



SFJ00319290120001 DS/FLK VIKINGEN. Foto: Fotograf Bryn, Sandefjord.

## 1929 DS/FIK VIKINGEN (SFJ003192901)

<b>Type</b>	Dampskip, hvalkokeri, tanker steam ship, whale oil factory, tanker	Off.no (IMO):	<a href="#">5331727</a>
Flagg (flag):	GBR	Havn(port):	Newcastle
Byggeår (year built):	1929/09	Bnr (Sno):	1377
Bygger (yard):	Swan, Hunter & Wigham Richardson Ltd, Wallsend, England.		
Eier (owner):	The Viking Whaling Co. Ltd, Newcastle, England.		
Disponent (manager):	Johan Rasmussen & Co., Sandefjord.		
Klasse (Class):	Lloyds register of Shipping +100A1 with freeboard for whaling service. Strengthened for Navigation in Ice		
<b>Tonnasje (Tonnage):</b>	12.639 brt, 10.816 nrt		
Dimensjoner (size):	L: 493'-B: 71'-D: 50'-dypg.: 35' 3 ¾".		
Lasthåndtering (cargo handling.)	16 presskokere (60 PSI) for spekk. 17 presskokere for ben og knokler. 5 presskokere for kjøtt., 3 Hartmann apparater, kapasitet 1.600 fat pr døgn. 6 De-Laval hvaloljeseparatorer. 1 opphalingsvinsj, 40-tonn m/direkte drift.		

### Navigasjonsutstyr:

Manøversystemer

(syst. for  
manouvering)

Dekksmaskineri

(deck machinery):

Kommunikasjon

(comm.):

Kallesignal (Call sign.): LFGQ

**Fremdrift**

**(propulsion):**

2 stempel dampmaskiner (steam reciprocating), trippel ekspansjon (triple exp.). Hver 3-sylinder, syl. diam.: 22,5"-36,5"-61,0", slag/stroke: 39,0". Samlet 773 NHK (4.300 IHK) ved 100 o. min. Bygget ved Swan, Hunter & Wigham Richardson Ltd, Wallsend, England.

Fart/forbr.

12,0 knop

(speed/cons.):

Hjelpemaskineri (aux):

Tot. el. kraft (el.

power):

Kjele(r) (boiler):

4 dampkjeler for fremdrift. Samlet heteflate: 11.810 ft<sup>2</sup>.

Arbeidstrykk 14,8 bar. Bygget av Swan, Hunter & Wigham Richardson Ltd, Wallsend, England.

2 dampkjeler kjeler for produksjon med arbeidstrykk 7,0 bar.

**Bemanning (crew):**

Lugarkapasitet: 157 personer for fangst, samt kapasitet for 54 mannskaper til fangstbåtene.

**Historikk:**

**1929** Bygd som flytende hvalkokeri **VIKINGEN** ved Swan, Hunter & Wigham Richardson Ltd Wallsend, England for rederiet The Viking Whaling Co. Ltd (Johan Rasmussen & Co. Sandefjord) (Disponent S. Cartwright, Newcastle, England), Newcastle. Sjø satt 06/07, levert 31/08.

Utstyrt med en nykonstruert opphivingsvinsj som var direkte koblet og kunne dra 40-tonn. Vinsjen var konstruert av firma Clarke, Chapman & Co. Ltd, Gateshead-on-Tyne, England.

I prinsippet konstruert som et konvensjonelt tankskip, med dekk for en hvaloljefabrikk over og flenseplan på topp.

**VIKINGEN** var det første spesialbygde kokeri for et britisk registrert selskap og fikk samtidig 5 nye hvalbåter fra Smith's Dock til en pris av NOK 1.860.000.

Totalt kostet ekspedisjonen NOK 8.440.000.

Ankom Sandefjord 03/09 for utrustning til kommende sesong og ta om bord mannskap for sesongen. Avgikk Sandefjord 07/09 på sin første tur til Sydishavet denne høsten med de nybygde hvalbåtene **VIKINGEN I, VIKINGEN II, VIKINGEN III, VIKINGEN IV** og **VIKINGEN V**.

**1930** Ankom Sandefjord 23/04. Forlot Sandefjord 26/04 for utlossing. Returnerte til Sandefjord 29/05 og forhalte til Framnæs mek. Værksted 28/07. Dokksatt i tiden 28-31/07. Forhalte fra verkstedet 04/08 og gikk fra havnen i Sandefjord 07/08.

**1931** Ankom verkstedet 15/09 og gikk rett i tørrdokk frem til 24/09. Forhalte fra verkstedet samme dag.

Kokeri og hvalbåter solgt til Viking Corporation (Johan Rasmussen & Co., Sandefjord), Panama.

Var ikke i fangst sesongen 1931/32.

**1932** Var ikke i fangst sesongen 1932/33. Ombygget med ny innredning over opphalingslippen.

**1933** Ankom verkstedet i Sandefjord 07/10 og forlot verkstedet og havnen 10/10. Benyttet som transportbåt for **VESTFOLD** sesongen 1933/34.

Registrert som eiere: South Sea Chartering Co. Ltd, Newcastle. Var ikke i fangst sesongen 1933/34.

**1934** Skiftet til panamaflagg med registrert eier Viking Corporation (Johan Rasmussen & Co, Sandefjord), Panama.

Ankom Sandefjord 08/10 og gikk til kai på Framnæs mek. Værksted. Dokksatt fra 18 til 25/10. og forhalte fra verkstedet samme dag. Forlot Sandefjord havn 02/11.

Var ikke i fangst sesongen 1934/35. Benyttet som transportbåt for hvalflåten.

**1935** Ankom Sandefjord og Framnæs mek. Værksted 31/05. Dokksattes 03/06 til 14/06. Forhalte fra verkstedet 02/10 og gikk fra Sandefjord 03/10 etter bemanning og utrustning for hvalfangst sesongen 1935/36.

**1936** Resultatet av fangsten 1935/36 ble 88.029 fat hvalolje og 1.258 fat spermolje.

Gikk til Sydishavet med hvalbåtene **VIKINGEN I, VIKINGEN II, VIKINGEN III, VIKINGEN IV, VIKINGEN V, VIKINGEN VI** (bygget 1935) og **VIKINGEN VII** (bygget 1936). **VIKINGEN III** var reservebåt sesongen 1936/37.

**1937** Fangsten ble avblåst 07/03. Resultatet av fangsten

1936/37 ble 70.800 fat hvalolje og 3.000 fat spermolje med 6 hvalbåter. **VIKINGEN** og hvalbåtene anløpe Syd Georgia før man tok turen til Sandefjord hvor hun ankom 09/04. **VIKINGEN** losset sin produksjon i Amsterdam, Nederland. Hun gikk i tankfart denne sommeren.

Dokket ved verkstedet i Sandefjord 01/10-01/11.

**VIKINGEN** var innleid som transportskip for kokeriene **THORSHAMMER** og **VESTFOLD** sesongen 1937/38. Avgikk Sandefjord 01/11 med kurs for Curacao for å bunkre drivstoff og deretter til feltet.

**1938** Ankom Sandefjord 19/03.

Etter trussel fra tyske myndigheter ble det overdratt 3 norske ekspedisjoner, to ved innleie og en ved salg. Trusselen fra Tyskland var at de ville bygge 10 komplette ekspedisjoner selv og ikke la seg diktere av internasjonale regler om de ikke fikk delta.

**VIKINGEN** med 5 hvalbåter ble solgt i mars for GBP 225.000 til Deutsche Ölmuhlen – Rohstoffe G.m.b.H. (Hamburger Walfang-Kontor G.m.b.H.), Hamburg, Tyskland. Omdøpt til **WIKINGER**. Forhalte til verkstedet på Framnæs 06/04. Dokksatt i tiden 20-30/04. Forhalt fra verkstedet 08/04.

Tilbake på verkstedet 26/08. Forlot verkstedet og Sandefjord 29/08.

Som betaling ble det levert et tankskip på 14.500 tdw (**MT NORNESS**) siden tyskerne ikke hadde penger i en valuta som kunne godkjennes.

Gikk til isen for første gang som **WIKINGER** med sine 5 hvalbåter, **WIKING 1**, **WIKING 2**, **WIKING 3**, **WIKING 4** og **WIKING 5**. I tillegg var innleid **VIKINGEN 6**, **VIKINGEN 7** fra selskapet Viking Corporation og **VESTFOLD IV** (ex **HERKULES I**) fra Vestfold Corporation. De innleide var under Panama flagg.

**1939** Resultatet av fangsten 1938/39 ble 52.396 fat hvalolje og 1.440 fat spermolje. **WIKINGER** anløp Las Palmas på hjemturen før hun ankom Tønsberg 12/04. Kokeriet forlot Tønsberg samme dag med kurs for Tyskland og Rendsburg. Hvalbåtene anløp Las Palmas før ankomst Rendsburg 11/04. Hvalbåtene **VIKINGEN VI** og **VIKINGEN VII** gikk senere til Sandefjord med ankomst 06/05.

Var ikke i fangst sesongen 1939/40.

**1940** Da krigen brøt ut lå **WIKINGER** i Hamburg og rekvirert av tyske marine 28/06 som forsyningstanker og ble benyttet som

tanker for bunkersolje.

**1944** Oppholdt seg i Hamburg under angrep fra allierte fly.

Forskipet satt i brann og skipet fikk store skader.

**1945** Alliert krigsbytte beslaglagt i Kiel. Ble overtatt av britene og satt under disposisjon av Ministry of Transport (MOT) (disponent ble Kerguelen Sealing & Whaling Co. Ltd), London, England. Omdøpt til **EMPIRE VENTURE**.

Reparasjonen av **EMPIRE VENTURE** var det første oppdraget som Howaldtswerke A.G. Werke, Kiel, Tyskland fikk tildelt etter at krigen var slutt. Arbeidet ble påbegynt allerede sommeren 1945 da britene var veldig hissige på å komme i gang med hvalfangsten allerede fra sesongen 1945/46. Fristen for å få jobben gjort var veldig kort. Deler til hvalbearbeiding ble tatt fra kokeriet **JAN WELLEM**, som lå på grunn hardt skadd like ved verkstedet. Kontrakten ble tildelt av Ministry of Transport (MoWT), London.

**EMPIRE VENTURE** deltok i hvalfangsten i Sydishavet sesongen 1945/46 med 3 av hennes gamle hvalbåter, **VIKINGEN I** (ex. **EMPIRE VIKING I, WIKING I**), **VIKINGEN II** (ex. **EMPIRE VIKING II, WIKING II**) og **VIKINGEN III** (ex. **EMPIRE VIKING III, WIKING III**). Alle tre reparert og kokeriet tilbakelestilt som fangstfartøyer ved samme verksted. Ferdig reparert og overlevert i oktober. Disponenter for sesongen var Chr. Salvesen, Leith, Scotland.

Tildelt Sovjet som krigserstatning av Tripartite Merchant Marine Commission i Berlin, 07/12.

**1946** Overtatt av Sovjet og gitt navnet **SLAVA (CJIABA)**.

Disponert av Ministerstvo rybnogo khozyaistva, Odessa, SSSR.

**SLAVA** gikk til isen for første gang under Sovjet flagget for sesongen 1946/47 med hvalbåtene. Hvalbåtene **SLAVA 1-10** ble registrert med Vladivostok som hjemmehavn. Hvalbåtene var **RAU VII, WIKING 6, 8, 9, 10** og **WAL 10, 11** og **WIKING 1, 2, og 3**. Alle var benyttet i den tyske marine under krigen.

**1948** Resultat for sesongen 1947/48 ble 55.815 fat hvalolje og 2.585 fat spermolje (kalkulert).

**1949** Resultat for sesongen 1948/49 ble 64.229 fat hvalolje og 9.106 fat spermolje.

**SLAVA** gikk til Sydishavet med hvalbåtene **SLAVA 2** (ex **WIKING 6**, bygd 1939), **SLAVA 3** (ex **WIKING 8**, bygd 1939), **SLAVA 4** (ex **WIKING 9**, bygd 1939), **SLAVA 5** (ex **xxx**, bygd 1939), **SLAVA 6** (x **xxx**, bygd 1939), **SLAVA 7** (ex **xxx**, bygd

1939), **SLAVA 8** (ex **VIKINGEN I**, bygd 1929), **SLAVA 9** (ex **VIKINGEN II**, bygd 1929), **SLAVA 10** (ex **VIKINGEN III**, bygd 1929), **FINWHALE**, **CACHALOT**, **KIT**, **KASATKA** og **GORBACH**. Spermfangsten tok til 15/12.

**1950** Resultat for sesongen 1949/50 ble 100.823 fat hvalolje og 2.570 fat spermolje.

**SLAVA** gikk til Sydishavet for sesongen 1950/51 med de samme hvalbåtene. I tillegg med **GARPUN**.

**1953** En forespørsel til Howaldtswerke A.G., Werke Kiel fra Vsesojuznoje Exportno om ombygning og modernisering. Forespørselen innebar forlengelse med 16,0 meter, montering av 16 nye presskjeler og tre nye spekkkoker til en kapasitet av 3.800 tonn hval pr dag. Montere nytt utstyr for kjøttekstrakt, samt erstatte dampmaskiniet for fremdrift til dieselfremdrift. Ombygning ble dog ikke gjennomført da denne eksporten ikke ble godkjent av myndighetene for handel og militære interesser mellom øst og vest var imot.

**1959** Sovjet bygger det nye kokeriet **SOWJESTKAJA UKRAINA** (32.024 brt). Flere kom etter.

**1965 SLAVA** blir trukket ut av fangsten i Sydishavet. Fortsetter å fange hval i ytterligere 3 år i nordlige Stillehavet.

**1971** Solgt til Japan. Omdøpt til **FUJI MARU**. Ankom 13/07 til Kaohsiung, Taiwan for hugging.

#### History in English:

**1929** Built as floating whaling factory **VIKINGEN** by Swan, Hunter & Wigham Richardson Ltd. Wallsend on Tyne for The Viking Whaling Co., Ltd. (Johan Rasmussen & Co. Sandefjord. S. Cartwright, Newcastle as manager), Newcastle. Launched 06/07-1929. Delivery on 31/08 1929. (One month after the delivery of **KOSMOS** for Anders Jahre, Sandefjord). The factory was at first registered under british flag (Newcastle).

Fitted with a newly constructed whale winch directly connected and able to take a load of 40-tons. The winch was of Clarke, Chapman & Co. Ltd construction. Same company built the new factory **KOSMOS**.

In principle constructed as a conventional oil tanker, with a deck for whale oil factory and flensing deck on top.

**VIKINGEN** was the first special built ship for whaling for a British registered company. At the same time the company get 5 new catchers delivered by Smith's Dock for a price of NOK 1.860.000.

Total cost for the whole fleet was NOK 8.440.000.

Arrived at Sandefjord 03/09 for outfitting and supply of crew to the coming whaling season. Departed from Sandefjord 07/09.

**VIKINGEN** went on her first trip to the Southern Seas that autumn with her 5 catchers, the **VIKINGEN I, VIKINGEN II, VIKINGEN III, VIKINGEN IV** and **VIKINGEN V**.

**1930** Arrived Sandefjord 23/04. Left Sandefjord 26/04 for discharging. Returned to Sandefjord 29/05 and shifted to the shipyard 28/07. Went in dry dock from 28 to 31/07. Shifted from yard 04/08 and left the port of Sandefjord 07/08

**1931** Arrived the ship yard of Sandefjord 15/09 and went directly to the dry dock until 24/09. Left the yard the same day. The whole fleet sold to Viking Corporation (Johan Rasmussen & Co, Sandefjord), Panama.

Not in whaling operation during season of 1931/32.

**1932** Not in whaling operation during season of 1932/33. Re-constructed with new accommodation across the slipway aft.

**1933** Arrived the ship yard in Sandefjord 07/10 and left the yard and port again 10/10.

Registered as owners: South Sea Chartering Co. Ltd., Newcastle.

Not in operation as a floating factory during season of 1933/34.

She was used as a transport and supply vessel for the factory

**VESTFOLD**.

**1934** Transferred to Panamanian flag. As owners Viking Corporation (Johan Rasmussen & Co, Sandefjord), Panama.

Arrived the port of Sandefjord 08/10 and went alongside at Framnæs mek. Værksted. In dry dock from 18/10 to 25/10 and left the yard same as undocking. Departed from the port of Sandefjord 02/11.

Did not participate in whaling during 1934/35 season.

**1935** Arrived Sandefjord and Framnæs mek. Værksted 31/05. Dry docking from 03/06 to 14/06. Shifted from ship yard 02/10 and left Sandefjord 03/10 after storing and manning for a new whaling season 1935/36.

**1936** The result of the 1935/36 catch was 88.029 barrels whale oil and 1.258 barrels sperm oil. Was in whaling during season 1936/37.

Went to the Southern Seas with catchers **VIKINGEN, VIKINGEN II, VIKINGEN III, IV, V, VI** (built in 1935) and **VIKINGEN VII** (built 1936). **VIKINGEN III** was the spare boat this season.

**1937** The season were terminated 07/03. The result of season



1936/37 was 70.800 barrels of whale oil and 3.000 barrels sperm oil with 6 catchers. **VIKINGEN** and her catchers went to Syd Georgia before heading for home to Sandefjord where she arrived 09/04. **VIKINGEN** discharged her production in Amsterdam. She was used in the crude oil trade that summer. Arrived at the ship yard of Framnæs at 01/10 and to 01/11. She was not operated in whaling the 1937/38 season. Catcher **VIKINGEN VI** and **VII** did operate as catcher for factory **VESTFOLD** this season and left Sandefjord 21/10 via Dakar and Walvis Bay before arrival the whaling ground.

**VIKINGEN** were hired out as transport vessel for the factory **THORSHAMMER** and **VESTFOLD** the season 1937/38. Departed Sandefjord 01/11 heading for Curacao for storing fuel and then further to the whaling ground.

**1938** Arrived port of Sandefjord 19/03.

After treath from the German administration 3 Norwegian expeditions was transferred to German control. Two on hire and one sold. The treath from Germany was if they were refused a part in the quota system of international whaling they will build themself 10 complete expeditions and not let any international rules telling that they can't partisipate and keep them away from the whaling ground.

One expedition was sold from England and that was the **VIKINGEN** and her 5 whaling catchers.

**VIKINGEN** and catchers were sold to the Deutsche Ølmuhlen - Rohstoffe GmbH. (Hamburger Walfang-Kontor GmbH), Hamburg in March for £ 225.000. The factory renamed **WIKINGER**.

Shifted to the ship yard at Framnæs 06/04. Dry docked between 20/04 and 30/04. Left the yard 08/04.

Returned to the yard 26/08. Left the yard and Sandefjord for her last time 29/08.

As payment, a new 14.500 tdw motor tanker was delivered (**MT NORNESS**) as the Germans did not have cash to pay in a valid money.

Proseed to the Southern Seas for the first time as **WIKINGER** with her 5 catchers.

**1939** The result of the 1938/39 season was 52.396 barrels of whale oil and 1.440 barrels of sperm oil. **WIKINGER** called Las Palmas on her way home, before arrival Tønsberg 12/04. The factory left Tønsberg the same day heading for Germany and Rendsburg. Her catchers arrived Las Palmas before arrival



Rendsburg 11/04. The catcher **VIKINGEN VI** and **VIKINGEN VII** went later to Sandefjord where they arrived 06/05.

Not active in whaling season of 1939/40.

**1940** At the outbreak of war she was located in Hamburg as a support ship. Requested by German Navy 28/06 as supply ship for bunker oil.

**1944** Located in Hamburg during attack from Allied aircraft. The foreship was put on fire and the ship suffered considerable damage.

**1945** Seized by the allied forces in Kiel. Taken over by the British Ministry of Transport (MOT) (Managers Kerguelen Sealing & Whaling Co., Ltd., London.), and the whaling season 1945/46 catching under British flag as **EMPIRE VENTURE**.

Repair of **EMPIRE VENTURE** was the first assignment of Howaldtswerke AG, Werke Kiel awarded after the end of the war. The work was started already in the summer of 1945 when the British were very angry with whaling already from the 1945/46 season. The deadline for getting the job done was very short. Parts for whale processing were taken from the whaling factory **JAN WELLEM**, which was hardly injured just next to the repair facilities. The contract was awarded by the Ministry of Transport (MoWT), London.

**EMPIRE VENTURE** participated in whaling in the South Sea season 1945/46 with 3 of her old whalers, **VIKINGEN I** (ex **EMPIRE VIKING I, WIKING I**), **VIKINGEN II** (ex **EMPIRE VIKING II, WIKING II**) and **VIKINGEN III** (ex **EMPIRE VIKING III, WIKING III**). All three repaired and the factory was repaired and set back as whaling vessels at the same yard. Ready repaired and delivered in October. Managers for the coming season were Chr. Salvesen, Leith.

Awarded the Soviet as a war substitute of the Tripartite Merchant Marine Commission in Berlin, 07/12-1945.

**1946** Accepted by the Soviet Union and given the name **SLAVA (CJIABA)**. Managed by Ministerstvo rybnogo khozyaistva, Odessa. **SLAVA** goes to the ice for the first time during the Soviet flag for the 1946/47 season with her catchers.

**1948** Results for the season 1947/48 were 55,815 barrels of whale oil and 2,585 barrels of sperm oil (stipulated).

**1949** Results for the season 1948/49 were 64,229 barrels of whale oil and 9,106 barrels of sperm oil.

**SLAVA** goes to the Southern Sea with the **SLAVA 2** (ex

**WIKING 6**, built 1939), **SLAVA 3** (ex **WIKING 8**, built 1939), **SLAVA 4** (ex **WIKING 9**, built 1939), **SLAVA 5** (ex **xxx**, built 1939), **SLAVA 6** (ex **xxx**, built 1939), **SLAVA 7** (ex **xxx**, built 1939), **SLAVA 8** (ex **VIKINGEN I**, built 1929), **SLAVA 9** (ex **VIKINGEN II**, built 1929), **SLAVA 10** (ex **VIKINGEN III**, built 1929 ), **FINWHALE**, **CACHALOT**, **KIT**, **KASATKA** and **GORBACH**. Sperm season commenced 15/12-1949.

**1950** Results for the 1949/50 season were 100,823 barrels of whale oil and 2,570 barrels of sperm oil.

**SLAVA** goes to the South Sea for the 1950/51 season with the same whale boats. In addition, **GARPUN** has arrived.

**1953** A request for Howaldtswerke AG, Werke Kiel, from Vsesojuznoje Exportno, on reconstruction and modernization. The request involved extension of 16.0 meters, assembly of 16 new press boilers and three new boilers boiling at a capacity of 3,800 tons of whales per day. Mount new equipment for meat extract, as well as replace steam engine for propulsion to diesel engine operation. However, conversion was not completed when this export was not approved by the government for trade and military interests between East and West.

**1959** Soviet builds the new factories **SOWJESTKAJA UKRAINE** (32,024 brt) was the first. More came later.

**1965 SLAVA** is pulled out of the catch in the Southern Seas but continues to catch whales for a further 3 years in the Northern part of the Pacific Ocean.

**1971** Sold to Japan and renamed **FUJI MARU**. Later sold to Taiwan for cessation. Arrived at Kaohsiung 13/07-1971

*Kilde: Kilde: Tormod Ringdal, Wikipedia, Hans H. Meyer «The Ships of Howaldt and HWD», Hvalfangernes Assuranceforening s årbok for 1937 og 39..*

*Samlet og bearbejdet av Ragnar Iversen og Steinar Norheim*

*Sist oppdatert: 20/06-2018 (RI)*

## **HISTORIE:**

I likhet med hvalfangstreder Anders Jahre gikk også hvalfangstpionerene Johan Rasmussen og Torger Moe med planer om å bygge et av verdens første spesialbyggede hvalkokerier. For å få hjelp til finansieringen tok de sommeren 1928 kontakt med finansmannen Erling Dekke Næss. Fartøyet **VIKINGEN** ble bygget som et kombinert tankskip og hvalkokeri på samme måte som andre spesialbyggede kokerier. **VIKINGEN**, med en tonnasje på ca 15.000 tdw ble levert i september 1929 og seilte fra byggeverksted til isen for å delta i sin første sesong 1929/30. I likhet med **KOSMOS** (som ble levert en måned tidligere fra et annet verksted) ble dette en god sesong for **VIKINGEN**.

**VIKINGEN** ble først registrert under engelsk flagg og det ble registrert i

Newcastle. Da aksjonærene fikk problemer med dette, ble kokeriet og hvalbåtene overført til Panamaselskapet Viking Corporation i 1931. Hensikten med selskapet Viking Whaling Company Ltd var både å drive hvalfangst og handle aksjer i andre hvalfangstbedrifter. Selskapet hadde aksjer i AS Vestfold, AS Sydhavet og AS Rosshavet som alle var kontrollert av Johan Rasmussen & Co. I begynnelsen av 1930-årene ble det opplagsår og dårlige tider. Rederiet fikk problemer da eierne, A/S Vestfold ikke kunne betjene gjelden. Sesongen 1937-38 ble også dårlig. Det ble bestemt at man skulle selge **VIKINGEN**. Kun en kjøper var i markedet, og det var den tyske regjering Kokeriet **VIKINGEN** ble solgt, og A/S Vestfold reddet fra konkurs.

Tyskerne hadde ingen utenlandsk valuta, så praksis den gang var at selger måtte motta varer for samme beløp. En tankbåt ble da kontrahert. Nybygget ble **MT NORNESS** på 14.000 tdw, bygget ved Deutsche Werft i Hamburg. Dette skipet ble levert i mai 1939.



SFJ00319290120001 VIKINGEN (13) i full fangst. Bildet er sammensatt av tre bilder.

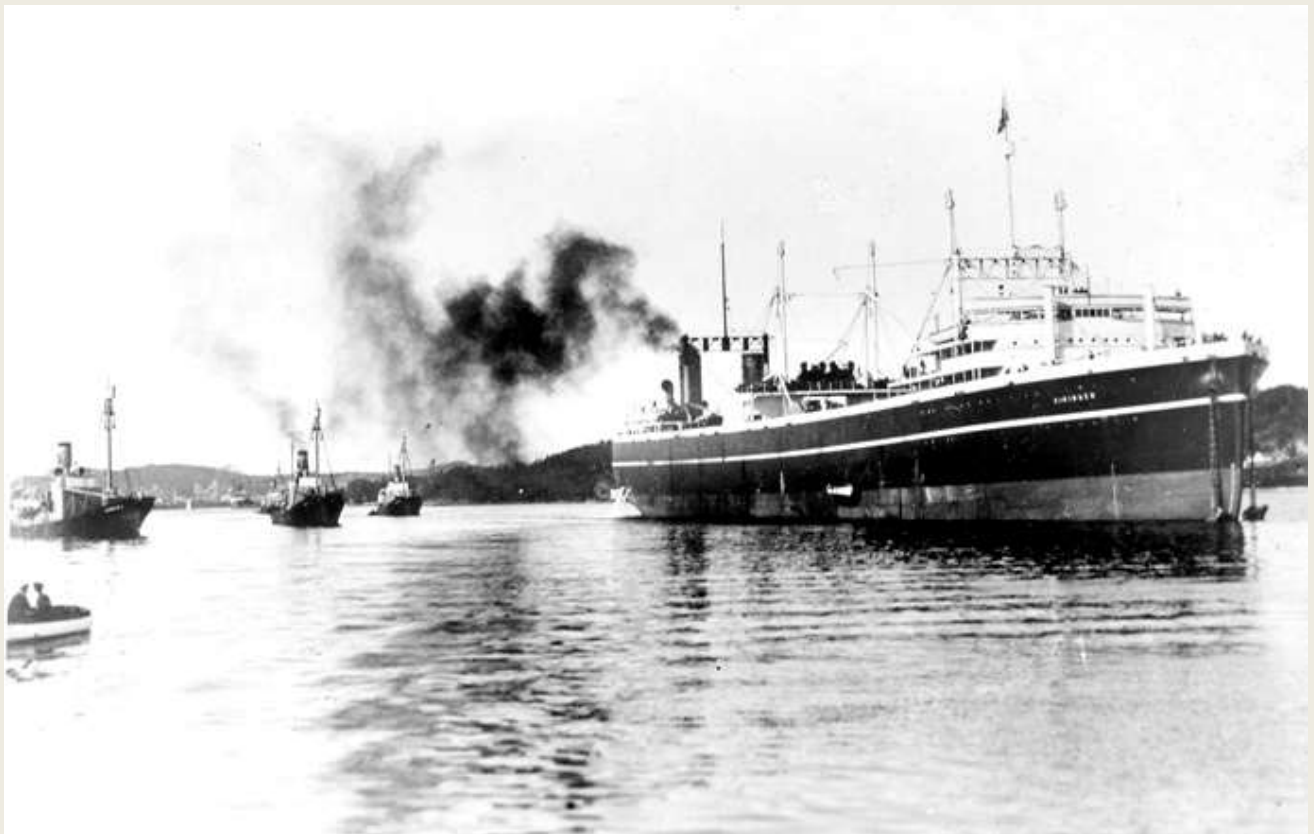
## **HISTORY:**

As shipowner Anders Jahre did, also the whaling pioneers Johan Rasmussen and Torger Moe had plans of building one of the worlds first specialized whaling factory. For to get support of financing they get in contact with the financier Erling Dekke Næss the summer of 1928. The vessel the **VIKINGEN** was built as a combined tanker and whaling

factory. The same way as other spesial built factories. **VIKINGEN**, with a tonnage of abt. 15.000 tdw was delivered in September 1929 and sailed from the building yard to Antarctic to participate in her first whaling season 1929/30. In the same way as KOSMOS (delivered on month earlier from another yard) this season ended up as a very good season for **VIKINGEN**.

**VIKINGEN** was first registered under british flag and was registered in Newcastle. As the stock holders had problem with this arrangement, the factory and catchers was trenferred to a panamanian company, Viking Corporation in 1931. The purpose with the Viking Whaling Company Ltd were both to do whaling and purchasing stocks in other whaling companies. The company had shares in AS Vestfold, AS Sydhavet and AS Rosshavet all controlled by company Johan Rasmussen & Co. In the beginning of the thirties whale oil prices dropped and lay-up was the result. The company had a problem as the owner A/S Vestfold could not pay their debt. The season 1937-38 also went bad, and a decision was taken to sell the **VIKINGEN**. Only one buyer was in the market. That was the German government. The factory were sold and A/S Vestfold saved from bankruptcy.

The Germans did not have any money, so the practice that time was that the seller had to receive commodities for the same amount of money. An oiltanker was ordered as payback. The newbuilding became **NORNESS** of abt 14.000 tdw, built by the Deutsche Werft in Hamburg. The ship was delivered in month of May 1939.



SFJ00319290120001 VIKINGEN (4). Foto: Fotograf Bryn, Sandefjord.