

SFJ00319310120001 DS/FLK VESTFOLD i opplag i Mefjorden da den fremdeles var registrert i Sandefjord.

1931 DS/FIK VESTFOLD (1) (SFJ003193101)

Type	Dampskip, hvalkokeri steam ship, whale oil factory	Off.no (IMO): 1163485
Flagg (flag):	NOR	Havn(port): Sandefjord
Byggeår (year built):	1931/07	Bnr (Sno): 189
Bygger (yard):	Furness Shipbuilding Co. Ltd, Haverton Hill-on-Tees, England.	
Eier (owner):	Hvalfangeraktieselskap Vestfold, Sandefjord.	
Disponent (manager):	Johan Rasmussen & Co, Sandefjord.	
Klasse (Class):	LR +100A1 Whaling Service. Carrying Petroleum in bulk (flash point above 150°F)	
Tonnasje (Tonnage):	21.800 tdw, 14.547 brt, 8.009 nrt	
Dimensjoner (size):	L: 538,1'-B: 74,3'-D: 48,9'-Dpg.: 33' 8½''.	
Lasthåndtering (cargo handling.)	Kapasitet for 114.000 fat hvalolje.	
Fangstutstyr. (catching equipm.):	15 presskjeler. 6 Hartmannapparater for spekk. 4 Hartmannapparater for kjøtt. 4 Kværnerapparater. 8 De Laval hvaloljeseparatorer.	

Navigasjonsutstyr:

Manøversystemer

(syst. for manouvering)

Dekksmaskineri

(deck machinery):

Kommunikasjon

(comm.):

Kallesignal (Call sign.): LJWK

**Fremdrift
(propulsion):**

2 stempel dampmaskiner (steam reciprocating), fire trinns (quadruple) ekspansjon. Hver 4-sylinder, syl. diam.: 20,5"-29,5"-42,5"-62,0", slag/stroke: 45,0". Samlet 997 NHK. Bygget av Richardsons, Westgarth & Co. Ltd, Hartlepool, England.

Fart/forbr.(speed/cons.):

Hjelpemaskineri (aux):

Tot.el.kraft (el.power):

Kjele(r) (boiler): 5 oljefyrte hoved dampkjeler (steam reciprocating), hver med 4 fyrganger. Samlet heteflate (HF): 14.800 ft². Damptrykk 265 psi.

Bemanning (crew): pers,

Historikk:

1930 Kjølstрукket 23/07.

Bygget som flytende hvalkokeri **VESTFOLD** v/Furness Shipbuilding Co. Ltd, Haverton Hill-on-Tees, England for A/S Vestfold (Johan Rasmussen & Torger Moe), Sandefjord.

1931 Sjø satt 16/04, levert i juli. Byggekostnad GBP 303.000 (NOK 5.550.000).

Sesongen 1931/32 i opplag i Mefjorden ved Sandefjord.

1932 Ankom Sandefjord havn 15/07. Forhalte for dokksetting 26/07 og frem til 01/08. Forlot verkstedet 10/08.

I sesongen 1932/33 innleid av Rasmussen-gruppens andre selskap, Viking Whaling Corporation, London, England sammen med hvalbåtene **FJORD** og **ROKK**. Selskapet overtok også **VESTFOLDS** kvote på 64.480 fat slik at man hadde to kvoter på et kokeri. Man valgte **VESTFOLD** som kokeri da det hadde vist seg at det var bedre egnet. I tillegg til **FJORD** (1925) og **ROKK** (1925) hadde man også med **VIKINGEN I, II, III, IV og V**. Alle bygd i 1929.

Forlot Sandefjord 03/09.

1933 Resultatet for sesongen 1932/33 ble 163.700 fat med 7

hvalbåter.

Gikk til Sydishavet fra Sandefjord 02/09 denne høsten. Hun satt kurs for feltet via Aruba, NA og Walvis Bay, Sørvest Afrika. Skipper var Kristian Jacobsen fra Sandefjord. **VESTFOLD** hadde både sin og **VIKINGENS** hvalkvote. Fanget således på felles regning fra begge selskaper. **VIKINGEN** fungerte som transportskip under sesongen. Fangsten tiltok 25/10. Selskapet var tildelt en kvote på 81.500 fat. for sesongen 1933/34.

1934 Ved 10-tiden 21/02 brøt uværet ut. Et ubehendig monster av et vær. Fangsten og produksjonen ble satt på vent. Sikring av skuta ble igangsatt. Hval som var på planen ble veltet over bord. Hele vareplanen på flenseplanen forsvant under uværet. Kjelene sluknet to ganger da bølgene slo over skorsteinen og slukket kjelene. Men fyrbøterne fikk fyr på kjelene igjen. Da rederiet fikk greie på situasjonen fikk fartøyet klarsignal for å gå hjem. Men kaptein Jacobsen og hans besetning avgjorde at flåten kunne settes istand på feltet. Den midlertidige reparasjon for fortsettelse av fangsten ble gjort på en ukes tid. Kokeriet hadde fått en sprekk som gikk tverrskips i forkant av brobygget. Sprekken gikk helt ned til bunnen og gapte 1/2 fot på hoveddekket. Man kan nesten si at baugen var løs!

Fangsten ble avsluttet 25/03. Resultatet for sesongen 1933/34 ble 167.100 fat olje. Ekspedisjonen hadde et fangstavgrekk på 6 dager etter stormen.

Solgt i mars til det nyetablerte Vestfold Whaling Co. Ltd (Johan Rasmussen & Co., Sandefjord), London, England da A/S Vestfold ikke kunne betjene sin gjeld. Inkludert i kjøpet var også 7 hvalbåter samt hvalstasjonen i Strømness. Alt ble overtatt for £ 325.000. A/S Vestfold var heretter ikke hvalfangstselskap. Ankom verkstedet i Sandefjord 23/05. Gikk i dokk 29/05 og frem til 14/06. Forlot verkstedet 17/07. Returnerte til verkstedet på Framnæs 07/09 for en ny dokking. Dokket ut og forlot verkstedet 11/09.

Fra sesongen 1934/35 fanges det kun for regning av det nye selskapet. Som hvalbåter hadde man 7 av de tidligere Strømness båtene. De ble omdøpt **VESTFOLD I** (ex **NORRØNA**, bygget 1929), **VESTFOLD II** (ex **CHR. CASTBERG**, bygget 1929), **VESTFOLD III** (ex **SAMSON I**, bygget 1927), **VESTFOLD V** (ex **FJORD**, bygget 1925), **VESTFOLD VI** (ex **ROKK**, bygget 1925), **VESTFOLD VII** (ex. **FØIK**, bygget 1925) og **VESTFOLD VIII** (ex. **FØIK**, bygget 1925).

1935 Resultet av sesongen 1934/35 ble 123.600 fat hvalolje. Registrert på Vestfold Corp., Panama.

Ankom verkstedet på Framnæs 06/08. Dokket 22/08 til 02/09 og forhalte til opplagsplass. Forlot Sandefjord 02/10.

1936 Resultat av sesongen 1935/36 ble 114.963 fat hvalolje og 1.556 fat spermolje.

Ankom Framnæs mek. Værksted 22/06. Dokket 25/08 til 09/09. Forlot Sandefjord 14/10 for en ny sesong.

1937 Fangsten avsluttet 07/03. Resultat av sesongen 1936/37 105.509 fat hvalolje og 2.149 fat spermolje. Forlot feltet med kurs for Sandefjord via Dakar, Senegal. Ankom Sandefjord 08/04. Leverte sin last til DeNoFa i Fredrikstad.

Returnerte til Sandefjord og verkstedet 30/04.

Utleid som tanker. Forlot Sandefjord 15/05 for en tanktur fra **Haifa, Tripoli** ? til Le Havre, Frankrike 23/06. Returnerte til havnen i Sandefjord og verkstedet 02/08. Gikk i dokk fra 01/09 til 08/09.

Den norske delen av Hvalaktieselskapet Vestfold, A/S Vestfold, trakk seg for alvor ut av hvalfangst og gikk over til et rent tankrederi.

Kokeriet forlot Sandefjord 12/10 med kurs for Curacao, NA for å fylle drivstoff for drift av flåten under fangst. Forlot Curacao med kurs for Walvis Bay 30/10, hvor hun skal møte hvalbåtene.

Hvalbåter for sesongen 1937/38 var **VESTFOLD I** (ex **NORRØNA**, bygget 1929), **VESTFOLD II** (ex **CHR. CASTBERG**, bygget 1929), **VESTFOLD III** (ex **SAMSON I**, bygget 1927), **VESTFOLD IV** (ex **HERCULES I**, bygget 1927), **VESTFOLD V** (ex **FJORD**, bygget 1925), **VESTFOLD VI** (ex **ROKK**, bygget 1925), **VESTFOLD VII** (ex. **FØIK**, bygget 1925), **VIKINGEN VI** (bygd 1935) og **VIKINGEN VII** (bygd 1936, tilhører Viking Corporation, Panama). Hvalbåtene gikk fra Sandefjord 21/10 via Dakar og ankommer Walvis bay 16/11 for å vente på kokeriet. Kokeriet **VIKINGEN** fungerte som transportbåt for **VESTFOLD** og **THORSHAMMER** denne sesongen. **VIKINGEN** forlot Sandefjord for Curacao 01/11, før hun gikk videre til feltet.

1938 Resultatet av sesongen 1937/38 ble 117.091 fat hvalolje og 550 fat spermolje. Etter sesongen 1937/38 var markedet igjen på bunn. Ekspedisjonen gikk med underskudd. Rederiet besluttet å selge en av de andre kokeriene, **VIKINGEN**.

Ankom Sandefjord og reparasjonsverkstedet 21/06. Dokket inn

05/08 frem til 12/08. Forhalte til opplagsplass 14/09.

På høsten gikk kokeriet til Sydishavet for sesongen 1938/39, med hvalbåtene **VESTFOLD I, VESTFOLD II** (ex **CHR. CASTBERG, VESTFOLD III, VESTFOLD V, VESTFOLD VI, VESTFOLD VII, VESTFOLD VIII** (bygget 1936) og **STAR XIV** (under norsk flag, bygget 1929). Gikk fra Sandefjord til feltet 01/10.

1939 Sesongen 1938/39, som endte 07/03, ble resultatet magert. Kun 66.000 fat hvalolje og 3.050 fat spermolje. Kokeriet anløp Walvis Bay på hjemturen og var i Sandefjord 17/04. Hvalbåtene ankom mellom 20/04 og 23/04. Ankom verkstedet 31/05. Dokket inn 27/06 til 06/07. Forhalte fra verkstedet 10/08.

Atter en gang på vei til Sydishavet for en ny sesong

1940 Sesongen 1939/40 ble den siste som kokeri. På vei fra feltet var hun innom Walvis Bay 17/04 på reise til Halifax, NS, Canada.

Etter å ha losset noe av lasten i New York, NY, USA og resten i Liverpool i England deltok den i krigen som bunkringsfartøy. Satt inn i transatlantisk forsyningsfart. Blant annet som bunkerfartøy. Ankom Freetown, Sierra Leone om sommeren for å ligge som forsyning/bunkerskip for konvoier.

1942 Forlot Freetown, Sierra Leone i slutten av mai for å frakte olje mellom USA og UK.

1943 Torpedert og senket 17/01 av den tyske ubåten **U 268** (*Oberleutnant zur See Ernst Heydemann*) i posisjon 61.25N-26.12V mens hun var på reise fra New York via Halifax til Clyde, Scotland med 17.386 t brenselolje og 3 landgangsfartøyer som dekklast. Av 75 mannskap og passasjerer om bord omkom 19 personer. De overlevende ble tatt opp av bergningsfartøyet **RATHLIN** og landsatt i Liverpool, England.

History in English:

1931 Built as floating whaling factory **VESTFOLD** (1) by Furness Shipbuilding Co., Ltd., Haverton Hill-on-Tees on behalf of Hvalfangeraktieselskapet Vestfold (Johan Rasmussen & Co), Sandefjord.

Building price was £ 303.000 (NOK 5.550.000).

The season of 1931/32 she was laid up in the Mefjorden at Sandefjord.

1932 Arrived port of Sandefjord 15/07. Shifted to the dock 26/07 until 01/08. Shifted from yard 10/08.

In the season of 1932/33 chartered by another Rasmussen-

group company, the Viking Whaling Corporation, and the catcher **FJORD** and **ROKK**. The company also had the quota of **VESTFOLD** of 64.480 bbl including quota of the **VIKINGEN**. By experience, **VESTFOLD** was a more suitable factory.

Departed from Sandefjord 03/09.

1933 Result of the season 1932/33 was 163.700 barrels of whale oil with 7 catchers.

Heading for the Antarctic Ocean for the season of 1933/34, again with a quota of two factories. Whaling on behalf of both companies. The **VIKINGEN** was used as transport vessel during the season. **VESTFOLD** left Sandefjord 02/09 that autumn, heading for the whaling ground in the south. Calling port of Aruba and Walvis Bay. Whaling commence on 25/10. The company had a quota of 81.500 bbl.

1934 At 10 o'clock 21/02 the storm broke out. An uncomfortable monster of a weather. Capture and production were put on hold. Shielding of the ship was initiated. Whales on the plane were rolled overboard. The entire plan of goods on the flange plan disappeared during the storm. The boilers quenched twice as the waves hit the chimney and switched off the boilers. But the firemen got fire on the boilers again. When the shipping company got a grip on the sir, the vessel got a clear signal to go home. But Captain Jacobsen and his crew decided that the fleet could be placed on the field. The temporary repair for the continuation of the catch was done in a week's time. The boiler had a crack that crossed the ship before the bridge building. The talk went down to the bottom and split 1/2 foot on the main deck. You can almost say that the bow was loose!

The catch was ended 25/03. The result for the season 1933/34 was 167,100 barrels of oil. The expedition had a halt of whaling for a total of 6 days after the storm, before starting the whaling operation again.

Sold in March to the newly established Vestfold Whaling Co. Ltd., (Johan Rasmussen & Co.), London, as the A/S Vestfold was not able to pay it's dude. Included in the sale was also 7 catchers and the shore station at Stromness Harbour. All for a price tag of £ 325.000. A/S Vestfold was by then not a whaling company anymore.

Arriving at the ship yard in Sandefjord 23/05. Going in dock 29/05 and until 14/06. Leaving the yard 17/07. Return to the yard at Framnæs 07/09 for a new docking. Docks out and leaves

the yard 11/09.

From the season of 1934/35 the whaling was on account of the new company.

As catchers was 7 of the previous catchers from the shore station at Stromness. The catchers was renamed as follows: **VESTFOLD I** (ex **NORRØNA** , built 1929), **VESTFOLD II** (ex **CHR. CASTBERG** , built 1929), **VESTFOLD III** (ex **SAMSON I**, built 1927), **VESTFOLD IV** (ex **HERKULES I**, built 1927), **VESTFOLD V** (ex **FJORD** , built 1925), **VESTFOLD VI** (ex **ROKK**, built 1925) and **VESTFOLD VII** (ex. **FØIK**, built 1925).

1935 Result of the season 1934/35 was 123.600 bbl. whale oil. Arrived at the yard at Framnæs 06/08. Goes in dock 22/08 to 02/09 and leaves for storage.

Arrived at the workshop at Framnæs 06/08. Goes in dock 22/08 to 02/09 and leaves for storage.

Left Sandefjord 02/10.

1936 Result of the season 1935/36 was 114.963 bbl. whale oil and 1.556 bbl. sperm oil. Transferred to the Panamanian register.

Arrived Framnæs mek. Værksted 22/06. Docked 25/08 to 09/09. A new built catcher, the **VIKING VIII** came in to use.

Left Sandefjord 14/10 for a new season.

1937 The whaling season 1936/37 was terminated on 07/03. Result of the season 1936/37 was 105.509 bbl. whale oil and 2.149 bbl. sperm oil. Left whaling field for Sandefjord via Dakar. Arrived Sandefjord 08/04. Delivered her cargo to DeNoFa, Fredrikstad.

Arrived port of Sandefjord and the repair yard at Framnæs 30/04.

Hired out as tanker. Left Sandefjord 15/05 for a oil freight from Haifa, Tripoli to Le Havre 23/06. Returned to the port of Sandefjord and the repair yard 02/08. In dry dock from 01/09 to 08/09.

The Norwegian part of company Hvalfanger-A/S Vestfold, pulled out of whaling and went as a pure tanker ship company.

The floating factory leaves Sandefjord 12/10 with a course for Curacao to fill fuel for operation of the fleet during whaling season. Leaving Curacao with course for Walvis Bay 30/10 where she will meet the catchers. Whale catchers for the season 1937/38 were **VESTFOLD I** (ex **NORRØNA** , built 1929), **VESTFOLD II** (ex **CHR. CASTBERG** , built 1929), **VESTFOLD**

III (ex **SAMSON I**, built 1927), **VESTFOLD IV** (ex **HERCULES I**, built 1927), **VESTFOLD V** (ex **FJORD**, built 1925), **VESTFOLD VI** (ex **ROKK**, built 1925), **VESTFOLD VII** (ex. **FØIK**, built 1925), **VIKINGEN VI** (built 1935) og **VIKINGEN VII** (built 1936, belonging to Viking Corporation). The catchers left from Sandefjord 21/10 via Dakar and arrived at Walvis Bay 16/11 to wait for the factory. The factory **VIKINGEN** was used as transporter for factory **VESTFOLD** and **THORSHAMMER** this season. **VIKINGEN** left Sandefjord for Curacao 01/11, before proceeding to the whaling ground.

1938 The whaling season 1937/38 the market for whale oil was again on it's lowest, and the expedition suffer from lack of income. The company decided to sell one of the other factories, the **VIKINGEN**

Arrived at Sandefjord and repair yard 21/06. Docked in 05/08 until 12/08. Proceeded to her layup site 14/09.

At the autumn the factory proceed to whaling ground in south for the season of 1938/39, with the catcher **VESTFOLD I** (ex **NORRØNA**, built 1929), **VESTFOLD II** (ex **CHR. CASTBERG**, built 1929), **VESTFOLD III** (ex **SAMSON I**, built 1927), **VESTFOLD V** (ex **FJORD**, built 1925), **VESTFOLD VI** (ex **ROKK**, built 1925), **VESTFOLD VII** (ex. **FØIK**, built 1925), **VESTFOLD VIII** (built 1936) and **STAR XIV** (carrying norwegian flag, built in 1929).

Left Sandefjord for the whaling ground 01/10.

1939 The season 1939/40 was terminated 07/03. The result was very poor. Her last season as whaling factory. The result was only 66.000 barrels of whale oil, and 3.050 barrels of sperm oil. Called at Walvis Bay and arrived Sandefjord 17/04. Her catchers arrived between 20/04 and 23/04.

Arrived repair yard at Framnæs 31/05. In dry dock 27/06 to 06/07. Shifted from yard to her layup site 10/08.

1940 Season 1939/40 was her last season as factory. On her way from the whaling ground she called Walvis Bay 17/04. After discharging in New York, and the rest in Liverpool in England, she were used as a fuel bunker supply vessel during the war.

Put in transatlantic trade as supply ship for bunker oil. Arrived Freetown, Sierra Leone this summer for service as supply and bunkering vessel for the convoys.

1942 Departed Freetown, Sierra Leone at the end of May to

start trading oil as tanker between USA and UK.

1943 Torpedoed 17/01-1943 on route from New York, USA to Great Britain. 4 men killed, one from Sandefjord, one from Sandar, one from Stokke and one from Sem.

Kilde: DnV reg-1935 & LR 1934, boken «Den moderne hvalfangsts historie», «Hvalfangst på Syd Georgia» Odd Galteland, Sandefjords Blad av 18/02-84.
Samlet og bearbejdet av Ragnar Iversen
Sist oppdatert: 04/01-2013 (RI)

Fra Sandefjords Blad Lørdag 18/02-1984. Skrevet av Bjørgulf Iversen

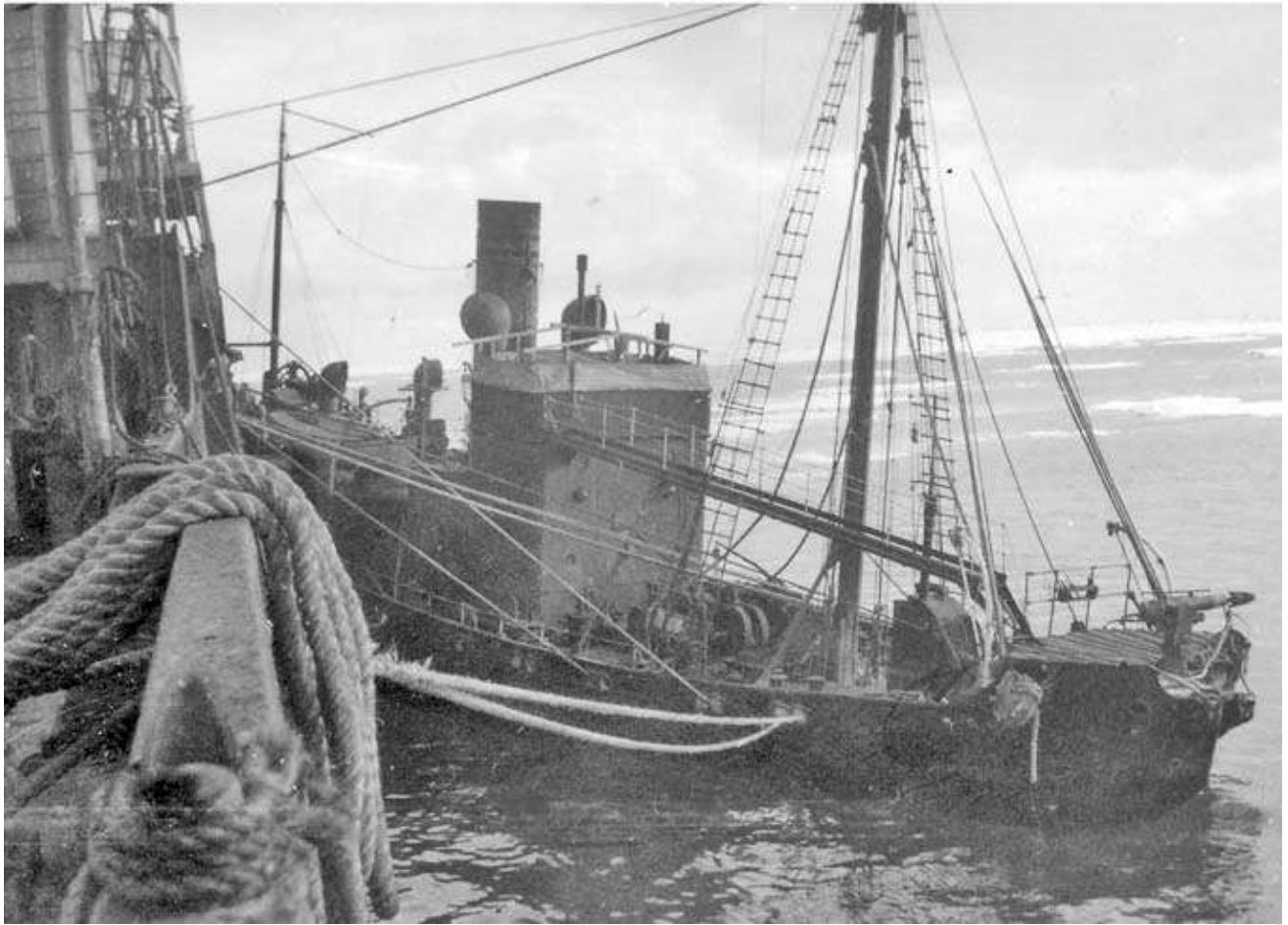
«Kommer dere hjem hjem, så hils fra OSS»

Det var ingen panikk ombord i «Vestfold», men alle var nok redde. Bølgene slo over kokeriet, også ned i skorsteinene og to ganger sluknet fyren. Fyrbøterne klarte imidlertid å få den igang igjen. Alle ombord måtte være i arbeid for å sikre skuta. Etter ca. ett døgn løyet vinden noe, og vi kunne gå på dekk igjen. Det første vi så var et ribbet jerndekk, for flensedekket av tre var forsvunnet, og så kom spørsmålene om hvalbåtene og mannskapene. Over radiotelefonen fikk kokeriet kontakt med alle unntatt en, «Fjord». Etterhvert kom de en for en langs kokeriet, og en kan lure den dag i dag på hvordan de kunne unngå forlis. Broen var slått til pinneved, livbåter var forsvunnet, og mange andre skader gjorde dem uegnet til hvalfangst, foreløpig.

Den forannevnte episoden er i disse dager et 50 års-minne for ganske mange hvalfangere fra Sandefjord. «Vestfold»-ekspedisjonen hadde ligget i stor fangst utenfor Enderby Land, også kalt Blåsebyen. Den hadde hatt besøk av transportbåt, Fl.k. «Vikingen» som ble lastet opp med hvalolje, og kursen ble satt for Europa. I 10-tiden 21. februar brøt uværet løs, og alt som var på dekket måtte sikres. Tre-fire hvalskrotter ble lempet overbord. Så fulgte det et hardt døgn for mannskapene, og ikke minst for skipperen, Kristian Jacobsen fra Vestfoldgaten. Han hadde ansvaret, og det må ha vært et tungt døgn for ham.

En wire redningen

En vinterdag samlet vi fem Vestfold-hvalfangere for å høre deres beretning fra uværsdøgnet på 67 grader syd og 60 grader øst. Hvalbåten «Rokk» møtte en kjempebølge som knuste omtrent alt på sin vei over den lille båten.



Hvalbåten ROKK som får skiftet propell langs siden på VESTFOLD sesongen 1934/35

— Jeg så et fjell av hav komme mot meg, og mer husker jeg ikke før jeg kjente at jeg hang i en wire, fortalte Anders Iversen, som var skipper på «Rokk» til de to Cape Town-avisene, Cape Argus og Cape Times en måneds tid senere. Det var rett og slett et under at han berget livet. På broen sto rormannen og ropte på hjelp, fordi hvalskytter Alfred Skontorp lå bevisstløs på dekket under en lyskaster som var slått omtrent flat. Straks etter kom Anders Iversen opp lederen uten skader etter den ville turen i vannmassene.

En annen hvalbåt, «Vikingen 3», med Johan Kjellstrøm fra Heimdal som skipper og skytter kom i radiotelefonen og ba om hjelp, men ingen kunne hjelpe. Alle hadde nok med seg selv. Hardest må det ha vært for kaptein Kristian Jacobsen, som måtte avslå assistanse.

— Jeg hadde ansvaret for 220 mennesker ombord i kokeriet, og jeg kunne ikke ta noen chanser, fortalte han ved hjemkomsten til Sandefjord i mai måned. Enda hardere må det ha vært å høre Kjellstrøms ord noe senere: «Kommer dere hjem så hils fra oss på «Vikingen 3», for vi greier ikke mer».

Heldigvis kom «Vikingen 3» og mannskapet tilbake til Sandefjord.



Anders Iversen var skipper på ROKK i 1934, og han ble slått ned av broen, men ved et under reddet han seg ved hjelp av en wire.

En pram ble livbåt

Jeg har aldri sett maken til rasering sorn vi opplevde ombord i «Vikingen I». Begge livbåtene var forsvunnet, forteller Torleif Stenersen, — og nye kunne det ikke skaffes. Vi måtte fortsette fangstsesongen uten livbåter. Og da kursen ble satt nordover i mars måned, fikk vi en pram fra kokeriet.

Hvalbåten «Fjord» ble også sterkt skadet i uværet. Skipperen hadde valgt å gå unna været. Den kom derfor ganske langt fra de andre hvalbåtene og kokeriet som lå på været. Jeg husker ikke hvor langt det var, fortsetter Torleif Stenersen. — Vi hadde vel et lite håp om at det bare var radioen som var i ustand, eller at antennen var blåst ned. Forlis ville ingen snakke om, og «Fjord» hadde da også greid seg. Dermed var ekspedisjonen inntakt igjen. Det beste av alt var imidlertid at ingen forsvant, og bare et få-tall hadde fått mindre skader.

Det ble fortalt meg at barometeret hadde stått på 690 under uværet, forteller

Harald W. Henriksen.

Jeg så ikke barometeret selv, men jeg husker at det ble sagt noe senere at det hadde steget til over 700. Vi satt da i messa, og det kom en kort kommentar fra en av oss: — Vi er jo oppe i det rene sommerværet!

Hogg hull i en tank

Da ordren kom om å lempe hvalskrottene over bord måtte vi også få manlokkene over kokene. Vi greide imidlertid ikke å få dem tette, fordi sjøen stadig slo over kokeriet og det var direkte livsfarlig. Mye av overvannet rant ned på kokeridekket, forteller Olaf Vestrum. Han har opplevd et lignende uvær i 50-årene ombord i «Abraham Larsen». Etterhvert ble det ganske mye vann på kokeridekket, fordi avløpene hadde tettet seg. — For å få vannet bort måtte vi hugge hull i en tank og tank-pumpen gjorde resten. Jeg er overbevist om at «Vestfold» hadde gått ned hvis vi ikke hadde fått hull i tanken, sier han.

Hele skuta lå i ei vassføyke, og de som hadde vakt på broen fortalte etterpå at de ikke hadde sett akterdekket på «Vestfold», bare toppen av skorsteinene, forteller Hans Berntsen. —Kokeriet fikk store skader i uværet og blant annet sprakk dekket fra side til side foran broen. Skaden gikk faktisk gjennom hvert eneste dekk helt til bunnen. Det øverste dekket hadde en sprekk på ca. en halv fot, mens det var noe mindre ned mot bunnen. Baugen hadde rett og slett løsnet fra resten av skroget.

Fangstklar etter en uke

Etterat meldingen om uværet og skadene nådde frem til rederiet Johan Rasmussen & Co, fikk ekspedisjonen klarsignal for hjemreise. Det kom også til å gå mange rykter i Sandefjord omkring saken, og det var vel også en av grunnene til at rede-riet tok denne avgjørelsen. Kaptein Kristian Jacobsen valgte imidlertid å bli på feltet, og det ble gitt ordre om å sette igang imidlertidig reparasjon av kokeriet og hvalbåtene. Ko-keriet fikk nytt flensedekk og hvalbåtene ble fangstklare. Ar-beidet ble gjort på en ukes tid, og fangsten fortsatte til 25. mars. Senere på året kom det en kort melding i Norsk Hvalfangst-Tidende: «Vestfold»-ek-spedisjonen avsluttet fangsten 25. mars 1934 etter 152 fangst-dager, og en produksjon på 167.100 fat olje. Ekspedisjonen var ute av fangst i seks dager på grunn av storm».

Var det tungt å reise sørover igjen høsten 1934?

Nei, ikke for meg, og jeg tror at det var svært få som trakk seg. Vi husket nok døgnet i februar, og jeg og de andre som fortsatt er i live har nok ikke glemt det, sier Peder Nilsen. — Det var hardt når det sto på, men en messegutt fra Slagen gikk til køys om kvelden 21., og han sov hele natten. Da han tørnet ut for å ta til i messa, visste han ingenting om det som hadde skjedd. Ungdom sover jo så godt!

Det var andre detaljer som jeg også husker spesielt. Mannskapet var tent på å få ekspedisjonen fangstklar, og de greide det til tross for små hjelpemidler. Rorflyndra hadde mistet noen tenner, men Hans Johansen, nå pensjonist etter mange år på Framnæs mek. Værksted, sveiset nye på under meget vanskelige forhold, fortsetter Peder Nilsen. —

Hvalbåtene ble også midlertidig reparert, og de som hadde mistet jagerbroen fikk ny. De livbåtene som var tilbake ble også re-parert. Hvalbåtene fikk vist i dette uværet hvilke gode sjøbåter de var. Vi kunne mer enn en gang se dem ride på bølgetoppen, med omtrent hele bunnen klar.

Krigsforlist

«Vestfold» fortsatte på hval-fangst helt til krigsutbruddet i 1939/40. Det kom til Liverpool i mai 1940, og det ble satt inn i transporttjenesten for de allierte. Kokeriet ble senere i krigen torpedert i Atlanterhavet. En del av hvalbåtene overlevde krigen, og noen av dem kom i fangst allerede i 1945/46. Noen av dem ble imidlertid solgt, og fortsatt er ihvertfall to av «Vestfold»-båtene, «Norrøna» og «Chr. Castberg» i virksomhet på Vestlandskysten. «Norrøna» er nå tråler, mens «Chr. Castberg» er ringnotsnurper. «Vestfold»-ekspedisjonen måtte sesongen 1934/35 foreta propellskifte på hvalbåten «Rokk» på fangstfeltet. Kokeriet søkte seg inn i isen, og der tok det hvalbåten langs styrbord side, litt i forkant av broen. Ved trimmingen og bruk av vinsjer løftet det så «Rokk» så høyt at propellen ble skiftet.