



SFJ00219560220004 THORSTAR (1). Bilde via Narve Sørensen.

## 1956 MT THORSTAR (SFJ002195602)

<b>Type</b>	Motorskip, tanker motor ship, tanker	Off.no:	5360376
Flagg (flag):	NOR	Havn(port):	Sandefjord
Byggeår (year built):	1953/08	Bnr (Sno).:	443
Bygger (yard):	Nederlandsche Dok & Scheepsb. Mij., Amsterdam, Nederland.		
Eier (owner):	Thor Dahls Hvalfangerselskap A/S, Sandefjord.		
Disponent (manager):	A/S Thor Dahl, Sandefjord.		
Klasse (Class).:	LR		
<b>Tonnasje (Tonnage):</b>	18.560 tdw, 12.521 brt, 7.143 nrt.		

Dimensjoner (size): Loa: 556,0'.Lbp: 532,4'-B: 72,9'-D: 38' 3''-Dypg.: 29' 6¾".

Lasthåndteringsyst. 27 x lastoljetanker.

(cargo handling.) 2 x pumperom.

4 x lastoljepumper med samlet kapasitet 2.000 m<sup>3</sup>/time.

Kjølemaskineri

(Ref. machinery):

### **Navigasjonsutstyr:**

Manøversystemer

(syst. for manouvering)

Dekksmaskineri

(deck machinery):

Kommunikasjon (comm.): Radio telefoni og telegrafi.

Kallesignal (Call sign.): LAVQ

**Fremdrift (propulsion):** 1 x dieselmotor, Stork. 2-takt/dobbeltv., 7-sylindret, syl.dim.: 720 x 1.200 mm. 8.000 BHK. Bygget ved Gebr. Stork & Co. NV, Hengelo, Nederland.

Fart/forbr. (speed/cons.): 14,0 knop.

Hjelpemaskineri (aux):

Tot. el. kraft (el. power):

Kjele(r) (boiler): 2 x hjelpekjeler (aux. boilers).

**Bemanning (crew):** pers,

### **Historikk:**

**1953** Bygget som **SHERATAN** ved Nederlandsche Dok & Scheepsb.Mij., Amsterdam, Nederland for NV van Nievelt, Goudriaan & Co.'s Stoomv. Mij., Rotterdam, Nederland. Sjø satt 12/03, levert i august.

**1956** Solgt 15/06 til Thor Dahls Hvalfangerselskap A/S (A/S Thor Dahl), Sandefjord. Omdøpt til **THORSTAR**.

**1961** Benyttet som transportbåt i isen i sesongen 1960/61. Avgikk Sandefjord den 18/11.

**1965** Solgt til 18/5 Nimor Corp. (Nicolas Moraitis), Monrovia, Liberia. Omdøpt til **GEODOR**.

**1969** Grunnstøtte 15/12 ca. 25 nm fra Buenaventura,

Colombia mens hun var på reise fra Hamilton, Ontario, Canada til Buenaventura i ballast.

**1970** Bragt flott 07/02. Slept til Balboa, Panama. Kondemnert. Solgt til huggere på Taiwan.

Ankom 06/05 under slep til Kaohsiung, Taiwan for hugging som begynte 10/05 ved Han Thai Iron & Steel Co.

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

**1953** Built as **SHERATAN** at Nederlandsche Dok & Scheepsb.Mij., Amsterdam, the Netherlands for NV van Nievelt, Goudriaan & Co.'s Stoomv. Mij., Rotterdam, the Netherlands. Launched 12/03, delivered in August.

**1956** Sold 15/06 to Thor Dahls Hvalfangerselskap A/S (A/S Thor Dahl), Sandefjord. Renamed **THORSTAR**.

**1961** Served as a supply ship for the whaling fleet of A/S Thor Dahl in the season of 1960/61. Departed Sandefjord 18/11.

**1965** Sold to 18/5 Nimor Corp. (Nicolas Moraitis), Monrovia, Liberia. Renamed **GEODOR**.

**1969** Stranded 15/12 abt. 25 nm off Buenaventura, Colombia whilst on a voyage from Hamilton, Ontario, Canada to Buenaventura in ballast.

**1970** Refloated 07/02. Towed to Balboa, Panama. Condemned. Sold to Taiwan breakers.

Arrived 06/05 in tow at Kaohsiung, Taiwan for demolition that began 10/05 by Han Thai Iron & Steel Co.

*Kilde: Ragnar Andersens notater, Arne Sognnes notater, DnV, Lloyd's, Starke  
Samlet og bearbejdet av Ragnar Iversen  
Sist oppdatert: 04/10-2015 (RI)*



SFJ00219560220003 THORSTAR (1). Bilde via Narve Sørensen



SFJ00219560220001 MT THORSTAR. Bilde via Narve Sørensen

*Fra THORSTARS anløp i Philadelphia i mars 1959.*

# Bak kulissene i en havn.

Vannkanten i hvilken som helst havn er alltid en fasinerende oppholdssted for en nysgjerrig tilskuer. I havnebildets stadige forandringer på Philadelphia havn spilles hovedrollen av store malmbåter, tankskip, last/passasjer skip, motorbåter og taubåter. En lekmann lurar vel på om denne kontinuerlige prosessen forgår uten mål og mening. En kan bare ane at noen drar i trådene, og et glimt bak kulissene vil ofte avsløre at det er det. Likevel, vi skal fortelle en liten typisk hendelse fra en hverdag på havnen.

For ikke lenge siden, kom den store malmbåten, **CERRO ALTIMIRA**, som rutinemessig stopper her, lenge nok til å motta en liten pakke som ble levert av en liten motorbåt, på sin ferd ut mot havet. Innholdet? En elektrisk barbermaskin som maskinsjefen hadde spurt A. Moe & Co, om de kunne få reparert, når skipet ankom havnen for å levere sin last til United States Steel.

Og, vær sikker, slike personlige tjenester er ikke vanlig. Men reparasjoner som skal utføres om bord i skip, eller speditører, har lært seg å måtte stole på Moe & Co., som en tilbyder av tjenester. Noe som har vært Moe & Co's aktiviteter i havnen i Philadelphia i de siste 40 år.

I tillegg til sin vanlige tjeneste for befrakter, firmaets nyervervelse, et amfibisk landings fartøy som regnes som unik i arbeidet med korte ned tiden i skips reparasjoner. En stor fordel er at skipene ikke alltid trenger å gå til kai i Philadelphia for å få utført reparasjoner. I stedet, denne **DUCK** (and), som den kalles, kan transportere mannskap og utstyr fra Moes butikk, kjøre til vannkanten, fortsette rett ut i vannet og fortsette ut til det ventende skipet, og derved eliminere overføring til andre transportmidler og tidstap ved denne operasjonen. Tid spart har blitt anslått til å være omtrent en halvdel av hva det ville normalt være uten denne farkosten **DUCK** (Anda)».

Hvordan det fungerer kan best forklares ved en historie fra virkeligheten, som skjedde på hva som syntes å være en vanlig dag i Philadelphias havn.

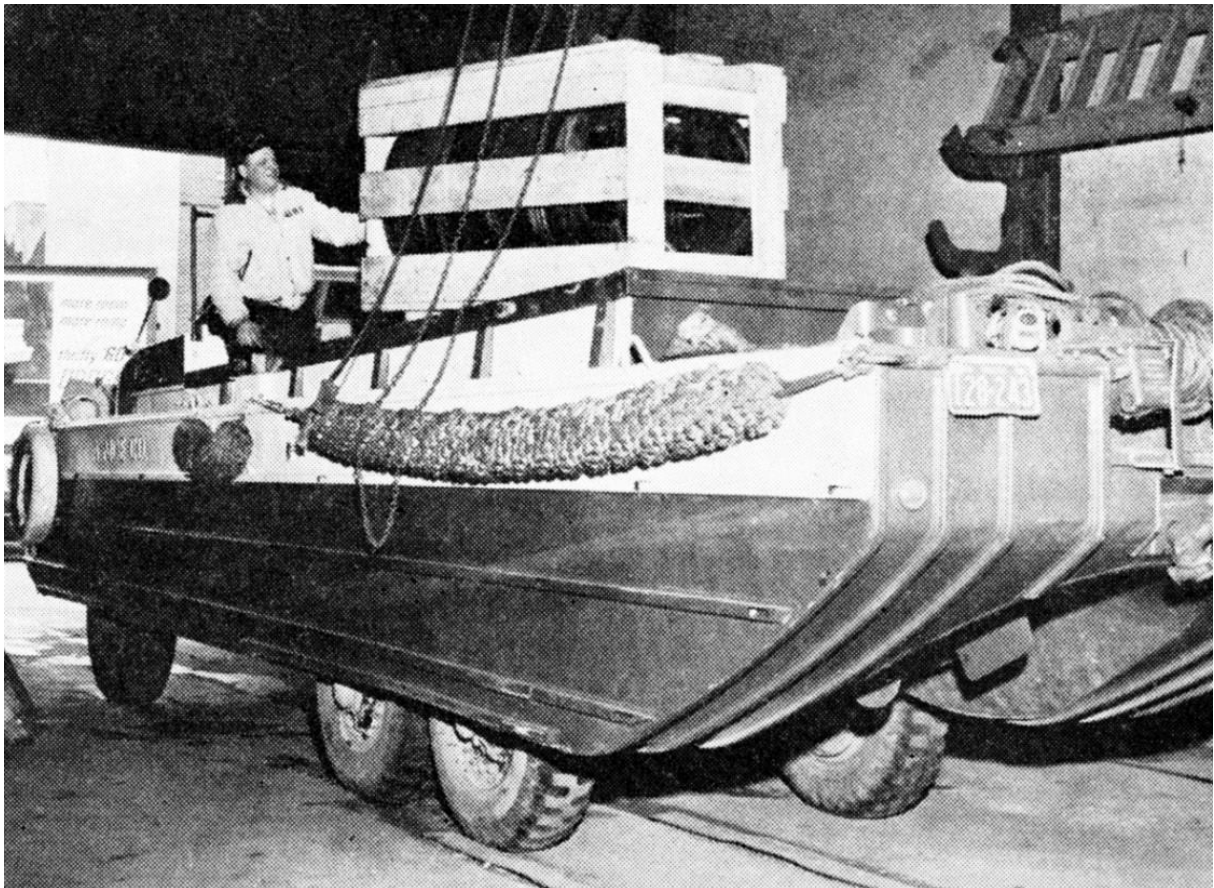
Dette var en nødsituasjon. Et annet jernmalm skip, med et veldig tidsmessig kort havneopphold, og nær forestående laste og losse tidspunkt, ankom hun sent på fredag ettermiddag. Det skulle forlate havnen igjen allerede på mandag morgen klokken seks, -men var oppstått et problem. Et av lagrene på skipets 30-tonns tunge ror var

skadet og lakk olje. Selv om lageret veide nær to tonn, det var åpenbart at det måtte tas i land for reparasjon.

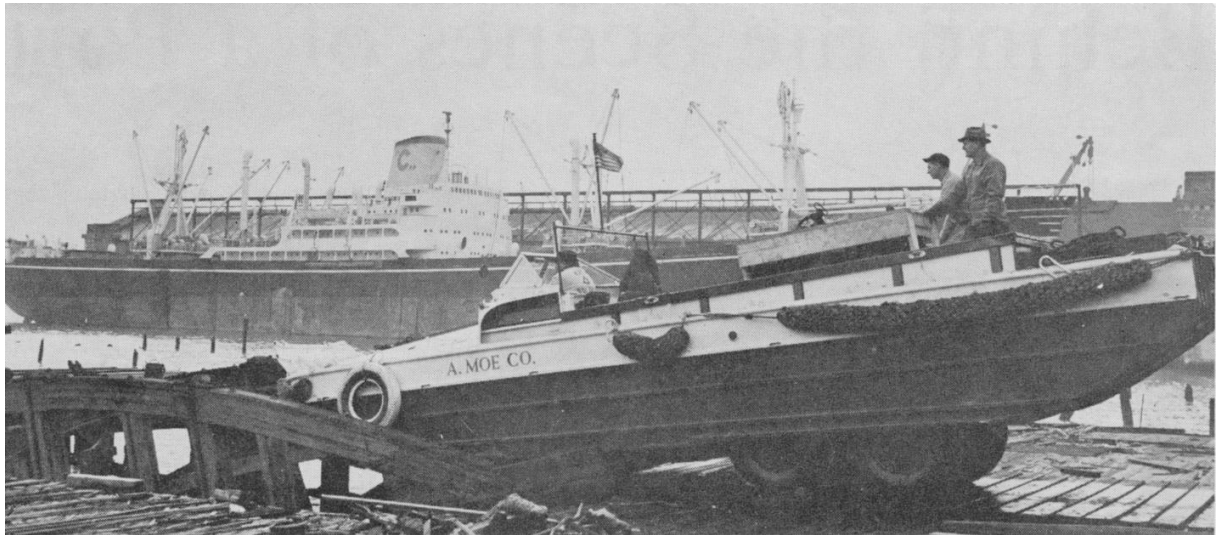
Problemet, som normalt ville kunne løses med en kaiplass, men dette ville bli mer komplisert, grunnet tidevannet i Delaware-elva. Imidlertid, etter en nøye undersøkelse ved havnens autoritet, ble det besluttet at denne allsidige farkosten **DUCK** var det beste svaret for transport av lageret til land. Selv med dette, var tidsskjemaet stramt. Fullføringstidspunkt var ikke før tirsdag- en full dag og en halv dags forsinkelse på fartøyets planer, betyr et tap på \$4.000.

The Moe Co, tar utfordringen. Lageret ble fjernet fra styremaskinrommet, låret ned siden på skipet og landet på **DUCK**, og lageret var fremme i firmaets verksted etter mindre enn en halvtime transporttid. Lageret ble reparert, returnerte og installert på skipet før den opprinnelige seilingsplan på mandag kl.06.00, takket være bruken av **DUCK**. Den konvensjonelle transporttiden som involverer rigging, lastebiler, etc., ville ha tatt minst fire timer hver vei fra skip til land.

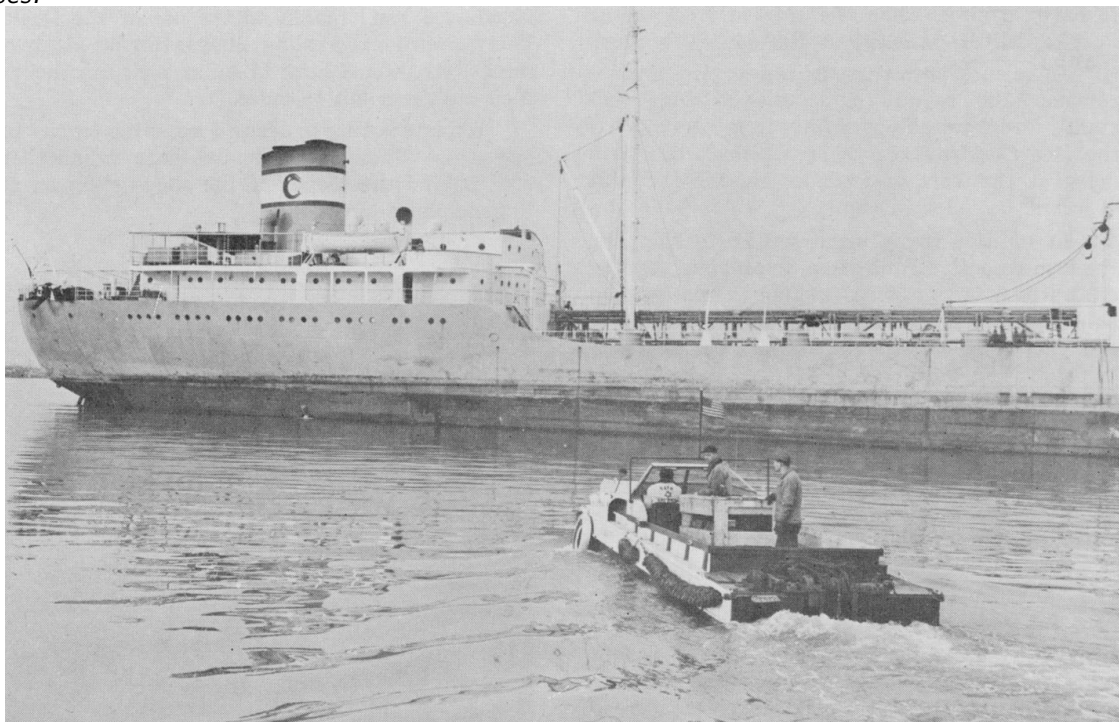
Det er interessant å se denne allsidige transportinnretningen i aksjon som er illustrert her i en annen visitt bak kulissene av det show som forgår på Philadelphias opptatt-havn til enhver tid.



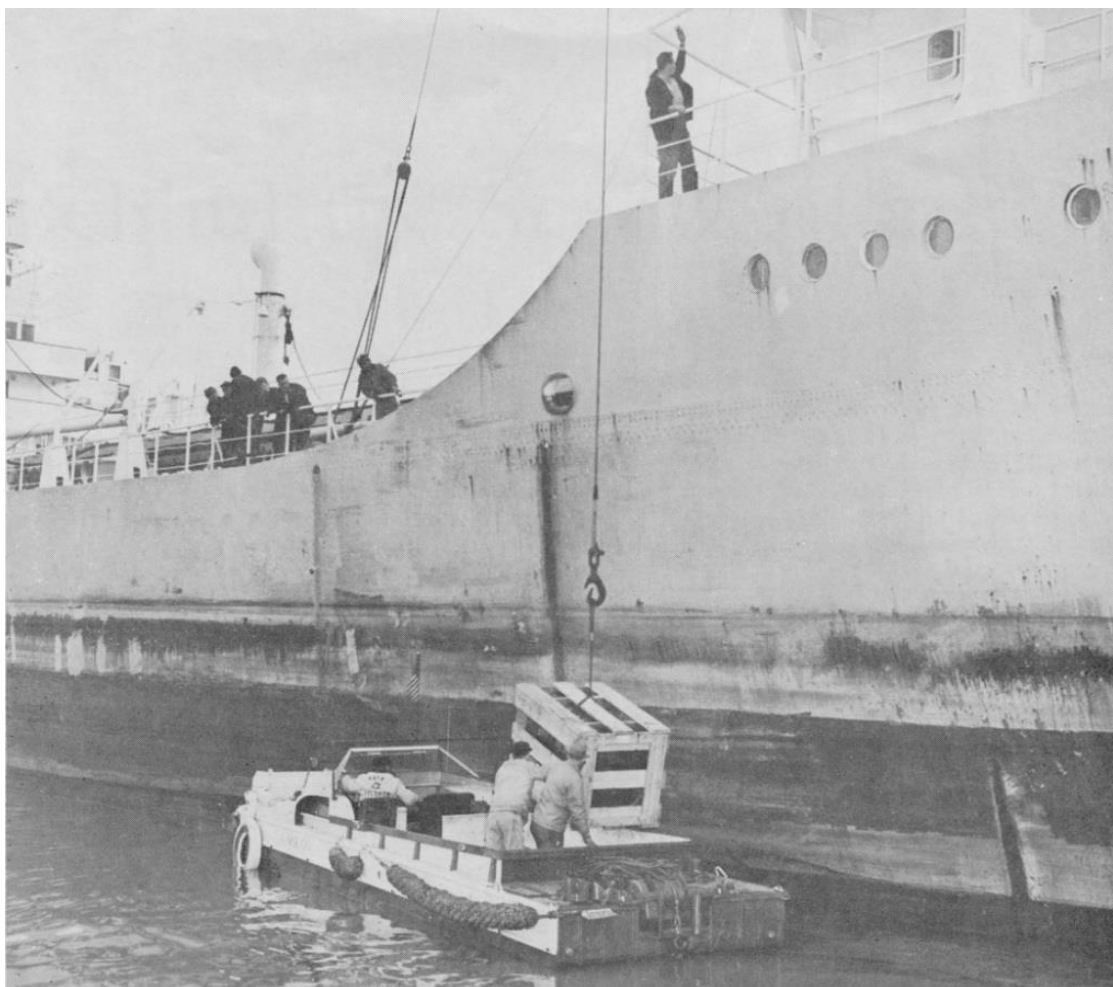
*1. A. Moe & Co.s amfibisk landing fartøy laster sylindreforinger fra firmaets nye hovedkvarter på 808 N. Front Street, beregnet på MT THORSTAR som venter på havnen*



**2.** Det store skipet M/T "Thorstar" ankom havnen nylig, diesel motorens sylinder foringer måtte installeres i maskinrommet. Fra A. Moe & Co, leveres den første foringen mens tankeren fortsatt losses.

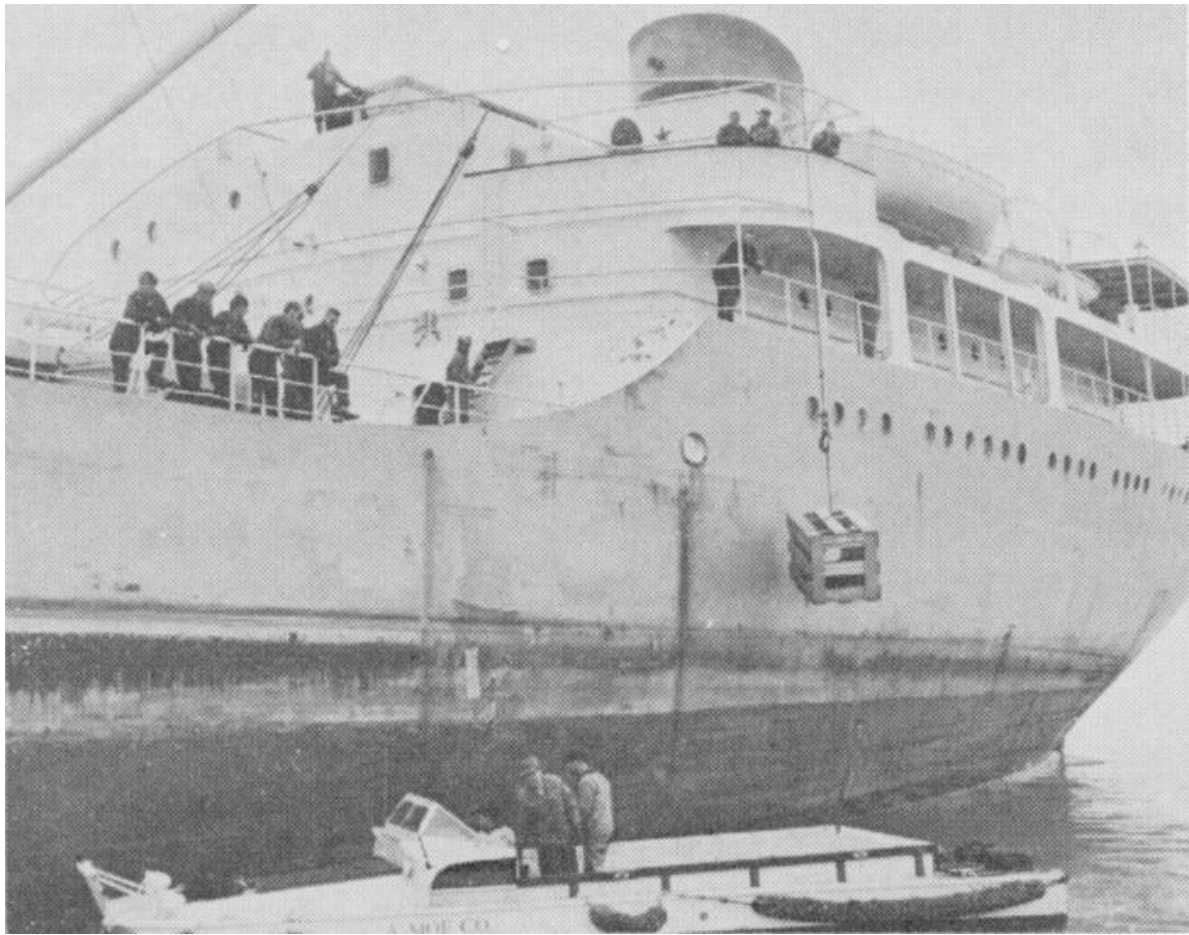


**3.** Etter at tankeren var utlosset ble den slept ut til ankerplass. Rett utenfor Hog øya. Hvor den ble møtt av denne rare farkosten. Det var da mulig å installere foringen om bord på rekordtid



**4.** Neste dag to ekstra foringer, hver veier 3.000 Ibs., ble levert om bord i skipet. Ved hjelp av «Anda» for transport, ble kostnaden til 1/10 av hva det ville ha vært uten det.





**5.** En av flere fordeler av å ha en havgående lastebil, er at utstyr kan lastes ombord et skip uten å ha en kaiplass tilgjengelig.