



SFJ00219480320001 MS/Fik THORSHØVDI i sommer opplag ved Thorøya

1948 MS/FIK THORSHØVDI (SFJ002194803)

Type	Motorskip, hvalkokeri motor ship, floating whaling factory	Off.no (IMO): 5360297
Flagg (flag):	NOR	Havn(port): Sandefjord
Byggeår (year built):	1948/10	Bnr (Sno): 691
Bygger (yard):	Burmeister & Wains Maskin- og Skipsbyggeri, København	
Eier (owner):	A/S Odd (A/S Thor Dahl), Sandefjord	
Disponent (manager):	A/S Thor Dahl, Sandefjord	
Klasse (Class):	DnV +1A1 med fribord. Tankskip for oil.	
Tonnasje (Tonnage):	23,250 tdw, 18,361 brt, 13.062 nrt	
Dimensjoner (size):	Loa: 182,7m(600') - B: 23,6m(77') - D: 17,4m(57'3") - dypg.: 34'10"	
Lasthåndteringsyst. (cargo handling.)		
Fangstutstyr.	40 x presskokere,	

(catching equipm.): 2 x trykktanker

Navigasjonsutstyr:

Manøversystemer

(syst. for manouvering)

Dekksmaskineri

(deck machinery):

Kommunikasjon

(comm.):

Kallesignal (Call sign.): LNMS

Fremdrift (propulsion): 2 x dieselmotor, B&W type 662-VTF-115, 2-takt/enkeltv., krysshode, 6 sylindret, syl.dim.: 600 x 1.150 mm, 6.000 BHK (7.400 IHK) v/125 o.min direkte koblet til hver sin propell. Bygget av Burmeister & Wains Maskin- og Skipsbyggeri, København

Fart/forbr. (speed/cons.): 12,5 knop

Hjelpemaskineri (aux):

Tot. el. kraft (el. power):

Kjele(r) (boiler): 6 x oljefyrte kjeler

Bemanning (crew): 260 pers,

Historikk:

1948 Bygget som hvalkokeriet **THORSHØVDI** ved Burmeister & Wains Maskin- og Skipsbyggeri, København for A/S Odd (AS Thor Dahl), Sandefjord. Gikk av stabelen 15/04-1948.

Overlevering skjer 19/10-1948.

Fellesdriften av de norske hvalfangstenheter var over forrige sesong, men ekspedisjonene under A/S Thor Dahls ledelse forsetter sitt fellesskap som før krigen.

THORSHØVDI gikk til fangstfeltet for sin første sesong denne høsten med hvalbåtene **THORGAUT** (1939), **THORBRYN** (1947), **TREERN** (1941), **GAUPE** (1941), **FIRERN** (1947/1943), **FALK**, **SYVERN** (1948), **GRIBB**, **NEBB**, **THORFINN**, **HVAL XI**.

1949 Ankommer Sandefjord etter en produksjon på 82.937 fat hvalolje og 9.351 fat spermolje. Med sine 11 hvalbåter bestod

bemanningen av 423 mann.

For sesongen 1949/50 forlater hun Sandefjord 26/10-1949 med kurs for Curacao, Nederlandske Antiller for å bunkre opp brennolje for kommende sesong.

Ved avgang Sandefjord hadde **THORSHØVDI** om bord 62 hunder, tre små weasels, en maskin for isboring, noe mindre utstyr og 5 ekspedisjonsdeltagere til den norsk-britisk-svenske vitenskaplige ekspedisjon som hadde som mål å gå i land på isen i Dronning Mauds Land, bygge en bemannet stasjon på isen som skulle holde det gående i 2 år. Man skulle så være istand til å utforske fjellstrøkene innenfor. Til hjelp skulle man ha et forskningsfartøy ved navnet **NORSEL** som senere skulle møte kokeriet i isen isen.

THORSHØVDI anløper Curacao 12/11 og går videre mot hvalfeltet neste dag. Møter hvalbåtene på feltet 05/12. Spermsesongen starter 09/12 og langhvalsesongen begynner 22/12. **THORSHØVDI** har med seg 13 hvalbåter for sesongen. Hvalbåtene **THORBRYN** (1947), **THORARINN** (1945), **THORGAUT** (1939), **THORFINN** (1929), **FALK** (1937), **GRIBB** (1934), **NEBB** (1934), **ENERN** (1929), **FIRERN** (1943/1947), **SYVERN** (1948), **NIERN** (1941/45), **ODD XII** (1949), **POLAR 5** (innleid fra the Falkland Whaling Co., Ltd) og and korvetten **THORSLEP**, som ikke ankom feltet før 23/01-1950.

Fangstbestyrer var Thorvald Hansen.

1950 NORSEL hadde møte med **THORSHØVDI** og 15/01 var alle ekspedisjonsdeltagere og hunder og utstyr lastet over. Sesongen 1949/50 ble avsluttet 07/04. Resultatet for sesongen ble 108.204 fat hvalolje og 8.730 fat spermolje. Denne sesongen hadde 14 hvalbåter og en total bemanning på 496 mann deltatt.

På høsten setter **THORSHØVDI** kursen sydover igjen for sesongen 1950/51. Sesongen startet med spermhvalfangst fra 09/12 og langhvalsesongen 22/12. Denne gang med totalt 15 hvalbåter. Hvalbåtene var **FALK**, **THORGAUT**, **NIERN**, **THORARINN**, **THORBRYN**, **FIRERN**, **SYVERN**, **POLAR 5**, **THORSLEP**, **ODD XII**, **PINGVIN**, **THORGARD**, **THORFINN**, **ØRNEN III** og **NEBB**. De tre siste som bøyebåter. **THORGARD** og **PINGVIN** var nybygg og nye av året.

Fangstbestyrer var Thorvald Hansen og total bemanning var 545 mann..

1951 Sesongen 1950/51 ble resultatet 122.341 fat hvalolje, 11.205 fat spermolje.

1952 Sesongen 1951/52 ble resultatet 118.972 fat hvalolje, 7.469 fat spermolje. Denne sesongen deltok 14 hvalbåter og 545 mann.

THORSHØVDI ble pårent av det svenske emigrantskipet **ANNA SALÈN** utenfor Pentland Firth 13/08-52. Ingen personer skadet. Historien sier at det svenske fartøyet trodde at **THORSHØVDI** var to forskjellige fartøyer, og at de forsøkte å passere mellom disse to. **THORSHØVDI** ble truffet midtsskips. **THORSHØVDI** gikk til Burmeister & Wain i Köpenhamn for reparasjon. Reparasjonen ble kalkulert til å være ferdig rundt 21/11. Kokeriet ville komme for sent i drift til å delta med egen flåte. Deltok som hjelpekokeri og transportbåt for **THORSHAVET**-ekspedisjonen.

1953 Sesongen 1952/53 ble det ikke noe fangstresultat. **THORSHØVDI** deltok som hjelpekokeri og transportskip for **FI/k THORSHAVET** da det ikke ble ferdig reparert til sesongen. Besetningen bestod av 161 mann. **THORSHAVET** opererte med 17 hvalbåter denne sesongen.

1954 Igjen ankommer **THORSHØVDI** Sandefjord med et fangstresultat. Denne gang etter en sesong med 11 hvalbåter og 527 mann i tjeneste. Resultatet ble 110.790 fat hvalolje og 3.960 fat spermolje.

1955 Sesongen 1954/55 blir resultatet 84.105 fat hvalolje og 23.380 fat spermolje med 12 hvalbåter og 568 mann.

1956 Sesongen 1955/56 ble resultatet 71.026 fat hvalolje og 25.134 fat spermolje med 13 hvalbåter og 602 mann.

1957 Sesongen 1956/57 ble resultatet 77.352 fat hvalolje og 10.371 fat spermolje. 10 hvalbåter deltok og 560 mann.

1958 Ankommer Sandefjord etter sesongen 1957/58 som innbragte 120.795 fat hvalolje og 16.114 fat spermolje. Et resultat av 133 blåhval, 1.482 finnhval, 19 knøl, 2 seihval og 341 sperm. 10 hvalbåter og 570 mann deltok.

1959 Ankommer Sandefjord sesongen 1958/59 med et resultat på 135.432 fat hvalolje og 9.963 fat spermolje. 203 blåhval,

1.460 finnhval, 7 knølhval, 2 seihval og 210 sperm. 11 hvalbåter og 583 mann deltok.

THORSHØVDI ble mestere i hvalcupen i fotball denne sommeren. De vant 2-1 over **BALAENA**.

1960 Sesongen 1959/60 et resultat på 100.397 fat hvalolje og 8.067 fat spermolje. Et utkok av 33 blåhval, 1.412 finnhval, 10 seihval, 23 knøl og 181 spermhval. 9 hvalbåter og 550 mann deltok.

1961 Man begynner for alvor å merke trykket på hvalbestanden. Det er vanskeligere å finne hval, eller som det het: *"Mye båt og lite hval"*. Sesongen 1960/61 ga et resultat på 121.413 fat hvalolje og 8.587 fat spermolje av 38 blåhval, 1.433 finnhval, 65 knølhval 33 seihval og 190 sperm. 11 hvalbåter og 587 mann deltok.

1962 Ankommer Thorøya, Sandefjord etter sesongen 1961/62 med et resultat på 86.889 fat hvalolje og 13.443 fat spermolje fra 13 blåhval, 1.152 finnhval, 10 knølhval, 39 seihval og 321 spermhval. Leverte kjøtt til det japanske fryseriskipet **SEIFU MARU**, og produserte 2.950 hvalmel under sesongen 1961/62. Hvaloljeprisene har også falt dramatisk, fra £73 til £45 pr tonn. 11 hvalbåter og 548 mann deltok.

1963 Sesongen 1962/63 ble resultatet 41.541 fat hvalolje, 10.740 fat spermolje, samt 1.285 tonn hvalmel. Også dette året leveres hvalkjøtt til det japanske fryseskipet **SEIFU MARU**. Sesongen ble det fanget 1 blåhval, 549 finnhval, 543 seihval og 293 spermhval.

1964 Sesongen 1963/64 ga 30.000 fat hvalolje, 10.800 fat spermolje, samt 1.100 tonn hvalmel og 6.971 tonn hvalkjøtt til japanske mottakere. Denne sesongen ble det fanget 228 finnhval, 787 seihval og 311 spermhval. Biproduktene er nå den viktigste delen av fangsten. 8 hvalbåter deltok.

1965 Sesongen 1964/65 ga også et magert utbytte. 46.399 fat hvalolje, 14.446 fat spermolje. 231 finnhval, 1.292 seihval ble fanget. Dette ble siste sesong som kokeri for **THORSHØVDI**. 8 hvalbåter deltok på ekspedisjonen.

1966 Solgt til Drill Ship Limited, London 01/10-1966. Gikk ut fjorden for siste gang 25/11-1966 på vei til A/S Akers mek. Verksted, Oslo for ombygging til boreskip.

1967 Ferdigstilt som boreskip, omdøpt **DRILLSHIP**. Ny tonnasje på 11.122 brt.

1969 Solgt(utleid?) til Panama Offshore Inc., Panama. Omdøpt **STAR I**.

1970 Tilbake til Drillship Ltd., England, og får tilbake navnet **DRILLSHIP**.

1970 Solgt til Reading & Bates Offshore Drilling Co., Panama. Omdøpt **SONDA I**

1972 Solgt til Reading & Bates Offshore Drilling Co., Panama og omdøpes **J. W. BATES**.

1985 Overlevert til opphuggere i Sriracha, Thailand 09/09-1985, og påbegynt 23/09-1985.

History in English:

1948 Built as whale processing factory **THORSHØVDI** by Burmeister & Wains Maskin- og Skipsbyggeri, København for A/S Odd (AS Thor Dahl), Sandefjord.

Launched on 15/04-1948. Handed over to her owners 19/10-1948.

Common management of the Norwegian whaling units was ended previous season, but expeditions under the management of A/S Thor Dahl continued their co-operation as before the war.

Departed for the Southern Seas with the whale catcher **THORGAUT** (1939), **THORBRYN** (1947), **TREERN** (1941), **GAUPE** (1941), **FIRERN** (1943/47), **FALK** (1937), **SYVERN** (1948), **GRIBB** (1934), **NEBB** (1934), **THORFINN** (1929) og **HVAL XI**.

1949 Arrived Sandefjord after the season of 1948/49 with a final result of 82.937 barrels of whale oil and 9.351 barrels of sperm oil. All together with her 11 catchers, almost 423 men had been engaged in the season.

For the season of 1949/50 she left Sandefjord 26/10-1949 heading for Curacao, Dutch Antilles to store up bunkers oil for the coming season

At departure Sandefjord **THORSHØVDI** had on board 62 polar dogs, three small snowomobile an engine for ice drilling, some lifght equipment and 5 members of a Norwegian – British – Swedish scientific expedition. The intention was to try to

establish a winter station on the ice to Queen Mauds Land, and keep it manned for two years of time. The idea was to explore the mountain areas inside the coast. Later an exploration vessel by the name of **NORSEL** should come and pick up the dogs, equipment and explorers from the factory.

THORSHØVDI arrived Curacao 12/11 and continued her voyage against the whale field the next day. She met her catchers 05/12.

The sperm whale season commenced on 09/12 and the Baleen Whales on 22/12. **THORSHØVDI** started catching with 13 catchers. Catcher **THORBRYN** (1947), **THORGAUT** (1939), **THORFINN** (1929), **FALK** (1937), **GRIBB** (1934), **NEBB** (1934), **POLAR 5**, **ENERN** (1929), **FIRERN** (1943/1947), **SYVERN** (1948), **NIERN** (1941/45), **ODD XII** (1949) and the corvette **THORSLEP**. Whaling Manager was Mr. Thorvald Hansen and a total crew of 496 men was involved.

1950 On 15/01 **NORSEL** met **THORSHØVDI** and all equipment and explorers had been transferred to **NORSEL**.

The season of 1949/50 closed the operation 15/03 and the result was 108.204 bbl. of whale oil and 8.730 bbl. of sperm oil. This season 14 catchers and a total crew of 496 had participated in the whaling.

At the autumn **THORSHØVDI** again heading for the whaling fields in the south for a new season. The sperm whale season commenced on 09/12 and the Baleen Whales on 22/12.

THORSHØVDI started catching with 15 catchers. Her catchers were **FALK**, **THORGAUT**, **NIERN**, **THORARINN**, **THORBRYN**, **FIRERN**, **SYVERN**, **POLAR 5**, **THORSLEP**, **ODD XII**, **PINGVIN**, **THORGARD**, **THORFIN**, **ØRNEN III** og **NEBB**. The last three was buoy boats. **THORGARD** and **PINGVIN** was new buildings and new for the season.

Whaling Manager of the expedition was Mr. Thorvald Hansen and he had a crew of total 545 men.

1951 The result of the season 1950/51 was 122.341 bbl. of whale oil, 11.205 bbl. of sperm oil.

1952 The season of 1951/52 the result was 118.972 bbl. of whale oil, 7.469 bbl. of sperm oil. This season 14 catchers and a crew of 545 men had participated..

THORSHØVDI was hit by the Swedish immigrant ship **ANNA SALÈN** outside Pentland Firth. No injuries on personell. The history say that **ANNA SALÈN** understood **THORSHØVDI** as two different ships, and tried to pass between those two. She hit **THORSHØVDI** at the midship. **THORSHØVDI** went to Burmeister & Wain, Copenhagen for repair. The repair was expected to be finished on 21/11, too late for the season. She ended up as a support factory and transport ship for the **THORSHAVET**-expedition.

1953 Season of 1952/53 did not bring any catching result for the expedition as she worked as an auxiliary factory and transporter for the **FI/k THORSHAVET**. The total amount of crew this year had been only 161 men. **THORSHAVET** had been operated with 17 catchers this season.

1954 Again it's time for **THORSHØVDI** to arrive Sandefjord with a result after end of season. The result ended with 110.790 bbl. of whale oil and 3.960 bbl. of sperm oil. This season with 11 catchers and 527 men in action.

1955 The season of 1954/55 the result was 84.105 bbl. whale oil and 23.380 bbl. of sperm oil with 12 catchers and 568 men in operation.

1956 Season of 1955/56 the result was 71.026 bbl. of whale oil and 25.134 bbl. of sperm oil with 13 catchers and 602 men.

1957 Season of 1956/57 the result was 77.352 bbl. whale oil and 10.371 bbl. sperm oil. 10 catchers and 560 men participated.

1958 Arrived Sandefjord after the season of 1957/58 with 120.795 bbl. whale oil and 16.114 bbl. sperm oil. A result of 133 blue whale, 1.482 finn whale, 19 humpback, 2 sei whale and 341 sperm whale.

10 catchers and 570 men participated.

1959 Arrived Sandefjord after season of 1958/59 with a result of 135.432 bbl. whale oil and 9.963 bbl. sperm oil. The result came from 203 blue whale, 1.460 finn whale, 7 humpback, 2 sei whale and 210 sperm whale. 11 catchers and 583 men was involved.

THORSHØVDI crew became the champion of the football whale cup this summer. They bit the **BALAENA** crew 2-1 in the final.

1960 Season 1959/60 gave a result of 100.397 bbl. whale oil and 8.067 bbl. sperm oil. A production from 33 blue whale, 1.412 fin whale, 10 sei whale, 23 humpback and 181 sperm whale. 9 catchers and 550 men had been in operation.

1961 The season of 1960/61 the whalers began to feel the pressure of the whaling population. It's more difficult to find whale, or as they said: "too many boats, too little whale". Season 1960/61 gave a result of 121.413 bbl. whale oil and 8.587 bbl. of sperm oil from 38 blue whale, 1.433 fin whale, 65 humpback, sei whale and 190 sperm whale. 11 catchers and 587 men had been in operation.

1962 Arrived Thorøya in the port of Sandefjord after season of 1961/62 with a result of 86.889 barrels whale oil and 13.443 barrels sperm oil from 13 blue whale, 1.152 fin whale, 10 humpback, 39 sei whale and 321 sperm whale. During the season it was delivered whale meat to the Japanese motor vessel **SEIFU MARU** for freeze ment for consume on the Japanese market. Also 2.950 tons of whale meal was produced during the season 1961/62. Whale oil prices had declined dramaticly from £73 to £45 pr tons.

11 catchers and 548 had been in operation.

1963 The season of 1962/63 the result was 41.541 bbl. whale oil, 10.740 bbl. sperm oil, additional a 1.285 tons whale meal. Also this year whale meat was produced and transported to the Japanese freezer **SEIFU MARU**. Catch of the season was only 1 blue whale, 549 fin whale, 543 sei whale and 293 sperm whale.

1964 Season of 1963/64 gave 30.000 barrels whale oil, 10.800 barrels sperm oil, in addition 1.100 tons whale meal and 6.971 tons whale meat to the Japanese market.

This season there was no blue whale, 228 fin whale, 787 sei whale and 311 sperm whale. Bi-products is now the most important part of the production. This year with only 8 catchers.

1965 Season of 1964/65 also gave a poor catch. It was produced 46.399 bbl. whale oil, 14.446 bbl. sperm oil from 231 fin whale, 1.292 sei whale.

This was the last season for the factory ship **THORSHØVDI** as

whaling factory. 8 catchers had been involved for the season.

1966 Sold to Drill Ship Ltd., London on 01/10-1966. Departed from Sandefjord on 25/11-1966 for the last time, heading for A/S Akers Mek. Verksted, Oslo for conversion to a drillship.

1967 Completed as drillship, New tonnage 11.122 brt., renamed **DRILLSHIP**.

1969 Sold(chartered?) to Panama Offshore Inc., Panama. Renamed **STAR I**.

1970 Returned to Drillship Ltd., England, again named **DRILLSHIP**.

1970 Sold to Reading & Bates Offshore Drilling Co., Panama. Renamed **SONDA I**

1972 Sold to Reading & Bates Offshore Drilling Co., Panama and named **J. W. BATES**.

1985 Delivered to breaker in Sriracha, Thailand 9/9-1985. Breaking started 23/9-1985.

*Kilde: Kilde: Narve Sørensen/Thor-Glimt, DnV reg-1953, Tormod Ringdal. Notater fra Arne Sognnes
Samlet og bearbejdet av Ragnar Iversen
Sist oppdatert: 10/01-2012 (RI)*

Utdrag fra avisutklipp sendt inn av Einar Onsøien:

Ref utdrag av notis fra "Svensk Sjöfarts Tidning" side 1252 i 1952

HAVARIER

Ref utdrag fra "Svensk Sjöfarts Tidning" side 1344 i 1952

SJØFORKLARINGAR

ANNA SALEN – THORSHØVDI

ANNA SALENS befalhavare rapporterer angående kollisjonen med valkokeriet **THORSHØVDI** i Pentland Firth att på radarskarmen syntes först ett fartyg rätt förut och sedan om babord väl klart, så att det såg ut som om fartygen skulle gå klara varandra på babords sida. Sikten hade börjat försämrats varför reglementsensliga signaler gavs varje minut. Vid kursändringen enligt den på förhand på sjökortet utlagda kursen saktades farten ned från full fart, stand by, till helt sakta. Då mistsignalen från **THORSHØVDI** hördes klar om babord stoppades maskinen omedelbart. Plötsligt blåste valkokeriet babordssignal från en riktning på babords bog. Denna signal besvarades av **ANNA SALEN** med babordssignal men strax efterat siktades fartyget rett forut. Ljus syntes på båda sidor

om stäven, men det var mörkt i mitten, varför man på **ANNA SALEN** först fick den uppfattningen att det var två fartyg, ett på vardera sidan.

Ett annat fartyg hade tidigare observerats kommande i samma riktning som det första men något bakom och mera västvärt. Order gavs om hårt styrbords roder för att minska skadorna vid den oundvikliga kollisionen. Någon backmanöver hann ej göras och fartygen traffades i ungefär 90 graders vinkel, men på grund av det andra fartygets fart kom vinkeln efter kollisionen att bli ca 45 grader från aktern på det norska fartyget.

Alarm gavs eldsläckningstjänsten trädde omedelbart i funktion, emedan en mindre explosion inträffade vid sammanstötningen och eld utbröt på båda fartygen. Ett 10-tal slangar sprutade vatten över eldharden. Alla CO² och skumsläckare beordrades fram. Vid sammanstötningen föll två fat bensin, det ena brinnande, ned på Anna Salens däck. Vid kollisionen bröt en man tillhörande ekonomipersonalen, Otto Röhl, en arm, men f. ö. inrapporterades inga skador på passagerare eller besättning.

Efter överenskommelse med **THORSHØVDI** gjordes försök att backa loss men fartygen hade fastnad med **ANNA SALENS** babordsankare och bog i **THORSHØVDI**. Flera försök gjordes att komma loss men till slut överenskomms att slacka på det svenska fartygets babordskätting samtidigt som valkokeriet gick framåt och **ANNA SALEN** back. Drygt en timme efter kollisionen, som inträffade vid midnatt, kunde fartygen skiljas åt.

*ANNA SALÈN etter møtet med
THORSHØVDI*



Ref utdrag fra "Svensk Sjöfarts Tidning" side 1529 i 1952

THORSHØVDI repareras

Norska valkokeriet **THORSHØVDI**, som kolliderade med svenska emigrantfartyget **ANNA SALEN**, skall enligt HT repareras hos Burmeister & Wain i Köpenhamn. Arbetet beräknas färdigt tidigast 21 november och da **THORSHØVDI** dessutom behöver minst 8

dagar till utrustning i Sandefjord och 32 dagar för att gå till fangstfältet i Antarktis synes det f.n. uteslutet att fartyget kan komma iväg på någon fångstexpedition i vinter.



SFJ00219480620002 MS/Fik THORSHØVDI på vei til feltet.

Ref utdrag fra "Svensk Sjöfarts Tidning" side 116 i 1953

THORSHØVDI - ANNA SALEN

Betreffande **MS ANNA SALEN**s av Stockholm kollision i Pentlandsundet den 13 aug. förra året med valkokeriet **THORSHØVDI** av Sandefjord uttalar sjötekniske konsulenten, kapten S. Hallström, att såvitt kan bedömas med ledning av endast ena partens sjöforklaring har olyckan huvudsakligen berott på tjockan och det norska fartygets o vantade babordsgir. Befälhavarens på **ANNA SALEN** misstag att i första ögonblicket tro sig se två fartyg. kan i ringa mån ha inverkat på kollisionen, da hans styrbordsgir klart motiverats med annat skäl. Besvarandet av babordssignalen utan åtföljande åtgärd kan emellertid ha bidragit till att **THORSHØVDI** fick den uppfattningen, att båda fartygen i sikte av varandra girade babord hän. Det förefaller ej heller uteslutet att kollisionen kanske kunnat undvikas, om babordsgir företagits omedelbart vid den egna signalens avgivande, då **THORSHØVDI** i samma ögonblick siktades.

Fra bladet "Thor-Glimt":

Exit THORSHØVDI

THORSHØVDI's saga er ute. Etter 17 års drift som flytende hvalkokeri - og i sin tid betegnet som "gromgutten" - er det nu slutt. Et nytt kapittel i jakten på olje begynner - delvis i ny og ombygget skikkelse. Fra å jage, fange - og koke ut hvalolje i de antarktiske egne, skal fartøyet nu gjøre tjeneste som oljeboringsplattform. Jakten på olje skal fortsette.

Demontering av kokeriutstyr og kjeler foregikk i hele sommer og høst. Skipet ble slept ut Sandefjordsfjorden for siste gang den 25. november.

Hvis vi blar litt tilbake i historien, finner vi at **THORSHØVDI** i sine 17 sesonger på hvalfangst har produsert 1.674.000 fat hval- og spermolje. *Vel Blåst!!*

Exit THORSHØVDI

THORSHØVDI's saga has ended. After 17 years as floating whaling factory - and during the time called "gromgutten" - has been brought to an end. A new chapter in the hunt for oil start, partly in new and converted shape. From hunting, catching and processing whale oil in the Antarctic, the vessel will now start serving as oil drilling facility. The hunt for oil shall continue.

Dismantling of cookery equipment did continue during this summer and autumn. The ship was under tow throughout the Sandefjordsfjorden for the last time November 25th.

As we go back in the history, we find that during the 17 season of whaling she produced 1.674.000 bbls of whale oil.



*En av THORSHØVDI'S kjeler er demontert og hives på land.
Bilde fra «Thor-Glimt»*

Well Done!!

FI/k THORSHØVDI offiserer sesongen 1960

Kaptein/bestyrer	Thorvald Hansen,	Sandar
1. styrmann	Gilbert Knutsen,	Sandefjord
2. styrmann	Thorleif Løwe,	Sandar
3. styrmann	Anders Larsen,	Sandar
4. styrmann	Sven Rasmussen,	Nøtterøy
Stuert	Odd Borge Larsen,	Sem
1. telegrafist	Erling Osuldsen,	Nøtterøy
2. telegrafist	Stian Toldnæs,	Sandar
3. telegrafist	Ragnar Jørgensen,	Larvik
Telegrafist tekn.	Per Berg,	Sandar
Maskinsjef	Alf Lollik Andersen,	Sandar
2. maskinist	Charles Dahl,	Sandar
3. maskinist	Hans L. Carlsen,	Sandar
4. maskinist	Finn Mathiesen,	Arendal
5. maskinist	Rolf Larsen,	Tjølling
Kokeri-maskinsjef	Antoni Holden,	Sandar
5. maskinist	Kåre Kruge Svendsen,	Sandar
5. maskinist	Fridtjof Furu,	Sandar
Sjefelektriker	Martin Wike,	Sandar



SFJ00219480690001 MS/Fik THORSHØVDI. Hvalbåter på besøk i Grytvika. Antagelig tilhørende THORSHØVDI-ekspedisjon.

Klippet fra «Thor-Glimt»:

«DRILLSKIP» ET MØNSTER FOR FREMTIDIG OLJEBORING

Med elskverdig tillatelse fra Elektrokemisk A/S, gjengir vi følgende fra bedriftsbladet:

I løpet av sommeren og høsten har det vært travle dager ombord i det tidligere hvalkokeriet **THORSHØVDI**, som nå fullstendig har forandret karakter for å begynne en ny tilværelse under navnet **DRILLSHIP**. Selve ombyggingen, som har foregått ved Nylands Verksted i Oslo, er fullført, og 24. oktober gikk fartøyet til Tananger for å ta ombord boreutstyr og annen teknisk utrustning. Idet dette leses, har skipet muligens allerede ankret opp på sin anviste plass langt syd i Nordsjøen.

Det er en spennende operasjon — spennende på nier enn en måte. For det første, naturligvis, har vi det altoverskyggende spørsmål om det virkelig er olje eller gass å finne nettopp på det stedet som er valgt. Det er ikke alltid — eller kanskje rettere sagt heller

sjelden — at man treffer på det ettertraktede bonanza ved første forsøk. Men der er andre spenningsmomenter. **DRILLSHIP** er teknisk sett en ny og ennå uprøvet foreteelse i oljeverdenen. Hun er den første borerigg som beveger seg ved hjelp av egen maskin og propell. Alle andre hittil konstruerte flytende borerigger må slepes av andre fartøyer. I en ganske annen utstrekning enn vanlige boreplattformer er **DRILLSHIP** uavhengig av regelmessig forsyningstjeneste. Det har faktisk vært antydning at skipet kommer til å danne mønster for all fremtidig oljeboring til sjøs, og at de hittil brukte oljeplattformers tid er ute. For å få gjort hvalkokeriet **THORSHØVDI** om til et tjenlig oljeboringskip måtte det store ombygginger til. Alt hvalfangstutstyr — fire kokere og et midtskips dekkshus som i alt veide 3.000 tonn, måtte fjernes. Nytt og for et hvalfangstskip uvant utstyr på i alt 3.200 tonn ble montert ombord. En borebrønn på 500 kvadratfot ble skåret ut midtskips. Der er stativer for kilometervis av boreseksjoner. Der er tanker og pumper for sement og for de store forsyninger av slam som borehullene mates med under arbeidet. Et eget nytt dekkshus er bygget for rensing og behandling av det slam som kommer opp i retur, og som skal brukes på nytt.

En særlig interesse knytter seg selvfølgelig til den mest markante del av utstyret, selve boretårnet som hever seg 65 meter over vannflaten og 50 meter over selve boreplattformen. Tårnet står på skinner som ligger tvers over fartøyet, og som gjør det mulig å fire boret ned på utsiden av skuta hvis omstendighetene skulle gjøre dette ønskelig.

Overordentlig viktig er det å kunne holde fartøyet på en nøyaktigst mulig plass over borehullet. Det sier seg selv, at skal en først forsere kanskje hele 200 meter sjø, før en når bunnen, stilles det store krav til forankringssystemet. Ombord i **DRILLSHIP** består dette av åtte 15 tons ankere som er plassert i vifteform utfor skipets ender og forbundet med lange 3 toms kjettinger til fire dobbelt-spill, to i hver ende av skipet. Gjennom disse kan en ved systematisk slakking og stramming få skipet til å dreie opptil 60° omkring borepunktet. Denne operasjon dirigeres fra broen. En viss sideveis deviasjon kan tolereres, og en del vertikalbevegelse av skipet har man også kalkulert med, men stort sett må det slås fast at man er avhengig av relativt godt vær.

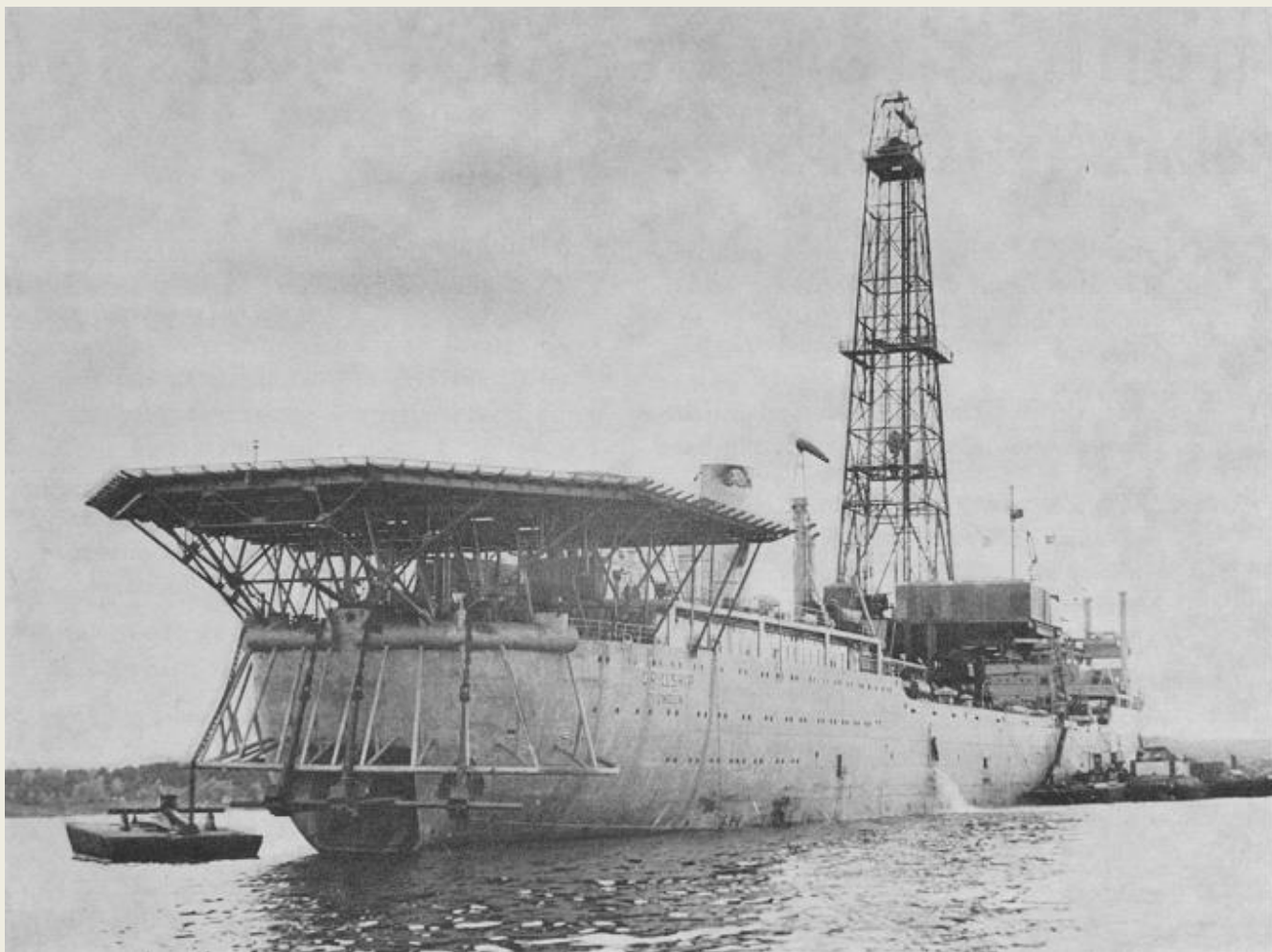
Friskner det til, må de lange borelenkene bringes hurtig opp av hullet, og blir det direkte uvær, må skipet løsgjøres fra ankringssystemet.

Her kommer det godt med at man har særlig hurtigvirkende arrangementer. Store bøyer kan da holde kjettingen tilgjengelige, og det finnes et spesialsystem for lokalisering av borehullet.

Et boreskip som **DRILLSHIP** baserer seg — i motsetning til de vanlige boreplattformene — på å bringe med seg store kvanta forsyninger og utstyr. Først og fremst må man ha tilstrekkelige mengder med bor-stenger (hvert ca. 10 meter) og dessuten de nødvendige mengder av stålrør til foring av selve borehullet. Når man så vet

at det bores opptil 5000 meter ned i sjøbunnen, forstår man lett at bare denne del av utstyret trenger stor plass for lagring og håndtering. Til førstehånds oppbevaring av borstenger er skipet forsynt med en slags koggerlignende skrånstillet boks plassert ved siden av sentertrunken. Hovedmengden av borstenger og rør lagres imidlertid på mellomdekk og øverste dekk.

Selv om det bores langt til havs, er kommunikasjonen med land hurtig og effektiv ved hjelp av skipets helikopter, som har egen landingsplattform helt



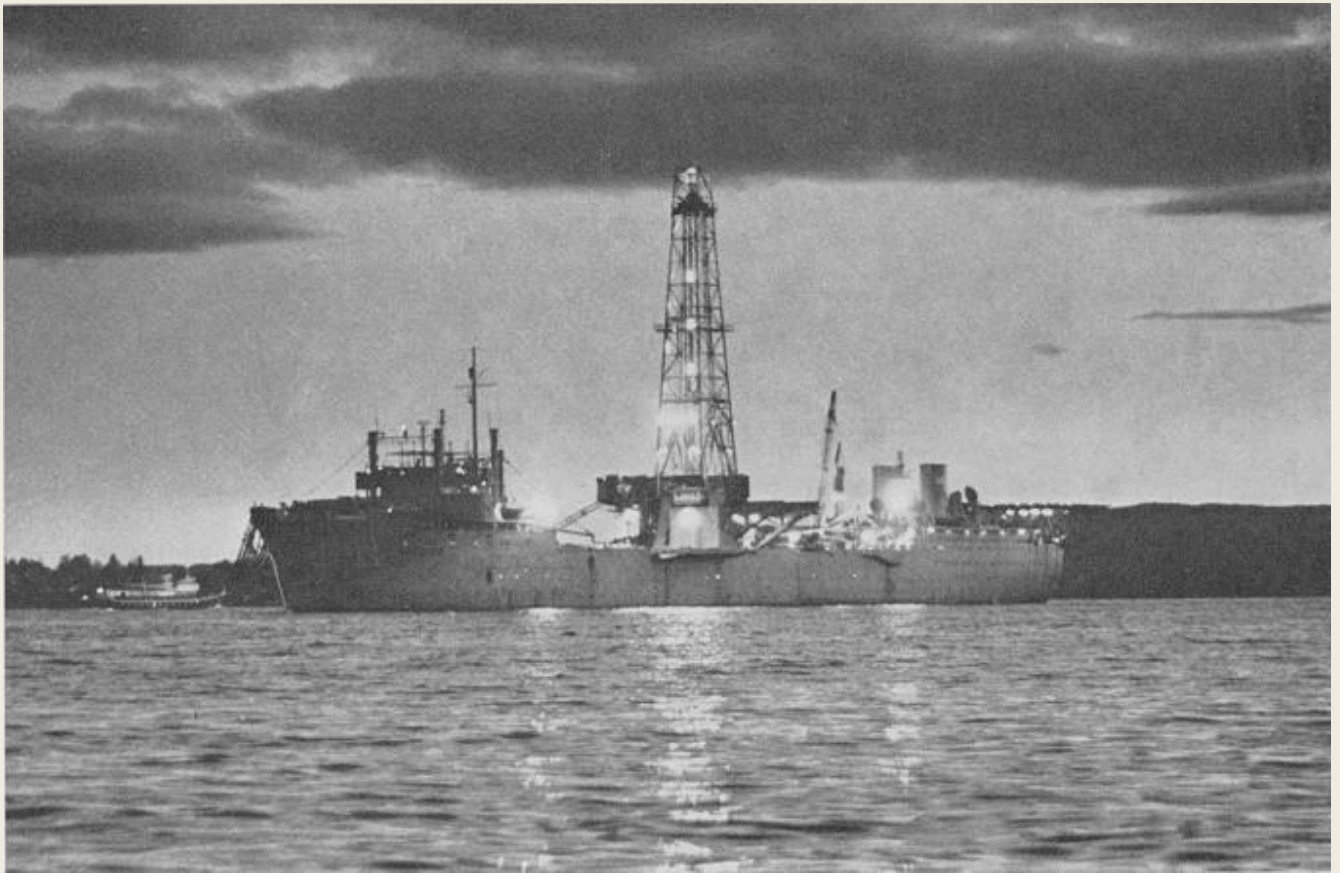
DRILLSHIP ex THORSHØVDI under utrustning

akterut over kokeriets tidligere opphalingslipp — dette til glede for så vel mannskapene som forsyningstjenesten.

Sammenlignet med de vanlige oljeriggene synes det visse åpenbare fordeler.

For det første er **DRILLSHIP** mer mobilt. Der er fortsatt et skip med maskineri, utrustning og mannskap som for ordinær drift. Det kan når som helst og på egen hånd begi seg fra ett havområde til det neste. Ved storm og uvær kan det uten slepebåt-assistanse komme seg til land. Så snart det har befridd seg for fortøyningene, har det skipets fulle sjødyktighet og mobilitet. Dessuten har **DRILLSHIP** som har en dødvekts-

tonnasje på hele 23.000 tonn, store mengder plass ombord og kan bringe med seg utrustning, bunkers og proviant for årelang drift og trenger ikke, slik som de vanlige boreriggene, stadige anløp av for-syningskip.



SFJ00219480691002 MS THORSHØVDI (3) under utrustning



SFJ00219480691003 MS THORSHØVDI (1). Her som J. W. BATES med fyr på flaren