



SFJ00319260120001 DS/FIK C.A. LARSEN.

1926 DS/FIK C. A. LARSEN (SFJ003192601)

Type	Dampskip, hvalkokeri steam ship, whale processing factory	Off.no (IMO): 1135247
Flagg (flag):	Nor	Havn(port): Sandefjord
Byggeår (year built):	1913/07	Bnr (Sno): 923
Bygger (yard):	Swan, Hunter & Wigham Richardson Ltd, Wallsend, England.	
Eier (owner):	Hvalfanger-A/S Rosshavet, Sandefjord.	
Disponent (manager):	Johan Rasmussen & Magnus Konow, Sandefjord.	
Klasse (Class):		

Tonnasje (Tonnage):	17.250 tdw, 13.246 brt, 9.614 nrt
Dimensjoner (size):	Loa: 540,8'-Lbp: 527,2'-B: 66,6'-D: 42,0'-Dypg.: 32' 8".
Lasthåndtering (cargo handling.)	
Fangstutstyr. (catching equipm.):	6 De Laval hvaloljeseperatorer.

Navigasjonsutstyr:

Manøversystemer

(syst. for
manouvering)

Dekksmaskineri

(deck machinery):

Kommunikasjon Telegrafi og telefoni
(comm.):

Kallesignal (Call LCGD
sign.):

Fremdrift 1 stempel dampmaskin (steam reciprocating), quadruple exp.,
(propulsion): 4-sylinder, syl. diam.: 28,5"-41,0"-58,0"-84,0", slag/stroke:
54,0". 4.274 IHK (787 NHK). Bygget av Wallsend Slipway Co.
Ltd, Wallsend, England.

Fart/forbr. 11,0 knop
(speed/cons.):

Hjelpemaskineri (aux):

Tot. el. kraft (el.
power):

Kjele(r) (boiler): 4 oljefyrte dampkjeler (ildrørskjel/fire tube boiler), med kunstig
trekk. Samlet heteflate (HF): 14.892 ft². Damptrykk: 15,5 bar.
1 hjelpekjel innsatt i 1948.

Bemanning (crew): pers,

Historikk: **1913** Bygget som **ST SAN GREGORIO** ved Swan, Hunter &
Wigham Richardson Ltd, Wallsend, England for Eagle Oil
Transport Co., London, England. Sjøsat 05/06, levert 25/07.
Tonnasje: 12.936 tdw, 12.093 brt, 9.075 nrt.
*(Søsterskip til de skip som siden ble ombygget til de flytende
kokeriene **THORSHAMMER, OLE WEGGER, SOUTHERN
EMPRESS** og **SOUTHERN PRINCESS**).*
1915 Overtatt og drevet av Royal Navy som bunkersleverandør
under første verdenskrig.
1918 Kolliderte i januar ved Invergordon, Skottland med
tankeren **FEARNLEAF** (under Royal Navy og Admiralitetets
disposisjon) og fikk store skader. Reparert og tonnasje ble
øket
1919 Tilbakelevert til eierne.
1926 Solgt til Hvalfanger-A/S Rosshavet (Johan Rasmussen &

Magnus Konow), Sandefjord.

Omdøpt til **C. A. LARSEN**. Oppkalt etter polarhelten kaptein C. A. Larsen som etter et hjerteattak i april 1924 og fikk en helsemessig knekk, og døde i sin lugar 08/12-1924 under den andre sesongen som fangstleder med **SIR JAMES CLARK ROSS (1)** i Rosshavet.

Ombygget ved Fredriksstad mek. Verksted, Fredrikstad til flytende kokeri med opphalingslipp i baugen.

Ny tonnasje og dimensjoner: 17.250 tdw, 12.759 brt, 9.614 nrt. Loa: 540,8'-B: 66,6'-D: 42,0'.

På folkemunne benevnt som «**FRU LARSEN**» da det var det eneste kokeri med opphalings slipp i baugen.

1927 Et eksempel på telegrafiens fremgang var da telegrafbestyrer Johs. Diesens kontakt med kokeriet i Rosshavet dette året, med en hjemmelaget sender oppe fra Målselv, 5 watt sende effekt på 32 meterbølgen. Hans sendeutstyr er utstilt på Norsk Teknisk Museum. Kokeriet var utstyrt med en Marconi kortbølgesender.

1928 Grunnstøtte 21/02 under anløp i Paterson Inlet, Steward Island, New Zealand hvor selskapet hadde opplagsplass og base. Hun fikk skade i forskipet, men ble tatt av grunnen og berget 08/03. Etter lossing av hvaloljen gikk hun videre til Port Chalmers, New Zealand 12/04 for egen maskin. Her ble hun dokksatt for midlertidig reparasjon. Forlot Port Chalmers 21/05 med kurs for Newcastle, England for en fullstendig reparasjon. Reparasjonen ble foretatt ved Swan, Hunter & Wigham Richardson Co. Ltd. Tre uker etter ankomst verkstedet var hun reparert.

1936 Solgt til Hvalfangstselskapet Blaaahval A/S (stiftet 25/09)(Jørgen Krag og Margarine-Rohstoff-Beschaffungsgesellschaft m.b.H., Berlin, Tyskland (40%)), Tønsberg/Sandefjord. På bare-boat charter til Margarine-Rohstoff-Beschaffungsgesellschaft m.b.H., Berlin med opsjon på kjøp etter 4 år. Disponent var Hamburger Walfang-Kontor G.m.b.H., Hamburg, Tyskland. Norsk representant var Magnus Konow (Hvalfangstselskapet Blaaahval A/S), Oslo.

C. A. LARSEN dro til feltet med seks hvalbåter for sesongen 1936/37. Hvalbåtene **HVAL I** (ex. **STAR X**), **HVAL II** (ex. **STAR IX**), **HVAL III** (ex. **STAR XI**), **HVAL IV** (ex. **STAR II**), **HVAL V** (ex. **STAR XII**), **HVAL VI** (ex. **STAR XV**) og **STAR XVII**. Alle under norsk flagg.

1937 Resultatet for sesongen 1936/37 ble 56.709 fat hvalolje, 883 fat spermolje. Hvalbåtene ankom Hamburg 16/04. **STAR XVII** ankom 18/04.

Kokeriet losset i Hamburg og ankom Sandefjord 12/04.

C. A. LARSEN ble satt i ordinær tankfart denne sommeren.

Gikk en tur fra Persiske Gulf til Hamburg/Antwerpen området.

C. A. LARSEN gikk fra Sandefjord 02/10 med kurs for Curacao, NA for bunkring for sesongen 1937/38. Denne sesongen med 7 hvalbåter. Hvalbåtene gikk fra Hamburg 15/10 med anløp av Dakar, Senegal for bunkring. Denne sesongen er det to nye hvalbåter med og **HVAL I** er hjemme. Tillegget er **HVAL VII** (ex. **STAR XVII**) og den innleide **SOUTHERN FIELD** (Southern Whaling & Sealing Co Ltd (N. C. Watt), Dunedin, Scotland/Stanley, Falkland som hadde vært i opplag i Durban, Sør-Africa. Gikk fra Durban og møtte resten av ekspedisjonen i sjøen 20/11.

De andre hvalbåtene møtte kokeriet i Walvis Bay, Sør-Vest Afrika før de gikk videre til feltet 16/11. MT **THORSHAVN** var transportskip denne sesongen.

1938 Resultatet for sesongen 1937/38 ble 84.057 fat hvalolje, 2.099 fat spermolje

Gikk til Sydishavet for sesongen 1938/39 med hvalbåtene **HVAL II, III, IV, V, VI, VII, WAL I** og **WAL VIII**. Kun **WAL I** og **WAL VIII** bar tysk flagg og tilhørte Margarine-Rohstoff-Beschaffungsgesellschaft m.b.H., Berlin. **WAL VIII** var nybygg og den største og kraftigste.

1939 Resultatet av sesongen 1938/39 ble 53.847 fat hvalolje og 3.101 fat spermolje. Ankom Sandefjord 15/04 og gikk videre til Hamburg 16/04. Hvalbåtene ankom Hamburg rundt 15/04. Ikke i fangst sesongen 1939/40.

1940 Rekvirert av den tyske Kriegsmarine (Admiral Norwegen) 05/08 og benyttet som lagerskip for Admiral Norwegen.

1941 Utstyrt som støttepunkt og baseskip i november. Beregnet benyttet i Kirkenes. Ble i stedet dirigert til Åsenfjord, innerst i Trondheimsfjorden. Hun ble utstyrt med fire 37 mm luftvernskanoner.

1942 Overført til Altafjorden i februar. Benyttet som baseskip for slagskipet **TIRPITZ**.

1944 Ble hardt skadet under angrep av britiske bombefly 03/04. Bomber som var beregnet på **TIRPITZ**. Lagt opp, ureparert i Tromsø.

1945 I mai/juni flyttet til Lofjorden innerst i Trondheimsfjorden. Hvalfanger-A/S Blaahval (Magnus Konow), Oslo fikk ordre fra de allierte myndigheter å sette kokeriet istand. Selskapet nektet å leie kokeriet ut til Fellesdriften og innledet så salgsforhandlinger med Antarctic A/S i Tønsberg. Tilbakelevert den norske stat 01/06. Solgt til Hvalfangerselskapet Antarctic A/S (Anton von der Lippe), Tønsberg for NOK 6.000.000, pluss en avsavns godtgjørelse på kr. 100.000 i 5 år. Omdøpt til **ANTARCTIC**.

Dokksatt, reparert og utrustet for NOK 3.000.000 for en ny sesong ved Framnæs mek.Værksted, Sandefjord. Gikk til fangstfeltet for Fellesdriften 05/12. Hadde med 5 mindre og eldre hvalbåter.

1946 Kom i gang med fangsten så sent som 17/01. En hvalbåt måtte gå til Cape Town, Sør-Afrika for reparasjon. Den største hvalbåten **POL VIII** var ikke ferdig med reparasjon og konvertering før nyttårsaften. Den ble reparert i Bergen. Den ankom fangstfeltet 24/02 og hadde også vært utsatt for havarier på nedturen.

ANTARCTIC fikk skadet ror og propeller av isen, og ble tatt under slep av kokeriet **PELAGOS** til Cape Town for reparasjon. En distanse på rundt 3.000 nautiske mil. Uhellet skjedde etter at fangsten var slutt. Fangsten 1945/46 ble gjennomført med 7 hvalfangere. Resultatet ble 61.784 fat hvalolje. Grunnet avtalen om Fellesdrift tilfalt kun NOK 500.000 selskapet.

Forlot Tønsberg med kurs for Sydishavet med 8 hvalbåter.

Kaptein var Paul. W. Halvorsen og fangstbestyrer var hvalskytter Thorbjørn Larsen. Kokeriet gikk via Las Palmas og Cape Town til fangstfeltet.

Selskapet hadde kjøpt **POL VIII** for NOK 640.000 av Skipsfartsdirektoratet og ble eiere etter sesongen 1946/47.

Midlertidig utleid til **KOSMOS IV** som fikk tilbake sine to hvalbåter **KOS I** og **KOS II** for sesongen 1946/47.

1947 Til feltet for sesongen 1947/48. Hvalbåten **KLEGG** ex. **POL VIII** var også med.

1948 Forlot Tønsberg med kurs for Sydishavet med hvalbåtene **NOR III, KOS X, KOS XII, KLEGG, KRILL, KRUTT, KNURR, KREPS** og korvetten **KRAFT**. Bestyrer var Guthorm Knudsen. Spermsesongen startet 08/12 og langhval sesongen 15/12.

1949 Sesongen avsluttet 26/03. Resultatet av fangsten sesongen 1948/49 ble 79.327 fat hvalolje og 5.540 fat

spermolje.

Forlot Tønsberg 22/10 med kurs for Sydishavet via Aruba, NA 10/11 og videre til Walvis Bay neste dag. Ankom Walvis Bay 06/12 for å møte hvalbåtene, ankom Cape Town 10/12 og gikk neste dag for hvalfeltet med ankomst 18/12. To nye hvalbåter, **KNEKT** og **KRILL** kom fra Yokohama via Colombo, Ceylon. **KLEGG, KRUTT, KOS 13** og **KOS 18** hadde vært i opplag i Walvis Bay. **KRAFT** (korvett ombygget til slepebåt), **KVART, KREPS** og **KNURR** kom fra Tønsberg.

1950 Etter endt sesong gikk kokeri og hvalbåter fra feltet 16/03. Kokeriet ankom Tønsberg 26/04. **KOS 13** og **KOS 18** gikk til Walvis Bay for sommeropplag. **KRAFT** og **KRUTT** gikk direkte til Kiel, Vest-Tyskland for ombygging til fullverdige hvalbåter. Overbygget påbygget for plass til flere lugarer.

1952 21/04 kom **ANTARCTIC** sigende inn fjorden, som kokeri, for siste gang. Hvalfangerselskapet Antarctic (Anton von der Lippe) tjente ikke lenger penger på den gamle damen.

Ombygget igjen til dampdrevet tankskip på Kieler Howaldtswerke, Kiel. Ferdigstilt som tanker i september.

Ny tonnasje: 15.993 tdw, brt. 10.776 nrt, 6.186 nrt.

1953 Kolliderte i mai i Østersjøen med malmskipet **NUOLJA** og fikk store skader.

1954 Solgt til Eisen & Metall K.G. Lehr & Co., Hamburg, Vest-Tyskland for hugging. Ankom Hamburg 07/08. Hugging startet i august ved Altenwerder, Hamburg.

1955 Ferdig hugget i april.

History in English:

1913 Built as **ST SAN GREGORIO** by Swan, Hunter & Wigham Richardson Ltd., Wallsend on Tyne for Eagle Oil Transport Co., London. Launched 05/06-1913 and completed for delivery 25/07.

Tonnage: 12.936 tdw, 12.093 grt, 9.075 nrt.

*(She was a sistership of other ships converted to whaling factories such as **THORSHAMMER, OLE WEGGER, SOUTHERN EMPRESS** and **SOUTHERN PRINCESS**).*

1915 Acquired and operated by Royal Navy as a bunkers supplier during the First World War.

1918 Collided in January at Invergordon, Scotland with the tanker **FEARNLEAF** (under Royal Navy and Admiralty's disposition) and suffered major damage. Repaired and the tonnage was increased.

1919 Returned to owners..

1926 Purchased by Hvalfanger-A/S Rosshavet (Johan Rasmussen & Magnus Konow), Sandefjord.

Renamed **C. A. LARSEN**. Named after the well known Polar hero Captain C. A. Larsen who suffered a heart attack in april 1924 and had a retarding health, at last died in his cabin 08/12-24 at his second season as whaling manager of the factory **SIR JAMES CLARK ROSS (1)** in the the Ross Sea, hunting whales.

Converted to a whaling factory by Fredriksstad mek. Verksted with the whale ramp in front. In the crowd, she became "**MRS LARSEN**", as it was the only factory with a whale ramp in front. New tonnage and dimensions: 17.250 tdw, 12.759 grt, 9.614 nrt/540.8' x 66.6' x 42.0'.

1927 An example of the progress of telegraphy was when Telegraph Managing Director Johs. Diesen's sensational contact with the factory in the Ross Sea this year, with a homemade transmission equipment up from Målselv, 5 watts transmitting power on the 32 meter wave. His transmission equipment is exhibited at the Norwegian Technical Museum. The factory was equipped with a Marconi short wave transmitter.

1928 Went on ground 21/02 during call in Paterson Inlet, Steward Island, New Zealand, where the company had storage and base. She got injured in the fore ship but was taken off the ground and salved 08/03. After unloading the whale oil, she continued to Port Chalmers, New Zealand 12/04 for her own machine. Here she gets docked for temporary repair. Exit Port Chalmers 21/05 with a course for Newcastle-on Tyne in England for a complete repair. The repair was carried out by Swan, Hunter & Wigham Richardson Co. Ltd. Three weeks after arriving at the ship repair facility she was repaired.

1936 Sold to the whaling company Blaahval A/S (Jørgen Krag and Margarine-Rohstoff-Beschaffungsgesellschaft m.b.H., Berlin (40%)), Tønsberg / Sandefjord. On bare-boat charter to Margarine-Rohstoff-Beschaffungsgesellschaft m.b.H., Berlin with option for purchase after 4 years. Manager was Hamburger Walfang-Kontor GmbH, Hamburg, Germany. Norwegian representative was Magnus Konow, Oslo

C. A. LARSEN proceed to the whaling fields the season of 1936/37.with her seven catchers **HVAL I** (ex. **STAR X**), **HVAL II** (ex. **STAR IX**), **HVAL III** (ex. **STAR XI**), **HVAL IV** (ex. **STAR II**), **HVAL V** (ex. **STAR XII**), **HVAL VI** (ex. **STAR XV**)

and **STAR XVII**. All with Norwegian flag.

1937 The result for season 1936/37 was 56.709 bbls whale oil, 883 bbls sperm oil. Her catchers arrived Hamburg 16/04. **STAR XVII** arrived 18/04.

The factory discharged her cargo in Hamburg and arrived Sandefjord 12/04.

C. A. LARSEN in charter as regular tanker this summer from Persian Gulf til Hamburg/Antwerpen range

C. A. LARSEN left Sandefjord 02/10 heading for Curacao for bunkring for the season of 1937/38. This season with 7 catchers. Her catchers left Hamburg 15/10 calling Dakar for bunkring and further to Walvis Bay. This season with two new catchers and **HVAL I** is left home. The new was **HVAL VII** (ex. **STAR XVII**) and the hired **SOUTHERN FIELD** (British flagged, registered in Stanley, Falkland Islands) leaving from Durban and meet the rest of the expedition at sea 0/11.. The catchers from Hamburg meet with the factory in Walvis Bay before proceeding to the whaling ground on 16/11. Motortanker **THORSHAVN** is hired as supplyship and tanker during the season.

1938 The result for season 1937/38 was 84.057 bbls whale oil, 2.099 bbls sperm oil.

Left for the 1938/39 season with catcher **HVAL II, III, IV, V, VI, VII, WAL I** og **WAL VIII**. Only **WAL I** and **WAL VIII** carrying German flag and the owners are Margarine-Rohstoff-Beschaffungsgesellschaft m.b.H., Berlin. **WAL VIII** is a new building of the year, and the biggest and most powerful of the expedition.

1939 The result of 1938/39 season was 53.847 bbl. whale oil and 3.101 bbl. of sperm oil. Calling port of Sandefjord 15/04 and proceed to Hamburg 16/04. Her catchers arrived Hamburg around the date of 15/04.

Not in operation during season of 1939/40.

1940 Requisitioned by the German Kriegsmarine on 05/08-1940 and taken into use as storage tanker for **Admiral Norwegen**.

1941 Equipped as support and base vessel in November. Intention was to be used in the port of Kirkenes. Were instead directed to Åsenfjord, in the inner part of the Trondheim fiord. She was equipped with four calibre 37 mm anti-aircraft guns.

1942 Tranferred to Altafjorden in February. Used as base

vessel for the battle ship **TIRPITZ**.

1944 Badly damaged during airattack by British aircrafts 03/04. Bombs ment for **TIRPITZ**. Layed up unrepaired in Tromsø..

1945 In May/June moved to the Lofjorden far in to the Trondheims fiord.

A/S Blaahval had order by the allied authority to get the factory repaired. The company refused to hire her out to the "Fellesdriften" and started sales negotiations with the whaling company Antarctic A/S of Tønsberg.

Returned to the Norwegian Governement 01/06-1945. Sold to Hvalfangerselskapet Antarctic A/S, Tønsberg and renamed **ANTARCTIC (2)**. The factory went to Framnæs mek.Værksted, Sandefjord for dry docking, major repair and made ready for a new whaling season. Left for the Antarctic 05/12-1945 for her new owner as a part of the «Joint operation» (fellesdriften) between Norwegian whaling companies to rebuild the whaling fleet.

1946 Her whaling commenced firstly at the date of 17/01. After her rudder and propeller was damage by ice, taken under tow to Cape Town for repair by the factory **PELAGOS**. A distance of 3.000 nautical miles.

1948 Left Tønsberg heading for the Antarctic Ocean with the catcher **NOR III, KOS X, KOS XII, KLEGG, KRILL, KRUTT, KNURR, KREPS** and the corvette **KRAFT**. Whaling nanager was Guthorm Knudsen. The spermacett season commenced on 08/12. Baleen whale season commenced on 15/12.

1949 The season of 1948/49 was ended at 26/03. The result of the season was 79.327 bbl. whale oil and 5.540 bbl. of sperm oil.

Left Tønsberg 22/10 heading for Antarctic Ocean calling Aruba 10/11 and continued after bunkring to Walvis Bay next day. Arrival Walvis Bay 06/12 to meet with her catchers, arrived Cape Town 10/12 and left next day for the whaling ground with arrival 18/12. Two new catchers, the **KNEKT** and **KRILL** arrived from Yokohama, Japan via Colombo, Ceylon (Sri Lanka).

KLEGG, KRUTT, KOS 13 and **KOS 18** had been laid up in Walvis Bay. **KRAFT** (corvette converted to tug), **KVART, KREPS** and **KNURR** arrived from Tønsberg.

1950 Conversion and increase of the deckhouse to accommodate more people.

1952 On 21/04 came **ANTARCTIC** in the fjord as whaling factory for the last time. The owner, Anton von der Lippe did not make money anymore on the old lady. Converted to a steam tanker at Kieler Howaldtswerke in Kiel. New tonnage: 15.993 tdw, 10.776 grt. 6.186 nrt.

1953 In collision with the ore carrier **NUOLJA** in May at the Baltic Sea and had major damages.

1954 Sold to breaking in Hamburg by Hamburg – Altenwerder in august.

1955 Breaking finished by April.

*Kilde: Boken "Hvalfangst Eventyret", DnV reg.-1953, Norsk Teknisk Museum, m.fl.
Samlet og bearbejdet av Ragnar Iversen
Sist oppdatert: 10/01-2017 (RI)*



SFJ0039260120002 DS/FIK C.A. LARSEN



SFJ00319260120003 DS/FIK C.A. LARSEN. Kokeriet treffer fullastet et skjær ved Stewart Island, New Zealand i februar 1928. Bilde via Harald Fevang



SFJ00319260120004 DS/Fik C.A. LARSEN. Fra grunnstøting ved New Zealand i 1928. Bilde via Harald Fevang



SFJ00319260120005 DS/Fik C.A. LARSEN Etter grunnstøting ved Stewart Island februar 1928. Bilde via Harald Fevang



SFJ00319260120006 DS/Fik C. A. LARSEN PÅ VERKSTED Port Chalmers, New Zealand.



Hvalkokeriopplegg i Mefjorden 1931/32. Fra venstre: Fl.k. Svend Foyn, Vestfold, Kosmos II Tafelberg, Congo, Ernesto Tornquist, Fraternitas og C. A. Larsen.

SFJ00319260120007 DS/Fik C. A. LARSEN i opplag i Mefjorden i 1931.