

Ringhorn

IMO/off nr	5604839
Call Signal	MTVS / LERQ
Flag	NOR
Ship type	Dampskip, stykkgoods steam ship, general cargo.
Year Built	1920/03
Shipyard	Huiskens & van Duijk, Dordrecht, Nederland.
Sno	119
Cargo Handling	4 lasteluker. 5 vinsjer. 4 bommer.
Tonnage	2.160 tdw, 1.298 brt, 734 nrt.
Size	L: 237,9'-B. 37,2'-D: 16,0'.
Propulsion	1 stempel dampmaskin (steam reciprocating), triple exp. 3-sylinder, syl. diam.: 17,5"—29,1"—6,1", slag/stroke: 36,0". 167 NHK. Bygget av Huiskens & van Duijk, Dordrecht, Nederland
Boiler	2 dampkjeler (boilers), hver med dim.: 12,5' x 10,6' og 2 fyrganger. Samlet heteflate 2.930 ft2. Arbeidstrykk 180 psi. Bygget av Huiskens & van Duijk, Dordrecht, Nederland.
Power	9,0 knop.
Class	DnV +1A1
Vessel:	BRG570192701
Manager	Albert Schjelderup, Bergen.
Owner	Dampskibsselskabet A/S Ringhorn, Bergen.
Port	Bergen
Year (y)	1927

History in Norwegian

1920 Bygget som HANS GUDE av Huiskens & van Duijk, Dordrecht, Nederland for A/S Dampskibsselskabet Fane (Vilhelm Torkildsen), Bergen. 1927 Solgt til Dampskibsselskabet A/S Ringhorn (Albert Schjelderup), Bergen. Omdøpt til RINGHORN. 1940 WW II–Nortraship ble managers i april. Forsøkt torpedert og skutt i senk 28/11 av den tyske ubåten U 95 (Korvettenkapitän Gerd Schreiber) i ca. posisjon 55°29N-18°01V. Mannskapet forlot skipet etter to treff i skorsteinen og nær brua. U 95 forlot stedet da de trodde skipet ville synke. Mannskapet gikk om bord igjen og kom 01/12 inn til Belfast Lough, Nord-Irland. 1941 Torpedert og senket 04/02 av den tyske ubåten U 52 (Korvettenkapitän Otto Salman) i posisjon 55.46N-22.36V, i Atlanterhavet, vest-sydvest av Rockall mens hun var på reise fra Gourock, Scotland til St. John, Nova Scotia, Canada med antrasittkull. 14 mann omkom, 5 overlevde. De overlevende kom seg opp på en flåte og ble berget etter 6 timer av korvetten HMS CAMELLIA. De ble landsatt 09/02 i Greenock, Scotland. Konsultrapport om tapet at s/s RINGHORN. s/s RINGHORN ført av kaptein Terkelsen avgikk fra Gourock 30. januar i en konvoi på omtr. 30 skib. RINGHORN var lastet med en full last Antracitt kull bestemt til Halifax eller Newfoundland. Da den var lastet klarte RINGHORN å holde sin plass i konvoien i de første 2 dage til tross for at vind og sjø var imot. Skjønt ett forholdsvis langsomt gående skib, kunne den stampe i vei jevnere og lettere enn noen av de andre skib som var i ballast, men da vinden dreiet tvers ble den snart hemmet, og sakk akterover så den kom ut av konvoien, og ble latt tilbake, helt overlatt til seg selv. Da den var omtr. 450 miles ute, på N 56 og V 19, ble den torpedert kl. 6.40 fm. Torpedoen traff på styrbord side ved Nr. 2 luken. Lettmatros Ivar Flaten, som var akterut i mannskapslugarene da, løp opp på dekk. Han så at styrbord livbåt var brukket i to med begge deler hengende i davitene. Idet han så seg omkring fikk han se tårnet og dele av skroget på utbåten aktenfor skibet. Han fløy opp på båtdekket for å komme bort til babords livbåt, men innen han rakk så langt, krenget skibet over og han ble kastet på sjøen. Kokk Arne Pedersen, som var til køis da det hendte, hoppet ut og løp opp på båtdekket, hvor han så kaptein Terkelsen stå ved radiostasjonen med dokumentmappen sin i hånden. Kapteinen var omgitt av 10 eller 11 mann, og han ga ordre til telegrafisten, som forsøkte å sende ut SOS. Hvorvidt han fikk gjort det, kunne ikke vitnet si, men senere begivenheter tyder på at han klarte det. Da skibet hurtig krenget over til babord, til livbåten på den siden kom i vannet, styrtet alle opp i den, men innen de greide å komme klar skroget, gikk skibet rundt, og skorstenen traff livbåten og kantret den. Alle ble kastet i vannet, og kokken som oppdaget flåten i vannet, svømte hurtig bort mot denne. Derfra brakte han lettmatros Ivar Flaten i sikkerhet. Flaten hadde fått et slag i hodet som delvis svimeslo ham, og han ville ha omkommet om det ikke hadde vært for kokkens hjelp. Den estoniske fyrbøter Andreas Piitka og den ungarske byssegutt Gyrogy Varjas, som fløt i nærheten av flåten, ble også bragt i foreløpig sikkerhet. Det var belgmørkt da det hendte og bitende kalt. De overlevende søkte forgjeves etter klær på flåten. De fant en lampe og olje, men ingen fyrstikker. Hjerteskjærende skrik om hjelp fra kapteinen og alle de andre som fløt omkring i mørket hørtes fra alle kanter på flåten. Pedersen og Flaten lette fortvilt etter fyrstikker til å tenne lampen med, for å sette de andre i stand til å rekke flåten. Imidlertid fantes ingen fyrstikker og de bønnlige rop ut i mørket døde bort, det ene etter det annet, inntil stillheten tilslutt hersket. Da dagen brøt frem var der intet å se unntagen en kantret livbåt med noe som lignet en livløs bylt som hang fast på kjølen. Der var intet annet å se enn den stormfylte luft og det opprørte hav, og intet spor av deres tidligere skibs kamerater. Den kantrete livbåt med bylten på toppen fjernet deres blikk, for det var i det minste noe å se på. Da ble der liv i bylten. Den beveget seg, og de så at det var en som de gjenkjente som donkeymann Olaf Soltvedt. De på flåten leitet etter årer for ved hjelp av dem å kunne nærme seg båten, i håp om å sette den på rett kjøl. De lovende utsikter til klær, mat og seil i båten styrket deres bestrebelser, men de ble sørgelige skuffet, da flåten bare hadde en liten åre, som det var utilstrekkelig å rekke frem til båten med, og de måtte oppgi sin plan. I times vis satt de gjennomvåte og frøs, tett sammen trengt. "Jeg skulle med glede betalt 50 pund for et klesplagg eller et dekke av en eller annen slags til å beskytte mitt skjelvende legeme mot den gjennomtrengende kolde vind," sa kokken etterpå. Seks timer senere kom den britiske destroyer HMS CAMELLIA til syne og tok dem opp. Ombord på destroyeren fikk de varme bad og lagt i varme behagelige køyer. De ble behandlet med den største vennlighet av alle ombord, og deres opphold på skibet gjorde dem friske og kjekke igjen. Greenock, 12. februar 1941 Frithjof Utne.

History

1915 Built as HANS GUDE by Huiskens & van Duijk, Dordrecht, the Netherlands for A/S Dampskibsselskabet Fane (Vilhelm Torkildsen), Bergen. 1927 Sold to Dampskibsselskabet A/S Ringhorn (Albert Schjelderup), Bergen. Renamed RINGHORN. 1940 WW II—Nortraship became managers in April. Tried to sink by torpedoing and gun fire 28/11 by the German submarine U 95 (Korvettenkapitän Gerd Schreiber) in about pos. 55°29N-18°01W. After two hits in the funnel and near the bridge the crew abandoned ship. Believing the ship will sink the Germans left the area but the crew reboarded the vessel that was only damaged at the superstructure and arrived 01/12 at Belfast Lough, Northern Ireland. 1941 Torpedoed and sunk 04/02 by the German submarine U 52 (Korvettenkapitän Otto Salman) in position 55.46N-22.36W, in the Atlantic Ocean, West-South West of Rockall. The vessel was on a voyage from Gourock, Scotland to St. John, Nova Scotia, Canada with Antrasitt coal. 14 men were lost, 5 survivors. The survivors managed to reach a raft. After six hours, the five survivors were picked up by the Corvette HMS CAMELLIA. They were landed 09/02 at Greenock, Scotland. Report from OS Ivar Flaten & cook Arne Pedersen: Appeared Ivar Flaten, ordinary seaman on the s/s RINGHORN. He referred to the report, which he and cook Pedersen had at one time given to the Consulate . He added that he had been signed on the RINGHORN on the 29th December 1940 in London. The vessel was then lying at Belfast and he commenced his duties on board the next day. From London to Belfast he travelled together with the captain, the chief officer, the cook, one A.B. Seaman and one fireman. All of these were new on board. When the torpedoing took place it was stormy weather with rough sea. It was quite dark and all lights on board were blacked out. He could, however, dimly make out the outline of the U-boat which passed probably about 25 to 30 metres away from the vessel after she had been torpedoed. At the moment of the torpedoing the witness was lying asleep and was flung out of his bunk when the torpedo struck. Two machine guns and a bomb thrower had been placed on board. There was no question at all about having time to make use of these guns. There was only one oar on the raft, which the witness managed to get on to. They were therefore unable to row the raft and, besides, the 4 on it were more or less injured so that they could not do anything. On the crew list being put before him he stated that the name of the vessel's master was Terkelsen and that he was either from Arendal or Tvedestrand. Aslaksen and Jørgen Hansen were officers, but he is not sure as to who was the chief officer and who was the 2nd officer. Egil Aune and Jostein Opheim were A.B. Seamen. Jakob Bjørkman was no doubt the cheif engineer and Andras Mjelde must presumably have been the 2nd engineer. The witness does not remember this name, but he knows that the 2nd engineer was from Bergen. Johan A. Andersen and Erling Nyhus were A.B. Seamen and both were from Tønsberg. Erling Moe was fireman from Trondheim. With reference to David Martin, the witness cannot remember that name, but on departure from Gourock two British seamen came on board one of whom went ashore when the vessel was lying in the roads. The witness further stated that were was still another Opheim on board who had been signed on at Glasgow. He was an A.B. Seaman, but the witness does not remember his Christian name. In addition, there was signed on at Glasgow a wireless operator who, as far as the witness remembers, was from Bestum near Oslo. The witness does not remember his name. The witness had heard that a Dutchman was supposed to have been signed on at Glasgow, but he was no doubt left behind. The witness is quite sure that there was no Dutchman on board. Further, there was the steward on board the name of whom the witness does not remember. The steward, who was from Bergen, had been signed on in London together with Erling Nyhus and Johan Andersen and commenced his duties at Gourock.