektrisk manøvrert og drevet av elektrisk/hydrauliske kompaktaggater og vrihydrauler av Gøtaverken ASCA konstruksjon.

Laste- og losseutstyret består av i alt 2 stk. 3 tonns, 10 stk. 5 tonns, 4 stk. 5/1U tonns, 2 stk. 15 tonns og 1 stk. 30 tonns bommer betjent av Thrige lastewincher. Skipet er utstyrt med 4 automatiske fortøyningswincher.

Dobbeltbunn er arrangert i hele skipets lengde og inndelt i bunker- og ballasttanker samt en rørtunnel foran maskinrommet. I rørtunnelen er det arrangert skinnegående vogn for å lette vedlikeholdet av de rør og hydraulisk fjernopererte bunker- og ballastventiler som er installert der.

Fremdriftsmaskineriet er en direkte koblet Horten/ Sulzer motor, type 6 RD 90, som ved 119 o/min. yder 13.800 BHK.

Hjelpemaskineriet består av 3 stk. Bergen Diesel motorer, type RTBG 6, som hver yder 540 BHK ved 600 o/min. og er direkte koblet til hver sin 480 KVA NEBB generator.

Maskineriet er arrangert spesielt med henblikk på rasjonell drift og vedlikehold og er utstyrt for periodevis ubemannet maskinrom. Det norske Veritas klasse E0. Overvåking av maskineriet foregår fra et kontrollrom konstruert med henblikk på avdemping av maskinstøy. Systemet for overvåking og automatikk er av verkstedets egen konstruksjon.

Fra kontrollrommet foretas også tankpeilinger ved hjelp av et pneumatisk fjernpeilesystem, samtidig som manøvrering av de hydraulisk opererte bunker- og ballastventiler foretas fra samme sted. Hovedmotoren manøvreres enten fra kontrollrommet eller fra broen. Maskinromslensingen utføres automatisk.

Lastekjøleanleggets maskineri er samlet i eget maskinrom og dekker foruten klassens krav også reglene for U.S. Department of Agriculture.

All innredning er arrangert i overbygg over maskinrommet. Foruten 1-manns-lugarer til besetningen ombord, er det innredet gymnastikkrom og badebasseng. For å øke besetningens komfort er samtlige lugarer og oppholdsrom luftkondisjonerte, ved siden av at et stort antall radioapparater, televisjonsapparater, musikkanlegg og calling er installert. Skipet er utstyrt med det mest moderne navigasjonsutstyr. Skipets rasjonalisering innebærer en bemanning på 30 mann.



SFJ00219680320002 THORSWAVW med ny rigg.



00219680311801 THORSWAVE klar på beddingen 16 juni 1967.

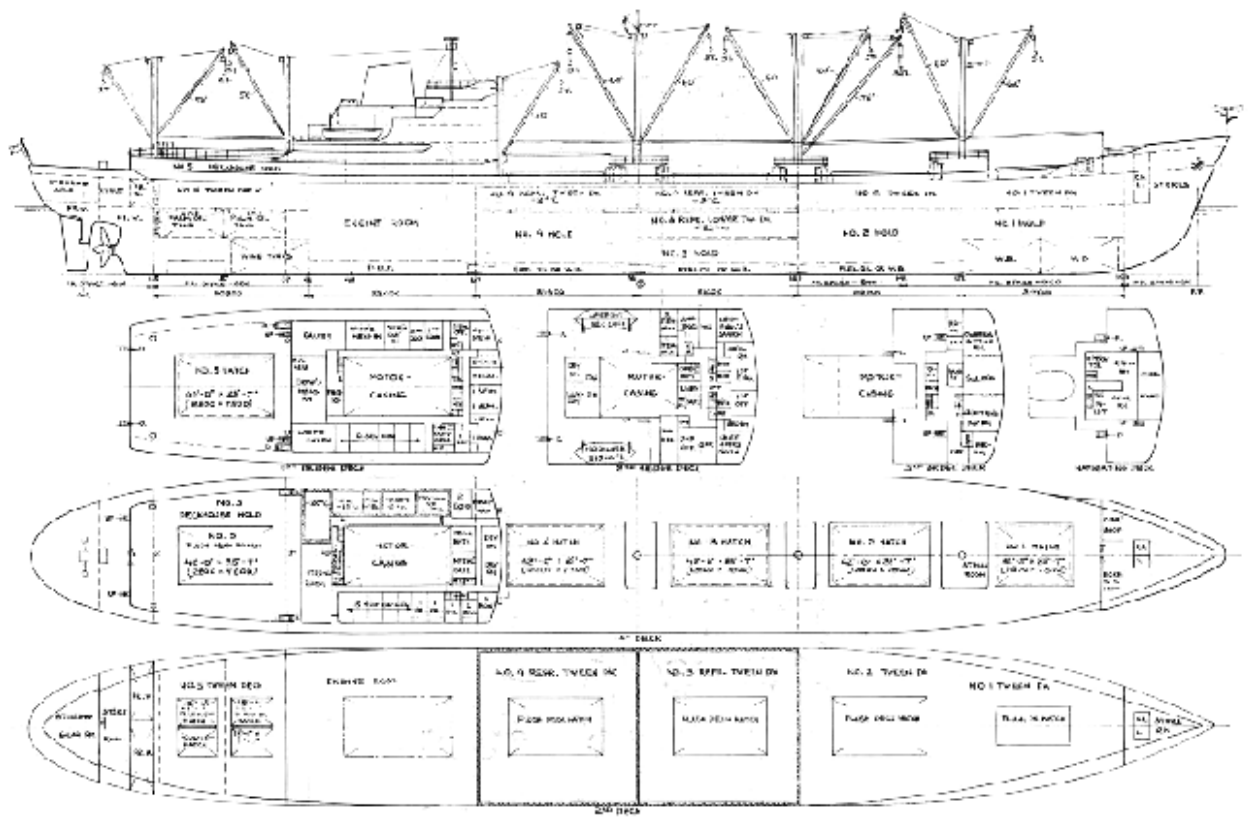


00219680311802 THORSWAVE treffer sitt rette element for første gang.





00219680311803 THORSWAVE. Så er hun klar for make-up!.



SFJ00219680310201 THORSWAVE.