



SFJ00219540120001 MT THORSHOLM. Foto fra Thor Dahl-arkivet

1954 MT THORSHOLM(2)(SFJ002195401)

Type	Motorskip, tanker motor ship, tanker	IMO no:	5360261
Flagg (flag):	NOR	Havn(port):	Sandefjord
Byggeår (year built):	1954/06	Bnr (Sno):	132
Bygger (yard):	Uddevallavarvet A/B, Uddevalla, Sverige.		
Eier (owner):	Skips-A/S Thorsholm, Sandefjord.		
Disponent (manager):	A/S Thor Dahl, Sandefjord.		
Klasse (Class):	DnV +1A1 Tanker for oljelast		
Tonnasje (Tonnage):	18.840 tdw, 12432 brt, 7.020 nrt.		
Dimensjoner (size):	Loa: 567,6'-Lbp: 530,7'-B: 69,9'-D: 39' 8''-Dypg.: 30' 4½".		

Lasthåndteringsyst.

(cargo handling.)

Kjølemaskineri

(Ref. machinery):

Navigasjonsutstyr:

Manøversystemer

(syst. for manouvering)

Dekksmaskineri

(deck machinery):

Kommunikasjon (comm.):

Kallesignal (Call sign.): LFKE

Fremdrift (propulsion): 1 x dieselmotor, Gøtaverken 760/1500 VGS-8.
2/takt/enkeltv., 8-sylindret, syl. dim.: 760 x 1.500 mm. 7.500
BHK ved 112 o. min. Bygget ved Uddevallavarvet A/B,
Uddevalla, Sverige

Fart/forbr. (speed/cons.): 13,5 knop. Bunkerskapasitet 1.399 t.

Hjelpemaskineri (aux): 2 dieselgen., hver 240 kW.
1 dieselgen. nød 36 kW.
1 dampdrevet generator 110 kW.

Tot. el. kraft (el. power): 590kW/220-110VAC/50Hz.

Kjele(r) (boiler): 2 x hjelpekjeler (aux. boilers) med arbeidstrykk 150 psi.
1 x exh. kjel (economiser) med arbeidstrykk 150 psi.

Bemanning (crew):

Historikk:

1951 Bestilt av A/S Ivarans Rederi, Oslo. Det første tankskip dette rederiet hadde bestilt på mange år. Skipet ble sluttet til Anglo-Iranian Petroleum Co. (BP) for 5 år.

1952 Kontakten solgt til Skips-A/S Thorsholm (A/S Thor Dahl), Sandefjord.

1954 Bygget som **THORSHOLM** ved Uddevallavarvet A/B, Uddevalla, Sverige for Skips-A/S Thorsholm (A/S Thor Dahl), Sandefjord. Sjø satt 22/04, levert 30/06. Det første skipet i rederiet med vekselstrømsanlegg.

1959 Kontrakten med BP gikk ut i juni. Lagt opp i Sandefjord. På høsten gikk den i fart igjen for kortere tidsbestemte frakter.

1961 Tar opp 108 overlevende fra det brennende britiske passasjerskipet MS **DARA**.

1969 Solgt 15/10 til Constantinos Efthymiadis, Piraeus, Hellas. Omdøpt til **EFTHYCOSTA I**. Ombygget til bil- og passasjerferge for bruk i Egeerhavet.

1974 Lagt opp i Piraeus fra 01/04.

1978 Hugget i oktober i Perama, Hellas ved Prodromos Sariktzis & Co.

I de 15 år seilte for A/S Thor Dahl hadde hun tilbakelagt ca. 1,2 mill nautiske mil med en gjennomsnittsfart på ca 14,0 knop. Passert Suez-kanalen 42 ganger og lastet 36 ganger i Mina Al Ahmadi, Kuwait.

History in english:

1951 Ordered by A/S Ivarans Rederi, Oslo. The first tanker the company had ordered for many years. The ship was chartered to the Anglo-Iranian Petroleum Co. (BP) for 5 years.

1952 The A/S Ivarans Rederi sell the contract to Skips-A/S Thorsholm (A/S Thor Dahl), Sandefjord.

1954 Built as **THORSHOLM** at Uddevallavarvet A/B, Uddevalla, Sweden for Skips-A/S Thorsholm (AS Thor Dahl), Sandefjord.. Launched 22/04, delivered 30/06. The company's first ship with an AC-current electricity.

1961 Took up 108 people from the burning British passengersvessel MV **DARA**.

1969 Sold 15/10 to Constantinos Efthymiadis, Piræus, Hellas. Renamed **EFTHYCOSTA I**. Converted to a car/passenger ferry for use in the Aegean Sea.

1978 Demolition began in October at Perama, Greece by Prodromos Sariktzis & Co.

During the 15 years of service for A/S Thor Dahl, she sailed abt. 1,2 million nm at an average speed of 14,0 knots! Passing the Suez-channel 42 times and loaded 36 cargoes at Mina Al Ahmadi, Kuwait.

DARA - ET MINNE OM EN KATASTROFE -fra en som var der.

For noen måneder siden studerte jeg hjemmesidene til Ian Coombe fra Montreal, Canada. Jeg hadde fått tips om at nettstedet bl.a. omhandlet min tidligere arbeidsgiver, A/S Thor Dahl, Sandefjord, og en av rederiets linjer, Christensen Canadian African Lines (CCAL). Siden jeg har samlet og digitalisert skipsbilder på vegne av dette rederiet, kom jeg i kontakt med Ian og sa at jeg kanskje kunne hjelpe ham til å komplettere hans samling av CCAL bilder. Jeg nevnte også for ham at under min gjennomgang av hans hjemmeside, ble gamle minner vakt til live. Spesielt ved synet av MS **DARA** i full fyr i Persiske Gulf i 1961, en katastrofe der jeg hadde en liten rolle under redningsoperasjonen. Ian spurte meg om jeg kunne lage en liten historie med mine egne ord slik jeg husker det, noe jeg vil forsøke her. Så, her er min historie:

For ca. 45 år siden var jeg ansatt som radio offiser på den norske tankeren **THORSHOLM**. Hun var bygget i 1954 og var på 18.840 tdw, kallesignal **LFKE**. Tidlig om morgenen 8 april 1961 var vi for utgående og passerte Dubai fullastet med råolje for det Fjerne Østen.

Klokken 02.00 hadde vi en sterk nordlig kuling med regn/haglskurer og tordenbyger, avtagende omtrent en time senere med økende siktbarhet. Klokken 04.20 observerte vakthavende styrmann et skip i brann forut på styrbord side rundt syv nautiske mil unna. (Jeg fikk senere høre at den offisielle rapporten sa at en eksplosjon etterfulgt av brann startet klokken 04.43. Jeg vet ikke hva denne tidsforskjellen beror på, da man skulle tro at vi opererte på samme lokaltid. Lokaltid i dette området er UTC (tidligere GMT), pluss tre timer).

Jeg ble beordret på vakt og meldte meg med en gang på den internasjonale nødfrekvensen 500 khz, telegrafi. Radiostasjonens auto alarm hadde ikke blitt aktivert, dette forklares nedenfor. Men, man kan jo si at vi var på rett plass til rett tid! Skipet som stod i brann viste seg å være MS **DARA**, tilhørende British India Steam Navigation Company, nå med en voldsom brann under utvikling midtskips. **DARA** hadde følge med det britiske transportskipet **EMPIRE GUILLEMOT**, de hadde forlatt Dubai omtrent på samme tid. Av andre skip som ankom ulykkesstedet, kan jeg huske tankeren **BRITISH ENERGY** og **YUYO MARU**, men også andre skip kom til etter hvert..

Ved daggry_observerte vi 5 livbåter og noen flåter nær det brennende fartøyet. To båter var tomme, halvfulle av vann, men det var overlevende i de tre andre, en av dem i ferd med å synke. Vi assisterte den sistnevnte, og klarte å hale den langs siden og ta alle 68 personer om bord. En av dem med et brukket ben, en annen med en brukket arm og også stygt forbrent. De ble alle bragt til vårt lille hospital. De to andre livbåtene vi hadde sett ble tatt hånd om av andre fartøyer. På dette tidspunkt låret vi også vår motorlivbåt da overlevende hadde blitt observert i sjøen. Under overstyrmannens

kommando plukket de først opp to menn og en kvinne som klamret seg fast til restene av en luke, deretter ble en mann som holdt seg fast i en planke, plukket opp. Til da hadde vi reddet 72 personer fra livbåt og i sjøen.

Mange mennesker, blant dem mange kvinner og barn, hadde stimlet sammen på akterdekket av **DARA**, unna flammene, og vår livbåt ble beordret over til havaristen for å assistere i å redde så mange som mulig.

Da de kom langs siden klarte to av våre mannskaper å entre opp på akterskipet på havaristen for å forsøke å roe ned panikken blant de stakkars overlevende, og få dem ned i vår livbåt. Vårt mannskap opplevde noen dramatiske hendelser under denne operasjonen. En mann forsøkte å kaste en liten jente ned i livbåten fra dekket, men heldigvis ble dette avverget. Også en kvinne falt ned fra rekken og til sjøs. En av våre mannskaper dykket og fikk henne løs fra noe vrakgods. Til sist, etter mye strev, klarte vi å forflytte alle 23 som var i live over til **THORSHOLM**.

Så langt hadde vi altså reddet 95 personer, blant dem også kaptein Charles Elson og to av hans offiserer. Jeg kan ikke huske deres navn, men jeg tror den ene var overstyrmann og den andre maskinsjef. Kaptein Elson kom opp i radiostasjonen, våt til skinnen og kald. Jeg forsynte ham med et par bukser og en skjorte, noe han var meget takknemlig for. Han fortalte meg at ingen alarm- eller nødsignaler (SOS) ble sendt ut fra **DARA**, ettersom radiatorommet nesten umiddelbart ble fylt av svart røyk og måtte rømmes. Hans sjefstelegrafist ble beordret til å forsøke å oppnå kontakt med en av nødsenderne fra livbåtene, men også dette feilet.

Etter hvert sendte **EMPIRE GUILLEMOT** ut nødsignaler, de hadde som nevnt vært ganske nær **DARA** hele denne morgenen. På dette tidspunktet deltok jeg allerede i nødradiotrafikken. Jeg videresendte også noen telegrammer for kaptein Elson til eierne, agenter, etc.

Vår søk- og redningsoperasjon fortsatte en tid fremover, og ettersom vi ikke fant flere overlevende, ble det arrangert transport av de reddede til et britisk transportfartøy med gode hospitalfasiliteter. (Jeg kan ikke huske om dette var **EMPIRE GUILLEMOT** eller et annet fartøy). Alt gikk bra og ved middagstider fortsatte vi vår reise med kurs for Hormuz-stredet atter en gang. Vi seilte med redusert fart grunnet kraftige regnskyll og meget dårlig sikt, samt faren for vrakgods i området. En halvtimes tid senere hørte vi rop om hjelp. Været bedret seg og etter hvert observerte vi flere døde kroppar i sjøen, mest kvinner og barn, et fryktelig syn. Vår motorbåt ble satt på vannet atter en gang, og vi fant 13 personer i live, to av dem kvinner. De fortalte oss at de hadde vært i vannet i omtrent 7 timer, og var selvfølgelig helt utslitte. De ville med sikkerhet ha omkommet om vi ikke, igjen, hadde vært på riktig plass til riktig tid. Etter å ha fullført ennå et søk returnerte vi og arrangerte igjen overføring til det britiske fartøyet. Totalt 108 personer ble reddet av **THORSHOLM** og hennes mannskap denne dagen for 45 år siden.

Det var en høydramatisk dag, og en fryktelig dag som jeg aldri vil glemme. Jeg har drømt om denne dagen mange ganger i ettertid, men etter som årene har gått, ikke så ofte lenger. Jeg har også senere hørt at akterskipet på **DARA** aldri tok fyr, og at skipet ble forsøkt tauet til Bahrein, men sank før de rakk frem.

Jeg har mange ganger lurt på i ettertid om flere hadde overlevd om de ikke hadde entret livbåtene eller hoppet til sjøs, men blitt ombord. Men dette er selvfølgelig bare ren spekulasjon. Så langt jeg vet var det offisielle tallet på omkomne 238 personer.

Hoveddelen av denne historien er skrevet etter min egen hukommelse, men jeg har hatt assistanse fra forskjellige kilder angående værforholdene, nedtegning av tidspunkter og også hvor mange som ble reddet i de forskjellige faser i aksjonen.

Sist, men ikke minst, la meg nevne at vår kaptein, Ragnar Tande, senere ble tildelt Emile Robins Legat som heder for hans ledelse i redningsoperasjonen.

For min del kan nevnes at jeg var ansatt i 28 år i A/S Thor Dahl, både til sjøs og på hovedkontoret her i Sandefjord. Senere var jeg på oljeplattformer i Nordsjøen i 15 år. Jeg har nå vært pensjonist siden 2002.

Narve Sørensen

Etterskrift:

Jeg har, etter at denne historien ble publisert, fått bekreftet at maskinsjefen på **DARA** var en av dem som ble tatt om bord i **THORSHOLM**. Det er vår maskinsjef den gangen, Helge Frank Larsen, som opplyser dette.

Jeg har også hatt anledning til å lese gjennom sjøforklaringene ("Last Hours on Dara", utgitt i London i 1963) samt avisartikler fra Times og The Guardian i 1961. I sjøforklaringene ble det rettet til dels sterk kritikk fra bl.a. overlevende om hvordan nødsituasjonen ble taklet av ledelse og mannskap på **DARA**. Det skal imidlertid nevnes at enkelte av besetningen gjorde en større innsats enn noen kunne forvente, og det ble heller ikke tatt ut noen tiltale om forsømmelser i tjenesten, kun kritikk som ble inntatt i rettsprotokollene. (Det kan jo være ødeleggende nok).

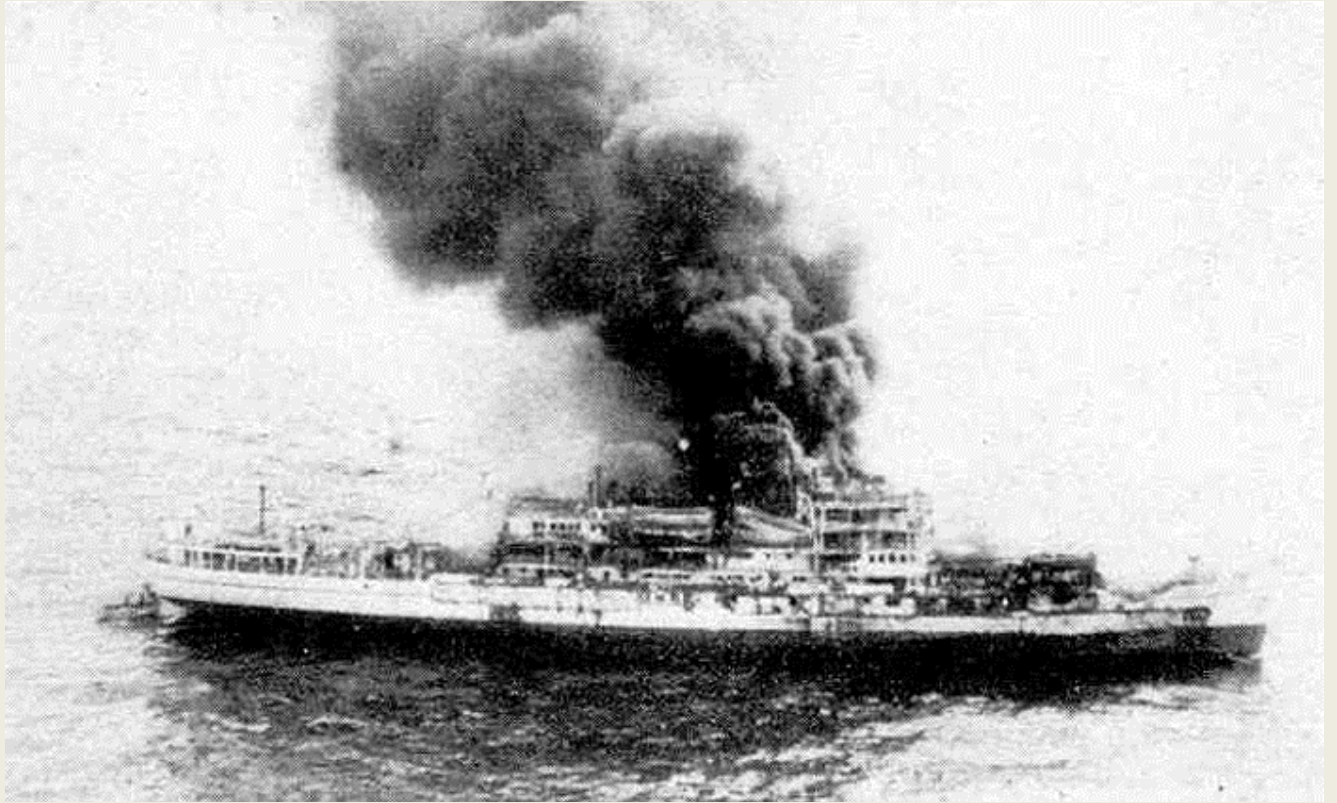
Det har også i alle år i ettertid vært spekulert i om eksplosjonen skyldtes en terroraksjon, men intet har kunnet bevises.

Når det gjelder antall omkomne så er det offisielle tallet som nevnt 238. Det er imidlertid også en viss usikkerhet her, enkelte artikler opererer med opptil 248 døde.

Et nettsted i U.A.E. (Emiratene) nevner 212 passasjerer og 24 av mannskapet som omkommet. British Indias hjemmesider oppgir 238 omkomne. Usikkerheten her bunner seg mest sannsynlig ut i at man hadde vansker med å få opplyst det eksakte totale antallet på **DARA** under forliset. I sjøforklaringene går det frem at da **DARA** pga. uværet brått stakk til sjøs, var det fremdeles folk om bord som ikke skulle være med, bl.a. folk fra agenten, sjauere og passasjerer som ennå ikke hadde gått i land, og folk som sto på

passasjerlistene og som ennå ikke var kommet om bord.

(Jeg erfarte det selv under kommunikasjonen med de andre skipene, vi sammenholdt hvor mange overlevende det var, og vesentlig var jo selvfølgelig å få greie på totalen slik at vi kunne få vite hvor mange som var savnet).



SFJ00219540190001 MT THORSHOLM (2). DARA i brann