



SFJ00219280220003 THORSHAMMER som vi kjente "damen"

## 1928 DS/flk THORSHAMMER(1)(SFJ002192802)

<b>Type</b>	Dampskip, hvalkokeri, tanker / steam ship, whale oil and processing factory, oil tanker	Off.no (IMO):
Flagg (flag):	NOR	Havn(port): Sandefjord
Byggeår (year built):	1914/09	Bnr (Sno): 459
Bygger (yard):	Wm. Doxford & Sons Ltd., Sunderland	
Eier (owner):	A/S Bryde & Dahls Hvalfangerselskap A/S (A/S Thor Dahl), Sandefjord.	
Disponent (manager):	A/S Thor Dahl, Sandefjord.	
Klasse (Class):	DnV +1A1 Tankskib for hvaloljelast.	
<b>Tonnasje (Tonnage):</b>	16.050 tdw, 12.215 brt, 7.414 nrt	
Dimensjoner (size):	Lbp.: 526' - B: 66,5' - D: 41'6" - dypg.: 30'10 ¼"	
Lastehandterings syst. (cargo handling.)		
Fangstutstyr. (catching equipm.):	24 presskjeler 9 Hartmann-apparater 1 Kværner-apparat 1 Darling-apparat 11 separatorer	
<b>Navigasjonsutstyr:</b>	Radiopeileapparat, Radar utstyr.	
Manøversystemer		

(syst.for manouvering)

Dekksmaskineri  
(deck machinery):

**Kommunikasjon  
(comm.):**

Kallesignal (Call sign.): LCTJ

**Fremdrift  
(propulsion):**

1 x stempel dampmaskin (steam reciprocating), type firetrinns (quadruple) ekspansjon, 4-sylindret, syl.diam.: 28,5"-41"-58"-84", slag/stroke: 54", 775 NHK. Bygd av Wm. Doxford & Sons Ltd., Sunderland

Fart/forbr.(speed/cons.): 10,0 knop

Hjelpemaskineri (aux):

Tot.el.kraft (el.power):

Kjele(r) (boiler): 4 x dampkjeler, oljefyrte m/4 fyrganger hver, dim.: 16,3' x 12,2', heteflate (HF): 11.372<sup>2</sup> ft, damptrykk: 220 PSI.  
1 x dampkjel (aux. boiler), oljefyrt, dim.: 14' x 11,8' (innsatt i 1950), 220 PSI  
1 x dampkjel (aux. boiler), oljefyrt, dim.: 15,5' x 12,5' (innsatt i 1950), 220 PSI

**Bemanning (crew):** 294 mann (1939), i 1950 379 mann

**Bysseutstyr  
(galley equipment):**

**Historikk:**

**1914** Bygd som oljetankeren **SAN NAZARIO** ved Wm. Doxford & Sons Ltd., Sunderland, 12.215 brt for Eagle Oil Transport Co. Ltd, UK. Sjø satt 09/06-1914. Overlevert i september.

**1917** Torpedert syd vest av Scillyøyene på kysten av Cornwall, 15/10-1917 av tysk ubåt **U-53** (Hans Rose). Klarte å komme seg til sikker havn. Hun var på vei mellom Plymouth, England og Tampico i Mexico. Senere reparert. **SAN NAZARIO** var en av de største som ble torpedert under første verdenskrig.

**1928** Innkjøpt av A/S Bryde & Dahls Hvalfangerselskap 23/07 fra The Eagle Oil Transport Company Ltd., London, og den ble overtatt i Newcastle on Tyne 27/07. Ankomst Framnæs mek. Værksted 29/07-1928 for ombygging til flytende hvalkokeri. Avgår Sandefjord 14/10.

**1930** Ankommer Sandefjord 15/05 og går lossetur 19/05. Returnerer fra losse tur 27/05. Forhaler til Framnæs mek. Værksted 02/06 for årlig vedlikehold. Dokkes i tiden 03/07 til 25/07. Forlater havnen og verkstedet 05/08.

**1931** Sesongen 1931/32 blir det opplag. Hun blir sendt til ombygging ved Wilton-Fijenoord, Rotterdam fra 18/10-1931.

**1932** Ombygging ble avsluttet 03/05-1932. Opphalingslipp, dobbelt skorstein m.m. var bygget, og det var en moderne **THORSHAMMER** som gikk til feltet

høsten 1932.

Det var i 1932/33-sesongen at en av Thorshammers hvalbåter skulle landsette ekspedisjonen til Hjalmar Riiser-Larsen, Kjeldbotn og Finn Devold på Sydpolen.

**1933** Årets vinner av 17. maipokalen i 1933 ble Flk **THORSHAMMER**.

**1934** Går til feltet for sesongen 1934/35 med et samlet mannskap for ekspedisjonen på 265. Hvalbåtene **THORARINN** (1929), **THORFINN** (1929), **THORDR** (1929), **THORGAUT** (1929), **TORLYN** (1929), **THORVARD** (1930), **THORFJELL** (1934), **POL I** (1926) og **POL V** (1926). Fangsten tar til 26/11, med spermfangst. **POL I** og **POL V** var innleid fra Melsom & Melsom, Larvik.

**1935** Fangsten avsluttes 01/04. Resultatet etter sesongen 1934/35 var ferdig ble 145.682 fat hvalolje og 2.020 fat spermolje. Dette var en fangstrekord.

Går til feltet med hvalbåtene **THORARINN**, **THORFINN**, **THORDR**, **THORGAUT**, **TORLYN**, **THORVARD**, **THORFJELL**, **POL I** og **POL V** for sesongen 1935/36.

**1936** Resultatet etter sesongen 1935/36 ble 96.163 fat hvalolje og 2.618 fat spermolje.

Går til feltet med hvalbåtene **THORARINN**, **THORFINN**, **THORDR**, **THORGAUT**, **TORLYN**, **THORVARD**, **THORFJELL**, **POL I** og **POL V** for sesongen 1936/37.

**1937** Resultatet etter sesong 1936/37 var ferdig ble 91.228 fat hvalolje og 4.350 fat spermolje.

Går fra Sandefjord for fangstfeltet 09/10-1937 med hvalbåtene **GRIBB**, **TORLYN**, **THORGAUT** og **THORARINN**. **THORDR**, **AMOS**, **THORFJELL** har vært i sommeropplag i Cape Town. **OTTERN** er et nybygg som forlater Middlesbrogh 12/11-1937 og møter flåten senere. Fanger med 8 hvalbåter for sesongen 1937/38.

Transportbåt for denne sesongen var **MT VIKINGEN**.

Når hun forlot Sandefjord på høsten 1937 for å delta i sesongen 1937/38 hadde hun en uvanlig last ombord. Hun hadde med seg halvparten av medlemmene i Norwegian Scientific Expedition, som var organisert av Lars Christensen og ledet av Erling Christophersen. Med seg hadde de også en sosiolog ved navn Peter A. Munch (født i Nes på Hedmark). De skulle til øya Tristan da Cunha, i Syd-Atlanteren. Hun forlot Sandefjord 30/09-1937, med kurs for Aruba hvor hun skulle ta om bord bunkers for sesongen, før hun satte kursen for Cape Town i Syd-Afrika. Resten av ekspedisjonen dro med **SOLGLIMT** som ankom Cape Town den 12/11-1937, hvor ekspedisjonens medlemmer gikk iland for å vente på resten av medlemmene og utstyret som kom med **THORSHAMMER**. Ekspedisjonen og utstyret ble videre befordret med lasteskipet **ANATOLIA** den 30 november, med kurs for Tristan.

Ekspedisjonen hadde flere tverrfaglige formål. Sporen til turen var da Botanisk Institutt i 1933 mottok fra Lars Christensen tjueto planter, hvorav tre av dem var ukjente.

**1938** Etter endt sesong 1937/38 var resultatet 105.000 fat hvalolje og 2.896 fat spermolje.

Etter ankomst Cape Town beordrer Lars Christensen **THORSHAMMER** og de to hvalbåtene **THORFJELL** og **GRIBB** til Tristan fra Cape Town for å hente ekspedisjonen, og ta dem med hjem etter endt sesong. Ankom Sandefjord 23/04-1938.

Om høsten går kokeriet til feltet med hvalbåtene **OTTERN** (1937), **THORFJELL**, **GRIBB**, **TORLYN**, **THORGAUT**, **THORARINN**, **THORDR** og **AMOS** (1936)(Panama flagg) for sesongen 1938/39 på høsten. Allerede i desember, mister ekspedisjonen en av sine hvalbåter 01/12-1938 etter en kollisjon. Båten het **THORGAUT**, og de mister 3 mann.

**FEMERN** (1932) ankommer 01/01-1939 antatt som erstatning for **THORGAUT** resten av sesongen.

**1939** Ankommer Cape Town 21/03-1939 etter endt sesong, på vei hjem. Sesongen ga et resultat på 75.400 fat hvalolje og 11.665 fat spermolje.

Ankommer Sandefjord 16/04-1939. Hvalbåtene **AMOS**, **THORFJELL**, **GRIBB** og **FEMERN** gikk i opplag i Cape Town for reparasjon og vedlikehold. **OTTERN**, **THORARINN**, **THORDR** og **TORLYN** blir med til Sandefjord.

Avgår Sandefjord for fangst i Antarktis sesongen 1939/40.

**1940** Avgikk fangstfeltet 08/03 med kurs for Montevideo. Ankomst Montevideo 24/03, hvor hun mottok 404 tonn spermolje fra **SIR JAMES CLARK ROSS**. Forlot Montevideo for Rio 01/04. Går videre 04/04 og ankommer Port of Spain, Trinidad 18/04. Gikk videre til New Orleans hvor hun ankom 03/05 for lossing av hvaloljen.. Videre til Mobile, Alabama for dokking og vedlikehold. Avgikk verksted 11/06 med kurs for Caripito, Venezuela med ankomst 22/06 for å laste solarolje. Lasten ble tatt til Montevideo hvor hun ankom 16/07. En avgjørelse ble tatt og **FI/k THORSHAMMER** skulle gå til isen og delta i fangst også sesongen 1940/41. Blir sendt til Halifax, Canada med ankomst 16/08 for opplag og klargjøring til neste sesong, 1940/41. Avgår Halifax 11/10 for Curacao for bunkering før hun setter kursen mot Sydishavet via Montevideo hvor hun samlet hvalbåtene. 13/11 går hun videre mot fangstfeltet.

**1941** I natten mellom 13-14 januar, den tyske hjelpekrysseren **PENGUIN** entret scenen. Kokeriet **OLE WEGGER** og transportskipet **SOLGLIMT** ble beslaglagt, men **THORSHAMMER**, som fangstet mer vestlerli greide å komme unna. Sammen med noen hvalbåter, som også hadde unnsloppet, satte hun kursen for Syd-Georgia.

Tilbake til fangstfeltet og opptar fangsten 01/03. Fangsten avsluttet 09/04 med kurs for Montevideo. Det var siste turen til Sydishavet i årene frem til januar 1944. Noe av hvaloljen blir losset på Curacao, og resten blir losset i New Orleans. Spermoljebeholdningen gikk i land i New York i tiden 23-24/06. Går i opplag i Halifax fra 29/06.

Bryter opplaget i Halifax 16/09 og går til St. John for vedlikehold og utrustning. Går tilbake til Halifax for avslutning av vedlikehold, og deretter til New York for proviantering og bunkering på Aruba 15-16/10 før hun og hvalbåtene setter kursen for feltene utenfor Peru via Panama-kanalen.

**1942** Etter endt fangst ankommer **THORSHAMMER** Balboa, Panama 16-17/01 for transit gjennom Panama-kanalen. Ankommer New Orleans, USA 15/01 for lossing, vedlikehold, og klargjøring for neste sesong. Mottar bunkers i Baton Rouge, Louisiana, USA 19/04 og deretter til New Orleans for å fylle fullt. Går videre gjennom Panama-kanalen for den andre fangsts sesongen utenfor Peru. Spermfangsten starter 10/05-1942. Fangsten avsluttes 31/08. Ankom San Pedro, California 24/09 lossing av deler av oljen. Losser resten i Seattle 03/10-1942.

På høsten ble det i New York gjort klart for en ny sesong med **THORSHAMMER** og 8 hvalbåter for sesongen 1942/43. Denne sesongen ble kansellert grunnet uenighet om hyrer og lønninger.

**1943 THORSHAMMER** blir i Seattle utstyrt med antiluftskyts og antiminekabel. Avgikk 03/01 for San Francisco, California. Ankommer 07/01 og blir satt inn i fart mellom Hawaii og Vestkysten av USA.

01/07 ble det vedtatt at **THORSHAMMER** igjen skulle delta i spermfangst på kysten av Peru. Avgikk San Francisco 10/07 med kurs for San Pedro hvor hvalbåtene var lagt opp. Disse hadde vært i amerikansk krigstjeneste, men ble raskt frigitt igjen da de ikke passet inn i «American comfort»! Avgikk fra San Pedro for fangstfeltet utenfor Peru 01/08. Ankom feltet 10/08.

**THORSHAMMER** mistet to skyttere på denne turen, grunnet uhell med kanonene. **THORIS** måtte avbryte fangsten og gikk mot Callao i Peru med en skadet skytter, Arnold Haugtuft Hansen fra Haugtuft, Sandefjord. Ankom Callao, Peru 04/11, men skytteren var død av skadene. Dagen etter, 05/11 eksploderte kanonen på **THORGAUT** (1939) under fangst, og skytteren Asbjørn Larsen blir drept. **THORGAUT** går til Callao samme dag og landsetter skytteren som blir gravlagt på den britiske kirkegården i Callao, på samme sted som skytteren fra **THORIS**.

Resultatet av sommersesongen på Peru ble 73.000 fat. Avgikk feltet etter endt sesong 20/11, med kurs for New Orleans via Panama kanalen for å levere lasten.

I New Orleans ble hun klargjort for en ishavstur. Avgikk New Orleans 19/12, kort til før jul med 8 hvalbåter via Panama-kanalen med kurs for feltet. Sesongen skulle starte i desember.

**1944** Ankom Sydishavet ved Sandwichøyene 20/01 med hvalbåtene **GLOBE IX, GLOBE VIII, OTTERN, POL VII, TORFINN, THORGAUT, THORIS** (ex **AMOS**) og **THORFJELL**. Etter ca 3 uker gikk hele ekspedisjonen til Leith Harbour på Syd Georgia for lossing av hvalolje. 20/02 gikk kursen sydover igjen. Fangsten ble avsluttet 10-15/04, og kursen ble satt for Valparaiso, Chile for seilings ordre. Ankom ca 25/04 for deretter å gå med retning Houston, Texas via Panama kanalen, hvor hun ankom 15/05. På hjemtur fra Sydishavet ankommer hun Christobal etter å ha passert Panama-kanalen. Avgår Christobal 28/04 med kurs for Guantánamo, Cuba i konvoi sammen med sine hvalbåter **GLOBE IX, GLOBE VIII, OTTERN, POL VII, THORFINN, THORFJELL, THORGAUT** og **THORIS**, de ankommer 02/05. Sesongen endte med 82.500 fat. Hvalbåtene gikk videre til Halifax i Canada.

Denne våren var det tanken å sende ut tre ekspedisjoner for sesongen 1944/45. Ekspedisjonene som var planlagt var **SIR JAMES CLARK ROSS, SUDERØY** og **THORSHAMMER**. Men britene gikk ikke med på dette, så kun **SIR JAMES CLARK ROSS** gikk til feltet for sesongen 1944/45, med **SUDERØY** som transportskip.

**THORSHAMMER** ble satt i tankfart. Hun lå i Boston 06/06 da invasjonen i Frankrike pågikk. Gikk videre til Halifax, Canada med ankomst 10/06. Lå her for vedlikehold og reparasjon frem til siste del av oktober. Gikk videre til New York for seilings ordre. Ferden gikk videre til Antillene for lasting for Panama kanalen. Gikk i fart mellom Aruba/Curacao og Colon/Aruba resten av året.

**1945** Ligger i New York i nyttårshelgen og losset. Deretter tilbake i farten mellom Aruba/Curacao og Panamakanalen. 05/05 lå **THORSHAMMER** i Gatón sjøen i Panamakanalen og ventet på lossing. Etter noen turer til ble hun lastet på Aruba 10/06 og satte kursen for Norfolk, Virginia. Etter utlossing gikk de til New York hvor de befant seg 23/06. Her lastet hun for Glasgow, Skottland. Her tok man også om bord en del passasjerer (sjøfolk) som skulle hjem til Norge. Avgikk New York 26/06. Losset i Skottland rundt 08/07 Etter endt utlossing ble kursen satt hjem til Norge, og passerte de ytre øyene utenfor Sandefjord rundt midnatt 13/07, og kl.01.00 14/07 var hun fortøyd ved Vera Fabrikker.

**1948** Sesongen 1947/48 innbragte 89.528 fat hvalolje og 14.049 fat spermolje.

Det gamle brobygget ble revet og nytt midtskip og bro bygget ved Harland & Wolff i Belfast.

Fangstbåter i sesongen 1948/49: **THORDØNN, THORBRANN, THORARINN (1945), OTTERN, HAUK, THORIS, THORFJELL, SEKSERN** og korvetten **THORGEIR**. Bestyrer var Einar Torp. Spermhvalfangst begynte startet 19/11 og langhvalfangst 15/12-1948.

**1949** Sesongen 1948/49 avsluttes 26/03-1949 og resultatet ble totalt 112.999 fat.

Lugarene akter ble ombygget og modernisert om sommeren ved verksted i Liverpool.

**THORSHAMMER** avgikk Sandefjord 12/10 med kurs for Cape Town via Curacao for bunker olje for sesongen. Ankom Cape Town 27/11 hvor hun møtte hvalbåtene **THORDØNN, THORIS, THORSTREIF, THORGEIR, HAUK, OTTERN, TIERN** og **ODD XI** som var ankommet fra Sandefjord. **THORFJELL** og **SEKSERN** hadde vært lagt opp i Cape Town denne sommeren. Ankom feltet 08/12-1949. Nybygde **THORGRY** kom fra Kobe, Japan 17/12 via Fremantle i Australia. Sesongen startet 22/12.

**1950** Sesongen ble avsluttet og **THORSHAMMER** forlater feltet 16/03-1950. Resultatet ble totalt 84.230 fat hvalolje. Kokeriet opererte med 11 hvalbåter under sesongen. Gikk via Cape Town, ankomst 03/04 og fortsatte neste dag med kurs for Sandefjord hvor hun ankom 02/05. Ble overhaldt på Harland & Wolff i Belfast den sommeren.

**THORSHAMMER** forlater Sandefjord om høsten med 12 hvalbåter. Hvalbåtene var **THORBRIS (1950), THORGRIM (1947), THORDR (1945), THORGRY (1949), THORSTREIF (1942), THORIS (1936), HAUK (1941), TIERN (1939), ODD XI (1949), THORGEIR (ex. korvett) og TOERN (1929) og SEKSERN (1930)** som bøyebåt.

**1962** Solgt til SPA Cantieri, Navali, La Spezia Italia 6/9-1962 for opphugging.

***THORSHAMMER** var i virksomhet for A/S Thor Dahl helt fra 1928 til 1967, altså 40 års tjeneste. Dette er et lengere tidsrom enn noen annet flytende kokeri. Det produserte 3.088 mill. fat hvalolje til en samlet verdi på omtrent 600 mill.kroner (kilde: SANDEFJORD - byen vår*

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

**1914** Built as oil tanker **SAN NAZARIO** by Wm. Doxford & Sons Ltd., Sunderland, 12.215 brt. For Eagle Oil Transport Co. Ltd, UK. Launched on 09/06-1914. Delivered in September.

**1917** Torpedoed south-west of Scilly Islands of the coast of Cornwall on 15/10-1917 by the German submarine **U-53** (Hans Rose). She managed to reach a safe port. On route between Plymouth, England and Tampico, Mexico. Later repaired. **SAN NAZARIO** was one of the largest ships torpedoed during WWI.

**1928** Purchased by A/S Bryde & Dahls Hvalfangerselskap 23/07 from The Eagle Oil Transport Company Ltd., London, taken over in Newcastle-on-Tyne on 27/07. Arrived

Framnæs mek. Værksted 29/7-1928 for conversion to whale processing factory vessel. Departed Sandefjord on 14/10.

**1930** Arrival Sandefjord on 15/05 and leave for discharging on 19/05. Return from cargo discharge on 27/05. Shifting to the repair yard Framnæs mek. Værksted on 02/06 for the yearly maintenance. In dry dock from 03/07 to 25/07. Leaving from the port of Sandefjord and the yard on 05/08.

**1931** The season of 1931/32 is lay-up. The factory is sent to reconstruction at Wilton-Fijenoord, Rotterdam from 18/10-1931 to 3/5-1932.

**1932** Total face lift ended on 03/05-1932.

Slipway, dobbel funnel and more was built, and it was the modern **THORSHAMMER** that returned to the whaling ground the autumn of 1932.

It was in the season of 1932/33-that one of the **THORSHAMMER** expedition catcher was to land the expedition of Mr. Hjalmar Riiser-Larsen, Kjeldbotn and Finn Devold on the South Pole area.

**1933** The **FI/F THORSHAMMER** team became the winner of the yearly rowing compition in the harbour of Sandefjord on Norway's national day, the 17/05-1933.

**1934** Leaving Sandefjord, heading for the Southern Seas for the season of 1934/35 with a total manning of 265, including whale catcher **THORARINN, THORFINN, THORDR, THORGAUT, TORLYN, THORVARD, THORFJELL, POL I** and **POL V**.

**1935** Whaling season ended on 01/04. The result of the season of 1934/35 was 145.682 bbl. whale oil and 2.020 bbl. of sperm oil.

Leaving Sandefjord with the catcher **THORARINN, THORFINN, THORDR, THORGAUT, TORLYN, THORVARD, THORFJELL, POL I** and **POL V** for season of 1935/36.

**1936** Result of the season 1935/36 was 96.163 bbl. of whale oil and 2.618 bbl. of sperm oil.

Leaving Sandefjord with catcher **THORARINN, THORFINN, THORDR, THORGAUT, TORLYN, THORVARD, THORFJELL, POL I** and **POL V** for season of 1936/37.

**1937** The result of 1936/37 season was 91.228 bbl. whale oil and 4.350 bbl. of spermoil. Departure from Sandefjord heading for the whale fields in south on 09/10-1937 with catcher **GRIBB, TORLYN, THORGAUT** and **THORARINN**.

Arrived Cape Town for meeting with her catchers on 22/11-1937, on her way via Aruba for storing bunkers oil. **THORDR, AMOS, THORFJELL** has been in summer lay up and maintenance in Cape Town. **OTTERN** was a newbuilding leaving ship yard in Middlesbrough on 12/11-1937 and join the rest of the **THORHAMMER** expedition



on the whaling ground. Total 8 catcher the season of 1937/38. The transport vessel this year was **VIKINGEN**. Upon departure Sandefjord the autumn of 1937, she carried an unusual cargo. Half of the Norwegian Scientific Expedition was onboard. This expedition was organised by Lars Christensen. The leader was Erling Christophersen. Joining them was also sociologist Peter A. Munch. They were bound for the island of [Tristan da Cunha](#), in the South Atlantic Ocean. **SOLGLIMT** had left Sandefjord on 30/09-1937, with the other half. The remaining part of the expedition, and the equipment, came with **THORSHAMMER** leaving Sandefjord 09/10-1937. **SOLGLIMT** arrived Cape Town on 12/11-1937. The expedition in full was transported to Tristan by the cargo liner **ANATOLIA**, leaving Cape Town for Tristan upon 30/11-1937.

**1938** The result of season 1937/38 was 105.000 bbl. of whale oil and 2.896 bbl. of sperm oil.

After end of season Lars Christensen directed **THORSHAMMER** and the catcher **THORFJELL** og **GRIBB** to Tristan from Cape Town to pick up the expedition, and bring them home after end of whaling season. Arrived Sandefjord on 23/04-1938.

In the autumn this year the factory leave Sandefjord with the catcher **OTTERN**, **THORFJELL**, **GRIBB**, **TORLYN**, **THORGAUT**, **THORARINN**, **THORDR** and **AMOS** (Panamanian flag) for season of 1938/39. Already in December, on 01/12-1938 the expedition lost a catcher, by the name of **THORGAUT** after a collision. 3 men lost their lives.

**FEMERN** arrived on 01/01-1939 as a substitute for **THORGAUT** rest of the season.

**1939** Arrived Cape Town on 21/03-1939 after end of season. The season result of season 1938/39 was 75.400 bbl. of whale oil and 11.665 bbl. of sperm oil.

Arrived Sandefjord on 16/04-1939. Catcher **AMOS**, **THORFJELL**, **GRIBB** and **FEMERN** was laid up for repair and maintenance in Cape Town during the summer. **OTTERN**, **THORARINN**, **THORDR** and **TORLYN** went back to Sandefjord.

Departed Sandefjord for season of 1939/40.

**1940** Departed the whaling ground on 08/03 heading for Montevideo. Arrived Montevideo on 24/03, whereafter she received 404 tons sperm oil from the factory **SIR JAMES CLARK ROSS**. Left Montevideo for Rio on 01/04. Departed on 04/04 and arrived Port of Spain, Trinidad on 18/04. Left for New Orleans were she arrived on 03/05 for discharging the whale oil. So further to Mobile, Alabama for dry docking and maintenance. Left the shipyard heading for Caripito on 11/06. Arrived Caripito, Venezuela on 22/06 for a cargo of gasoil. The cargo was bound for Montevideo were

she arrived on 16/07. A decision was taken to send her to the Southern Seas for the season of 1940/41. She was ordered to Halifax, Canada and arrived on 16/08 for lay-up and preparing for next season, 1940/41. Left Halifax on 11/10 for Curacao for bunkering before setting course for the Southern Seas via Montevideo where she met her catchers. On 13/11 she proceeded to the whaling grounds in south.

**1941** The night between 13-14/01 the German raider **PENGUIN** entered the whaling ground. The factory **OLE WEGGER** and transporter **SOLGLIMT** and catchers was seized, while **THORSHAMMER**, whale some distance in westerly direction managed to escape after warning from escaping catchers. With remaining catchers she set course for the island of South-Georgia.

She was back on the whaling ground again on 01/03 to continue the whaling. Whaling was ended on 09/04 and she and her catchers was heading for Montevideo. Some oil was discharged on Curacao and the rest in New Orleans. The sperm oil ended up in New York on 23-24/06. She went to Halifax for lay-up. Arrived Halifax on 29/06. Braking lay-up in Halifax on 16/09 and went to St.John, NB for maintenance and storing for next season. Back to Halifax for completion of maintenance, and thereafter to New York for provision and bunkering on Aruba on 15-16/10 before she and her catchers set course for the whaling ground off Peru via the Panama Channel.

**1942** After end of whaling, **THORSHAMMER** arrived Balboa, Panama on 16-17/01 for transit through the channel on return. Arrived New Orleans, USA on 15/01 for discharge, maintenance and preparing for next season. She is lifting bunkers in Baton Rouge, Louisiana, USA on 19/04 and to New Orleans for topping up. Proceed through the Panama-Channel for her second whaling season off the coast of Peru. The sperm catch started on 10/05-1942. Whaling ended on 31/08. Arrived San Pedro, California on 24/09. Discharged a part of her cargo, before proceeding to Seattle arriving on 03/10-1942.

At the fall of 1942 in New York plans of a new season was worked out for **THORSHAMMER** and 8 whale catchers for the season 1942/43. But the season was cancelled as there was no agreement due to differences over wages and salaries.

**1943 THORSHAMMER** is equipped for war in Seattle. Anti-aircraft guns and anti-minecable is fitted. Departed on 03/01 heading for San Francisco, California. Arrived on 07/01 and started trading between Hawaii and the West-Coast of USA.

On 01/07 a decision was made to take another round of sperm catching off Peru. **THORSHAMMER** left San Francisco on 10/07 heading for San Pedro where the

catchers was laid up. They had been in service for the USCG as patrolboats, but was very soon return to her owners as the cathers did not apply to American standard og comfort--?

Left San Pedro for the whaling ground off Peru on 01/08. During the time of whaling the **THORSHAMMER**-expedition lost two of their whale gunners. The catcher **THORIS** had to end the catch as the whale gun accidentally explode. The catcher started steaming for full speed, heading for Callao in Peru with her wounded gunner, Arnold Haugtuft Hansen from Haugtuft, Sandefjord. She arrived Callao on 04/11, but the gunner was already dead of his injuries upon arrival. Next day, on 05/11 an accidental explosion in the whale gun of **THORGAUT** during same circumstances, and the gunner Mr. Asbjørn Larsen was killed. **THORGAUT** went to Callao the same day and landed the body of the dead gunner. Both gunners is buried at the same cementary at the British Graveyard in Callao, Peru.

Arrived on 10/08, and catching ended on 20/11. The result was 73.000 bbl. Left the whaling ground, bound for New Orleans.

She was then prepared for another whaling season in the Southern Seas. Left New Orleans shortly before Christmas with 8 catchers through the Panama-Channel heading for the whaling ground in the south. The season was planned to commence in December

**1944** Arrived the Sandwich Islands on 20/01. Efter about 3 weeks the whole expedition went to the Leith Harbour, South Georgia for discharge of whale oil. On 20/02 she was heading south again. The catching ended in the time frame of 10-15/04, and the course was set for Valparaiso, Chile for sailing order. Arrived on 25/04 for thereafter set the coarse for Houston, Texas through the Panama Channel. Arrived Houston on 15/05. Proceeding to New York and Boston. The season result was 82.500 bbl.

This spring a plan of sending three whaling expeditions to the south for the season of 1944/45. Those were the **SIR JAMES CLARK ROSS**, **SUDERØY** and **THORSHAMMER**, but the British did nor agree upon the decicion. The result was that only **SIR JAMES CLARK ROSS** went to the whaling ground in south for season of 1944/45, with the factory ship **SUDERØY** as transport ship.

**THORSHAMMER** was used as tanker ship. She stayed in Boston on 06/06 as the invasion of France took place. She went to Halifax, Canada were she arrived on 10/06. During stay she did some maintenance and repair until ultimo October. Then she proceed to New York for her sailing order. She then was ordered to Aruba/Curacao area for cargo of oil for the Panama Channel. She traded in this area the rest of the year.

**1945** Located in the port of New York during New Year and discharging. After completed discharge back to the trade between Aruba/Curacao and the Panama Channel. On 05/05 **THORSHAMMER** was located in the Gatun Lake, Panama Channel. Awaiting turn of discharge. After some more trips she had cargo on Aruba on 10/06 and heading for Norfolk, Virginia. After finishing cargo discharge, she went to New York where she was on 23/06 (St.Hans). Here she loaded for Glasgow, Scotland. She also had some passengers (sailors) for the crossing to Europe and Norway. Leaving New York 26/06. Discharged cargo in Scotland around 08/07. After finishing discharge, she set course for Norway and passed the outer islands of the inlet to Sandefjord around midnight on 13/07, and was placed alongside the berth at Vera at 01.00 hrs.

**1948** The season of 1947/48 was the result 89.528 bbl. of whale oil and 14.049 bbl. of sperm oil.

The old bridge building was taken away and new amidships and bridge was built at Harland & Wolff in Belfast.

Catcher of the season 1948/49: **THORDØNN, THORBRANN, THORARINN, OTTERN, HAUK, THORIS, THORFJELL, SEKSERN** and the corvette **THORGEIR**.

Manager was Mr. Einar Torp. The whaling season started on 15/12. Catching of sperm whale started on 19/11.

**1949** Whaling season ended on 26/03. Total result was 112.999 bbls.

Cabins aft was rebuilt and modernised during the summertime at a shipyard in Liverpool.

The season of 1949/50 **THORSHAMMER** left Sandefjord on 12/10 heading for Cape Town via Curacao for storing up bunker oil for the season. Arrived Cape Town on 27/11 to join her catcher **THORDØNN, THORIS, THORSTREIF, THORGEIR, HAUK, OTTERN, TIERN** and **ODD XI** arrived from Sandefjord. **THORFJELL** and **SEKSERN** had been laid up in Cape Town this summer. Arrived the whaling ground on 06/12-1949. The new built **THORGRY** arrived from Kobe, Japan via Fremantle on 17/12. The catching started on 22/12-1949.

**1950** The whaling season was ended on 16/03-1950. The total result was 84.230 bbl. of oil. The factory operated 11 catchers that season.

Went on home via Cape Town, arriving on 03/04 and continued for Sandefjord the next day where she arrived on 02/05. Was sent to Harland & Wolff in Belfast for maintenance and repair that summer.

**THORSHAMMER** leaving Sandefjord for a new season during the autumn, with 12 whale catchers. The catchers was **THORBRIS** (1950), **THORGRIM** (1947), **THORDR** (1945), **THORGRY** (1949), **THORSTREIF** (1942), **THORIS** (1936), **HAUK** (1941), **TIERN** (1939), **ODD XI** (1949), **THORGEIR** (ex. Flower-corvette) og **TOERN**

(1929) and **SEKSERN** (1930) as buoy boat.

**1962** Sold to SPA Cantieri, Navali, La Spezia Italia 6/9-1962 for scrapping.

**THORSHAMMER** was in action for A/S Thor Dahl from 1928 to 1967, all together 40 years in service. This is the longest time ever for any factory. Total production ended up to abt. 3.088 mill. bbls whale oil to a total amount of abt. 600 mill. norwegian kroner (source: the book SANDEFJORD - byen vår

Kilde: Thor-Glimt, DnV-reg., "Norsk Hvalfangst Tidende", www.warsailors.com  
Samlet og bearbejdet av Ragnar Iversen  
Sist oppdatert: 27/10-2011 (RI)

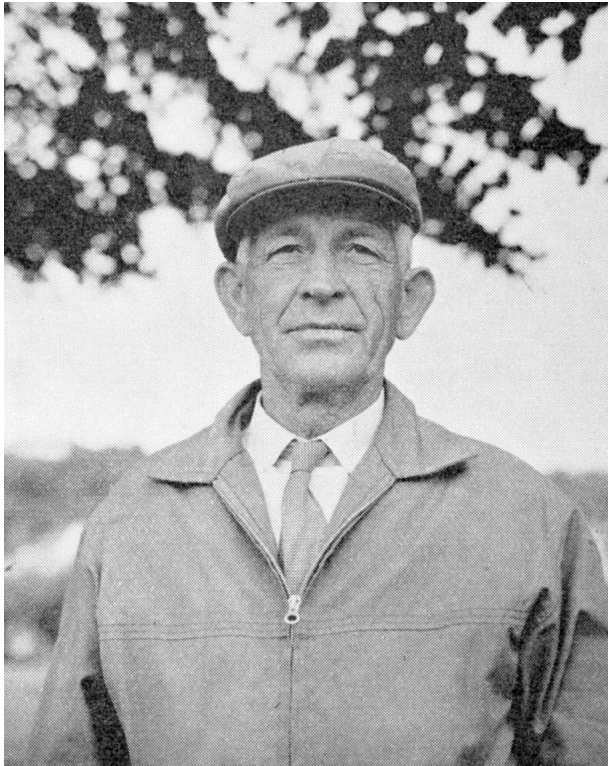
Fra THOR-GLIMT Nr.10 – November 1961

## **THORSHAMMER - NOEN GLIMT FRA SKIPETS HISTORIE**

Ført i pennen av Reidar Brusell

Den 14. oktober la fl.k. **THORSHAMMER** ut fra Thorøya og satte kursen ut fjorden. Første anløpssted St. Vincent. Deretter Montevideo og så ned til fangstfeltet i Antarktis hvor Hammer'n skal delta i den kommende sesong. I det følgende skal vi se litt på **THORSHAMMERs** historie. Den er lang og innholdsrik den historien. Vi får bare med endel glimt.

Kjært barn har mange navn, sies det. Og med rette her. **THORSHAMMER** - som i parentes bemerket engang het **San Nazario** - er blitt kalt «Sydhavets dronning». Men i daglig tale er det nå mest «**Hammer'n**», eller «**Hammærn**», for å skrive riktig sandefjordsk.



SFJ00219280255001 THORSHAMMER. Planformann  
Thoralf Halle

Kjært barn, ja. Da **THORSHØVDI** var ny i 1948 og fikk fordelt noen av de gamle Thorhammer-karene, var det ikke måte på hvor mye bedre og anderledes mange ting var på Hammer'n - På Hammer'n hadde vi det sånn og sånn, og der gjorde vi det slik og slik, var det stadige omkved inntil karene hadde vennet seg til de nye tingenes tilstand

Thoralf Halle har vært en trofast tjener på **THORSHAMMER**, han har stått ombord der så lenge **THORSHAMMER** har vært kokeri, fra 1928 til dags dato (1961). Bortsett fra 1 sesong under krigen og sesongen 1945/46 da han var syk, har han 30 - tredve - sesonger på Hammer'n. En flott prestasjon som det vel neppe finnes maken til på hvalfangst i dag.

- Det ble liksom aldri noe av å skifte kokeri, sier Halle på sin stillferdige måte, - selv om det nok har vært anledning til det flere ganger. De nye kokeriene etter krigen var jo fristende med større forhold,

modernisert utstyr og mere komfort, sier han, - men det er blitt slik at jeg har reist med **HAMMER'n** allikevel når høsten kom. - - -



SFJ00219280255003 THORSHAMMER Fra 1930, staute karer: Kaptein Hjalmar Braavold, maskinsjef Ludvig Hansen og styrmann Hans Gulliksen

Man kan ikke nevne **THORSHAMMER**'s navn, uten at man tenker på Hjalmar Braavold, skutas kaptein fra 1928 og 15 sesonger ombord, hvorav 12 sesonger som.kaptein/bestyrer. Han var den suverene leder ombord i mange år, og hadde mange gode år bak seg da han sluttet i 1947. En annen kjent og markant skikkelse fra Hammer'n er maskinmester Ludvig Hansen, han har også vært ombord fra begynnelsen i 1928 og sto ombord helt til 1945 da han la opp sjøen og den pelagiske hvalfangst. Nu er han, som vel de fleste av våre lesere vet, i var tekniske avdeling og på Kamfjordverven, hvor han tilser reparasjonsarbeidet på våre hvalbåter

Mannskapslisten for fl.k. **THORSHAMMER** for sesongen 1928/29 viser mange kjente hvalfangernavn, dessverre lever ikke alle i dag, noen er sluttet og mange er gått over på **THORSHØVDI** eller **THORSHAVET**. Her er noen av dem:

<b>Kaptein</b>	Hjalmar Braavold	<b>Fyrbøter</b>	Kristian Johansen
<b>Matros</b>	Sigurd H. Andersen	<b>2. koker</b>	Gustav Hauge
<b>Dekks/lugargut</b>	Charles Vernes	<b>Flenser</b>	Harald Ulleberg
<b>t</b>			
<b>Motormann</b>	Sverre Engeli	<b>Flenser</b>	Thoralf Halle
<b>1. maskinist</b>	Ludvig Hansen	<b>Benskjærer</b>	Eilif Mathiassen
<b>2. maskinist</b>	Amandus Sundby	<b>Kjeletømmer</b>	Arnt Olafsen
<b>4. maskinist</b>	Harald Amundsen	<b>Arbeider</b>	Kare Tobiassen
<b>Donkeymann</b>	Martin Ludvig Hansen	<b>Arbeider</b>	Hans Stensholdt

Og ser vi på kapteins-listen gjennom årene, så ser den slik ut:

<b>1928/29</b>	Hjalmar Braavold	<b>1946/47</b>	Hjalmar Braavold
<b>1929/30</b>	Hjalmar Braavold	<b>1947/48</b>	Einar Torp
<b>1930/31</b>	Hjalmar Braavold	<b>1948/49</b>	Thorvald Hansen

<b>1932/33</b>	Hjalmar Braavold	<b>1949/50</b>	Einar Torp
<b>1933/34</b>	Hjalmar Braavold	<b>1950/51</b>	Einar Torp
<b>1934/35</b>	Hjalmar Braavold	<b>1951/52</b>	Einar Torp
<b>1935/36</b>	Hjalmar Braavold	<b>1952/53</b>	Finn A. Ramberg (denne sesongen var flk <b>THORSHØVDI</b> hjelpekokeri grunnet kollisjonen med <b>ANNA SALEN</b> . <b>THORSHØVDI</b> var Rambergs båt til vanlig.)
<b>1936/37</b>	Hjalmar Braavold	<b>1953/54</b>	Dagfin Sivas
<b>1937/38</b>	Hjalmar Braavold	<b>1954/55</b>	Dagfin Sivas
<b>1938/39</b>	Hjalmar Braavold	<b>1955/56</b>	Nils Larsen
<b>1939/40</b>	Hjalmar Braavold	<b>1956/57</b>	Nils Larsen
<b>1940/41</b>	Einar Torp	<b>1957/58</b>	Nils Larsen
<b>1941/42</b>	Einar Torp	<b>1958/59</b>	Nils Larsen
<b>1942/43</b>	Hjalmar Braavold	<b>1959/60</b>	Nils Larsen
<b>1943/44</b>	Hjalmar Braavold	<b>1960/61</b>	Nils Larsen
<b>1944/45</b>	Hjalmar Braavold	<b>1961/62</b>	Gilbert Knutsen
<b>1945/46</b>	Kristian Evensen		

*Det er ingen tvil om at **HAMMER'n** har vært en steady arbeidsplass!*

Det fortelles om en skjærer som tok seg en tur på hvalfangst igjen med **THORSHAMMER** etter å ha vært hjemme i noen år. Kasserer Corneliusen spurte ham ved hjemkomsten hvordan han hadde hatt det i sesongen.

- Jo takk, det hadde da gått bra, var svaret. - Men jammen var det hardt å begynne å arbeide igjen etter 3 år på Framnæs!

Noen overskrifter i «Sandefjords Blad» etter krigen karakteriserer **HAMMER'ns** popularitet her hjemme:

16. mai 1947: **THORSHAMMER** har hatt sin beste sesong hittil.

9. april 1956: **THORSHAMMER** fikk full klaff. Stor stemning på Thorøya da de heldigste hvalfangere kom hjem.

10. mai 1961: Hederskronte **THORSHAMMER** hjemme - seiler i sitt 47. år. Om 3 år kan *The Queen of Antarctic* feire 50 årsjubileum.

Størst var vel stasen da Hammer'n kom hjem til Sandefjord etter krigen. Signaturen Ø. B. skrev i «Sandefjords Blad» den 12. juli 1945:

*- I nattemørket kunne vi se at den var gråmalt. Luftskyts hadde den også fått. Store, sorte pekefingre mot himmelen. Alle flagg var oppe, og på aktermasten hang rederivimpelen. For første gang på seks år så vi dette velkjente merket igjen: Christensens hval-C. -*

Framnes Guttemusikk-korps hilste velkommen, og «Ja, vi elsker» ble sunget ombord på vei inn fjorden. Det var 168 passasjerer med, 113 tonn last hovedsakelig klær og skotøy samt endel hospitalutstyr, som alt var konsul Christensen og frues gave til Sandefjord og Sandar.

Under den 2. verdenskrig mistet Norge ved krigsforlis 8 kokerier samt 39 hvalbåter. Fem norske kokerier var - i mer eller mindre god tilstand - i behold 8. mai 1945: **THORSHAMMER, PELAGOS, SUDERØY, ANTARCTIC(2) og SIR JAMES**

## **CLARK ROSS (2).**



SFJ00219280255002 THORSHAMMER. Kaptein Torp og hans styrmenn: Harald Ulleberg, Gilbert Knutsen, Thorleif Tjønnås og Finn Jacobsen. Bilde via "Thor-Glimt"

## **THORSHAMMER, Tristan da Cunha og Lars Christensen 1937/38**

Da kokeriene **SOLGLIMT** og **THORSHAMMER** gikk til isen høsten 1937 hadde de en spesiell last med sydover. De hadde med seg medlemmer av Norwegian Scientific Expedition, som var organisert av Lars Christensen. Ekspedisjonen var finansiert av Nansenfondet, Det videnskapelige Forskningsfond, A/S Norsk Varekrigsforsikringsfond, Den norske tannlegeforening, legater, firmaer og private. Ekspedisjonens beskytter var den gang kronprins Olav. Målet var øygruppen Tristan da Cunha som ligger i Syd-Atlanteren, vest-syd-vest for Cape Town, mellom Syd-Afrika og Falklandsøyene. Øygruppen ble første gang besøkt av franskmenn i 1767.

Ekspedisjonen bestod av tolv mann. Alt fra tannleger til landmålere, botanikere og zoologer. Leder for ekspedisjonen var Erling Christophersen. En norsk botaniker, geograf og senere diplomat. Han hadde vært professor i botanikk ved University of Hawaii i tre år før han kom hjem igjen til Norge og ble leder for Botanisk Museum i Oslo, hvor han var frem til 1947. Med seg hadde han en sosiolog ved navnet Peter A. Munch, født på Nes i Hedmark. De skulle være med til Cape Town i Syd-Afrika, hvor de skulle gå i land, og hele ekspedisjonen samles. For å nå Tristan da Cunha måtte de ha skyss med en frakteskute ved navn **ANATOLIA**.

Formålet med reisen var en tverrfaglig ekspedisjon for å studere plante og dyreliv på øya, samt befolkningens tannhelse. Det som sporet til denne turen, var en gave til Botanisk Institutt i 1933 som de mottok fra Lars Christensen. De mottok den gang tjueto planter, hvorav tre av dem var ukjente. Halvparten av ekspedisjonsmedlemmene var plassert om bord i **SOLGLIMT** og den andre halvparten fulgte med **THORSHAMMER**. **SOLGLIMT** gikk fra Sandefjord 30/09-1937, og **THORSHAMMER** gikk 09/10 med kurs for Cape Town via Aruba, hvor de skulle fulle bunkers for sesongen. **SOLGLIMT** ankom Cape Town 12/11 og **THORSHAMMER** ankom 22/11. Etter en ukes ventetid etter at **THORSHAMMER** ankom Cape Town, ble



de sendt videre til Tristan da Cunha 30/11 hvor de ankom 06/12.

Det vitenskapelige utbyttet fra ekspedisjonen blir regnet som veldig bra. Befolkningens tannhelse var studert, og det viste seg at den var svært god. I forhold til Norge hadde vi mye tannr te på denne tiden, og resultatet av forskningen på befolkningen på Tristan ble benyttet som viktig datagrunnlag i norsk helsepolitikk etter krigen.

Etter endt hvalfangstsesong 1937/38, og **THORSHAMMER** med hvalbåter hadde nådd frem til Cape Town, sendte Lars Christensen kokeriet **THORSHAMMER** og hvalbåtene **THORFJELL** og **GRIBB** til Tristan da Cunha for å hente medlemmene fra Norwegian Scientific Expedition. Øya er veldig vanskelig tilgjengelig. Kun en liten fiskehavn, med mye svell og en ugjestmild kyst. Det er derfor vanskelig å komme i land med større fartøyer. Fjellveggene kan reise seg i opptil 600 meters høyde rundt kysten. Derfor måtte man ha assistanse fra hvalbåtene n r ekspedisjonen skulle hentes. **THORSHAMMER** gikk deretter direkte hjem, og ankom Sandefjord 23/04-1938. Mange av opplysningene fra denne ekspedisjonen har jeg fått fra postmesteren på Tristan da Cunha, Mrs Iris Green, som velvillig på e-mail har delt med oss sine kunnskaper.

I 1987 ble det utgitt en frimerkeserie på fire frimerker på Tristan da Cunha for å markere 50-års jubileet for ekspedisjonen. På et av disse frimerkene er det bilde av dronningen blant kokerier, **THORSHAMMER**.

I 1961 ble øygruppen rammet av vulkanutbrudd, og mange  y beboerne søkte tilflukt på den ubebodde  ya Nightingale Island og noen hundre til Storbritannia. Alle vendte tilbake i 1963. Øya har i dag en befolkning på rundt 300 personer.



**THORSHAMMER** hedres på et frimerke fra  yen TRISTAN DA CUNHA. 50 år siden den norske videnskaplige ekspedisjonen i 1937/38 fant sted.

Bilde via Ulf W. Gustavsen



Førstedagsstempel fra Tristan da Cunha i anledning 50 år jubileet

### **THORSHAMMERS «krigshistorie» artet seg i korte trekk slik:**

Avgikk fangstfeltet 8. mars 1940. Lå i Montevideo 24-28/3. Innlosset fra -Ross- 404 tonn spermolje. Rio de Janeiro 1-4/4. Lå i Port of Spain 18-27/4 da den gikk til New Orleans hvor den losset hvaloljelasten 3-13/5. Ankom Mobile 17. mai - dokksatt og reparert til 11/6. Inntok full last solarolje i Caripito 22-24/6, losset i Montevideo 16-28/7.

Opplagt i Halifax fra 16/8 til 11/10 og utrustet for hvalfangsts sesongen 1940/41. Inntok bunkersolje i Curacao 19-20/10, samlet hvalbåtene i Montevideo 13/11 og avgikk for fangstfeltet.

Avbrøt fangsten den 14. januar 1941 og gikk fra den tyske raider og opp til Syd Georgia (tyskerne tok da fl.k. **SOLGLIMT, OLE WEGGER** og **PELAGOS** og satte prisemannskap ombord i disse). Gjenopptok fangsten igjen den 1/3. Avsluttet fangsten 9/4 og avgikk feltet for Montevideo. Losset endel av hvaloljelasten i Curacao 29/5-4/6. Ankom New Orleans 19/6 og losset resten av hvaloljen. Losset spermoljelasten i New York 23-24/6. Opplagt i Halifax 29/6-15/9.

Avgikk Halifax 16/9-41, St. John 25/9 for reparasjon og utrustning, senere Halifax for avslutning av reparasjonen. Provisianering i New York 8/10, inntok bunkers i Cimba, Aruba, 15-16/10, samlet hvalbåtene i Colon 22/10 og avgikk fangstfeltet for den første Peru-sesong via Panama Canal.

Anløp Balboa 16-17. januar 1942. Losset spermolje - opplagt og reparert for neste sesong New Orleans 25/1-18/4. Lastet endel bunkers i Baton Rouge 19-20/4, New Orleans 22/4, lastet resten av bunkersolje i Baytown 26/4 og avgikk for fangstfeltet for den 2. Peru-sesong via Colon og Balboa.

Opptok spermfangsten 10. mai 1942, avsluttet denne 31/8, lastet 277 tons bunkers i Talara Bay 2-3/9, lastet mere bunkers i Balboa 7-11/9, anløp San Pedro 24-25/9, losset endel av spermoljen i Tacoma 1-2/10, losset resten av spermoljen i Seattle 3-8/10.

### **Her lar vi en annen HAMMER'N-veteran - telegrafist Christoffer Tholfsen - overta beretningen:**

**THORSHAMMER** lå i Seattle til januar 1943. Ble utstyrt med antiluftskyts og

antiminekabel. Avgikk 3. januar 1943 for San Francisco. Ankomst hit ca. 7. januar. Her ble vi satt i fart på Hawaii - Vestkysten. Første tur vestover ca. 15. januar med last av olje, tatt ombord i Rodeo i Sacramento-roveret. Dekkslast i Frisco i form av biler og amfibiebåter. Losset i Honolulu ca. 22/1. Lastet melasse i Nawiliwili Kawai, en av øyene i Hawaii-gruppen. Østover igjen ca. 30/10, ankom Frisco ca. 8/2. Losset melasse i Richmond innenfor Frisco. Lastet igjen i Rodeo og avgikk ca. 15/2, etter å ha lastet inn dekkslast i Frisco.

Jeg tror vi gjorde fire eller fem slike turer (mange av dem i konvoy). Vi var også, såvidt jeg husker, en tur i Seattle i den tiden. Likeledes var vi en gang i Pearl Harbour. Ellers losset og lastet vi på de samme stedene.

Ca. 1. juli 1943 ble det bestemt at vi skulle på spermfangst igjen. Avgikk ca. 10/7 fra San Francisco til San Pedro hvor hvalbåtene lå. (Disse var et år tidligere overtatt av amerikanerne). Avgang San Pedro for Perufeltet ca. 1. august. Ankomst feltet ca. 10/8. Fangsten varte til ca. 20/11. Fra feltet gikk turen til New Orleans for lossing og klargjøring til ishavstur. Like før jul avgikk vi for fangstfeltet via Panamakanalen. (På turen over Gulfen var vi eskortert bl.a. av et «blimp»-luftskip.)

Vi kom til iskanten ved Sandwichøyene ca. 20. januar 1944. Etter vel tre ukers fangst gikk hele ekspedisjonen til Leith Harbour for lossing av hvalolje. Sørover igjen ca. 20/2. Fangsten ble avsluttet 10-15/4. Ankom Valparaiso ca. 25/4 (for sailing directions). Herfra til Houston i Texas, hvor vi ankom ca. 15/5.

Derfra gikk turen til New York og Boston ca. 25/5 (hva vi gjorde på de to plassene husker jeg ikke). Vi lå i Boston 6. juni, da invasjonen i Frankrike fant sted. Ankom Halifax ca. 10/6 og lå ved verksted her til oktober måned. I siste halvdel av oktober gikk vi til New York (bl. a. for sailing directions). Herfra til Curacao eller Aruba for lasting for Panamakanalen. Det var ca. 30/10. Så fartet vi med olje i ca. 8 måneder mellom Curacao/Aruba og Colon/ Balboa, vekselvis på de forskjellige plassene. Dette ble avbrutt av en tur fra Curacao til New York med olje midt i desember måned 1944.

Vi var i New York nyttårshelgen 1944/45. Losset ved Perth Amboy på New Jersey siden. Fra New York første dagene i januar 1945 til Curacao/Aruba for lasting ca. 15. januar. Så ble turene til Panama gjenopptatt.

Da vi den 5. mai om kvelden hørte over radio at det var fred på trappene, lå vi i Gatonsjøen i Panamakanalen og ventet på losing. Det ble enda noen turer Curacao/Aruba. Panamakanalen ca 10/6 lastet vi i Aruba og da skulle vi gå til Norfolk ca 20/6 losset vi i Norfolk på en liten plass i Chesapeake Bay. Ankom New York St. Hans-dag for lasting av olje til Glasgow i Skottland. Tok her ombord en del passasjerer (sjøfolk) som skulle til Norge. Seilte ca. 26/6. Losset i Gyrock og Glasgow ca. 8/7. (Muligens jeg seiler litt for fort, men Ludvig Hansen kjørte hardt og været var fint.) Fra Glasgow gikk vi til Methel på østkysten (for sailing directions). Her husker jeg vår gode venn Arntzen kom ombord fra London. Braavold, som var litt av en skøyer, sa til ham at det ikke var noe plass.

-«Plass», sa Knerten, «jeg skal bare ha --væ innafor rekka!» -

Det var stor stas med saker og ting da vi gikk ut fra Methel om kvelden 10/7, og enda større stas var det selvfølgelig da vi rundet «Bonden» noen øyeblikk over midnatt 13. juli 1945. Klokken 0100 var vi fortøyet ved Vera!



SFJ00219280220015 THORSHAMMER og NORVEGIA møtes i isen.

**THORSHAMMER** har vært i sentrum ved flere av Lars Christensens ekspedisjoner i Sydishavet, således fikk **THORSHAMMER** i sesongene 1928/29, 1929/30 og 1930/31 besøk av -ekspedisjonen - kaptein Nils Larsen. Og i 1930/31, 1932/33 og 1933/34 var Ingrid og Lars Christensen på besøk hos **THORSHAMMER** på feltet med **MT THORSHAVN**.

Det var i 1932/33-sesongen at en av **THORSHAMMERs** hvalbåter skulle landsette ekspedisjonen til Hjalmar Riiser-Larsen, Kjeldbotn og Finn Devold. Ved avgangen fra kokeriet skulle ekspedisjonen hilses og ønskes til lykke. Frivaktene ble purret og hele mannskapet på **THORSHAMMER** sto ved rekka og ropte hurra. Maskinsjef Ludvig Hansen fikk senere en overtidslapp fra en av karene sine hvor det i rubrikken «Arbeidets art» var anført: *Ropt hurra, 1 time!* Dessverre mislyktes Riiser-Larsen's ekspedisjon.

Velferdssjefen på **THORSHAMMER** i 1956, Leif Standal, sa ved hjemkomsten at god hvalfangst er den beste velferd. I så måte har **HAMMER'n** hatt mye velferd. En oppsummering av den totale produksjon fra og med sesongen 19281/29 til og med 1960/61 viser 2.584.819 fat hvalolje 372.842 fat spermolje.

Rekord-sesongen ble 1934/35 med 147.702 fat total hval og spermolje. Ekspedisjonen talte 7 fangstbåter, og fangsttiden var fra 26/11 til 1/4.



SFJ00219280220019 THORSHAMMER. THORSHAVN er på ekspedisjonstur med Ingrid og Lars Christensen om bord, i sesongen 1932/33.

Og velferden den har vært preget av den gode ånd som alltid har vært tilstede på **THORSHAMMER**. Kristian Jansen er et navn som er uløselig knyttet til velferdstjenesten og den gode ånd på **THORSHAMMER**. Han har ikke spart seg den karen for å skape trivsel og hygge ombord, samtidig som han i kraft av sitt speiderløfte forsøkte «å gjøre en god gjerning hver dag». Han startet og redigerte (og skrev vel mesteparten selv) den nu så kjente «Hammer-posten» i 6 årganger til han sluttet hvalfangsten i 1953. I en tale til et «vennshipsstevne» 1950 sier han:

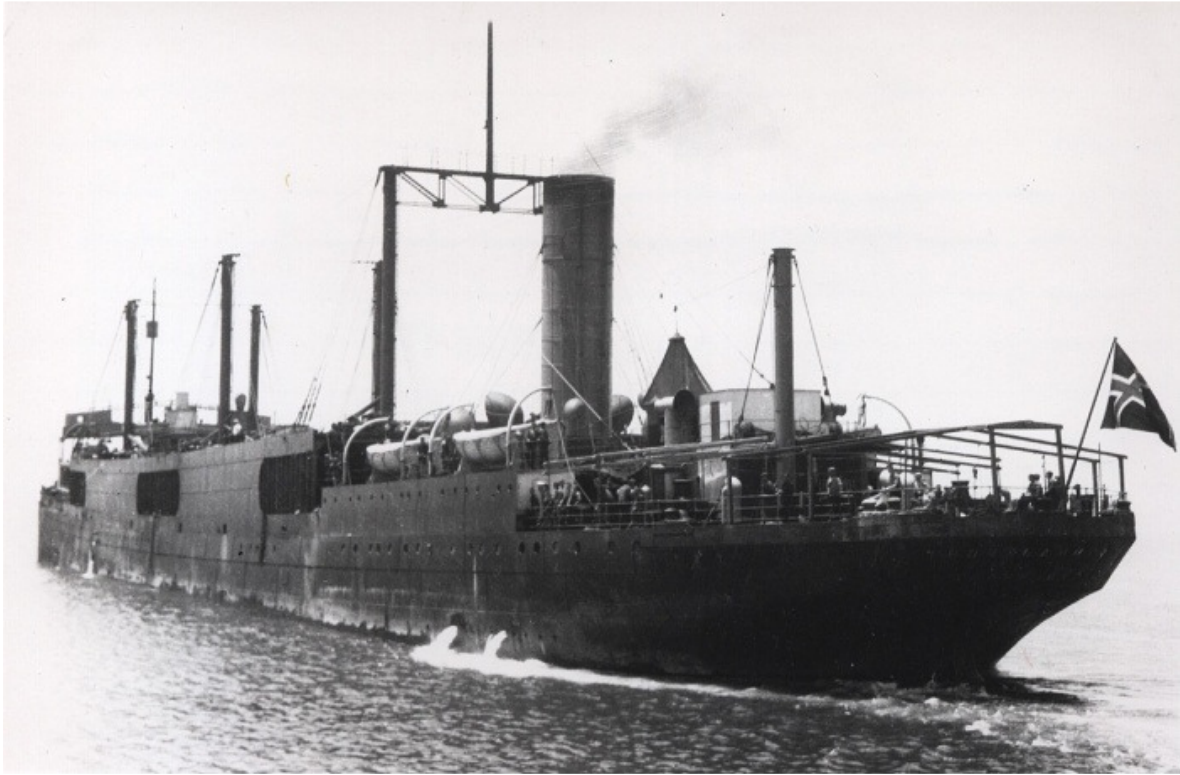
«Uten vennskap er livet et fattig liv, et tomt liv og et liv lite verd å leve. Ja, kan igrunnen en mann være stort fattigere enn å være uten venner. Kan en tilværelse være mer kummerlig enn dersom en skal føle seg utenfor. - Med tanke på dette stevnet så er det vårt håp og vårt ønske at alle, såvel de aktive deltagere som tilskuere og arrangører, skal være en eneste stor venneskare.» -

Er De kjent ombord i **THORSHAMMER**? Jeg må tilstå at selv om jeg har vært ombord der i embeds medfør adskillige ganger, så finner jeg aldri veien frem til «rekreasjonsrommet» alene. Jeg spurte engang en av de «innfødte» og fikk følgende anvisning:

*Ta veien fra «Langerud»-svingen via «Haugan» og «Kongsten»-sletta gjennom «Nordkvelle» og videre til «Svanberg» hvorfra en kan skimte «Hvaal» på østre sida. Herfra bør en legge vestover til «Bjønnes» over «Schrøders» plass og fortsette langs «Bjerkelund» over Store «Thorstein» og «Bjerkholt», tvers over «Furumoa» til «Ødegård» og like ut til Graks-«Wold». Vil en legge veien om «Braavold» og «Eidsten» så kommer en fram ved «Rognlien», ellers kan en holde rett frem fra «Hegerstrand» til toppen av «Ceeberg» hvorfra en har en glimrende utsikt*

Vi avslutter denne kavalkade med noen tekniske opplysninger, og begynnelsen til **THORSHAMMER** var oljetankeren **S/S SAN NAZARIO** bygget av **Wm. Doxford & Sons Ltd., Sunderland**, i **1914**. Bryde & Dahls Hvalfangerselskap A/S kjøpte båten

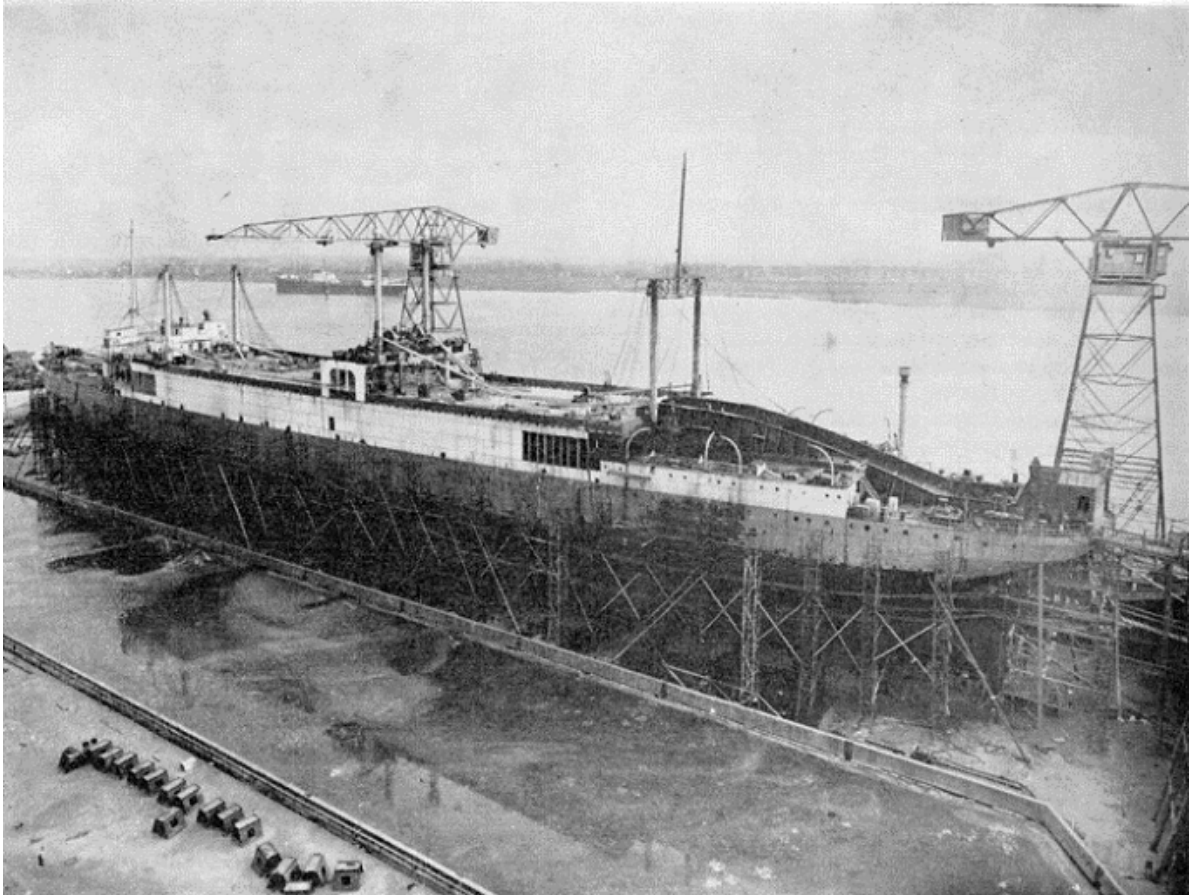
23. juli 1928 av The Eagle Oil Transport Company Ltd., London, og den ble overtatt i Newcastle on Tyne 27. juli, med ankomst Sandefjord 29. juli 1928. Den ble straks ombygget til kokeri ved A/S Framnæs mek Værksted. i sesongen 1930/31 hadde den følgende kokeriutstyr:



SFJ00219280220001 THORSHAMMER etter ombygging til kokeri.

24 presskjeler  
9 Hartmann-apparater  
1 Kværner-apparat  
1 Darling-apparat  
11 separatorer

Opphalingslipp, dobbelt skorstein m.m. ble bygget i oppleggsåret 1931/32 ved «Wilton-Fijenoord» skipsverft, Rotterdam, og det var en moderne **THORSHAMMER** som gikk til feltet høsten 1932.

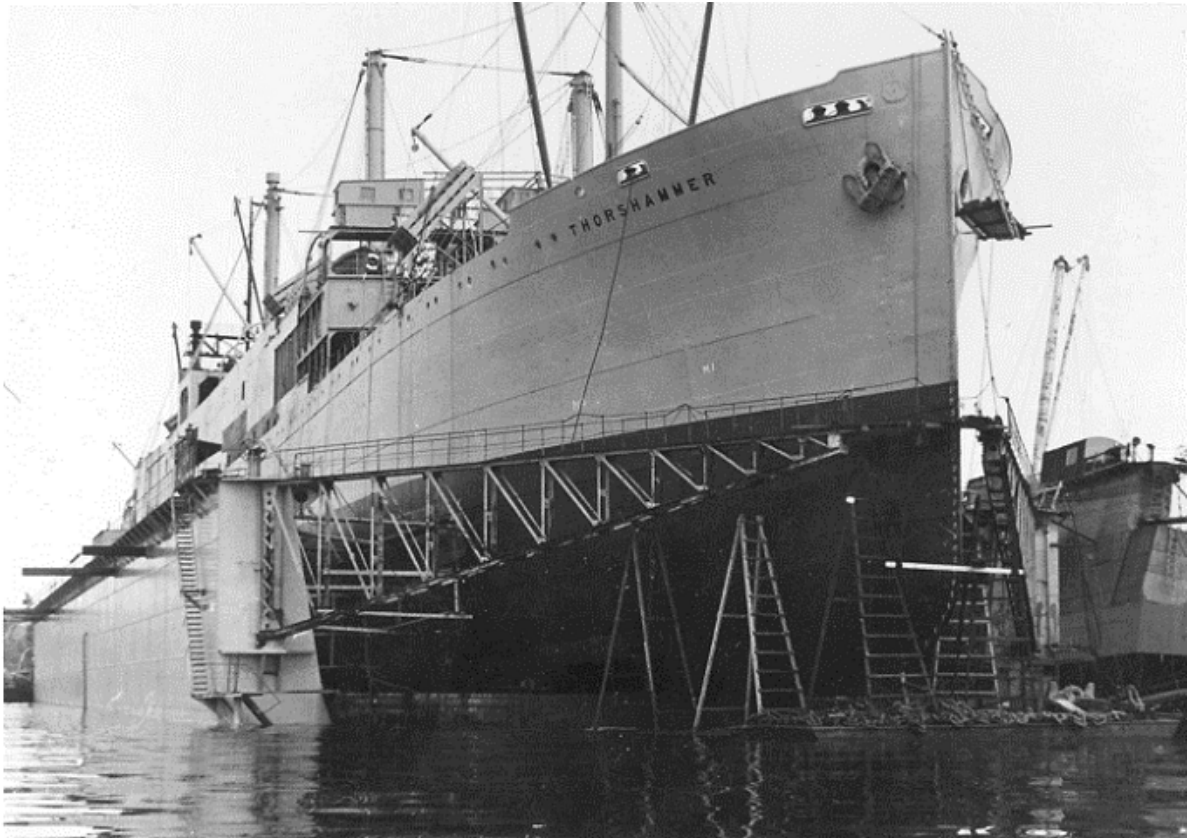


SFJ00219280220002 THORSHAMMER under ombygging til opphalingsslipp og to skorsteiner ved Wilton-Fijenoord, Rotterdam under opplagsåret 1931/32. Bilde fra Thor-Glimt"



SFJ00219280220005 THORSHAMMER etter ombygging med ny akterende og to skorsteiner. Bildet er tatt etter sommeren 1949, da også brobygg og lugarer er modernisert.

Men utviklingen fortsatte. I **1948** ble den gamle broen revet og nytt midtskip og bro bygget ved **Harland & Wolf, Ltd., Belfast**. Lugarene akter ble ombygget og modernisert sommeren **1949** ved verksted i Liverpool.



SFJ00219280214401 THORSHAMMER. I dokk på Framnæs mek. Værksted.

Og hver sommer siden - unntatt 1950 og 1959 - har Framnæs mek. Værksted stelt og flikket på denne havets stolte svane. -



Knestående fra venstre: Skjærer Trygve Aandahl, 2. elektriker Kjell Hansen, smøregutt Kjell Larsen, 3. maskinist Bjørn Nerli og 3. maskinist Kjell Ringdal.  
Stående fra venstre: 3. telegrafist Ragnar Hansen Fjeldbo, hjelpegutt Giinter Wolf, matros Tor Nilsen, fyrbøter



*Inge Arnold Bråthen, donkeymann Knut O. Nilsen og matros Sverre Andersen.*

Ellers så var det mye idrettslig utskeielse etter hjemkomsten om sommeren. Hvalcupen var i gang, og vært kokeri hadde sitt forball lag. **THORHAMMER** ble HVALCUP-mester i 1961.