Globe V

IMO/off nr	5184174
Call Signal	LJHW. LDPD etter 1934.
Flag	NOR
Ship type	Dampskip, hvalfanger steam ship, whale catcher.
Year Built	1930/09
Shipyard	Moss Værft & Dokk, Moss.
Sno	55
Tonnage	249 brt, 85 nrt.
Size	L: 115,9í-B: 23,9í-D: 13,2í.
Propulsion	1 stempel dampmaskin (steam reciprocating), triple exp., 3-sylinder, syl. diam.: 14,0”–22,0”–37,5”, slag/stroke: 24,0”. 141 NHK. Bygget av Moss Værft & Dokk, Moss.
Boiler	1 dampkjele (boiler), med dim.: 14,3í x 11,5í og 3 fyrganger. Samlet heteflate 2.383 ft². Arbeidstrykk 200 psi. Bygget av Moss Værft & Dokk, Moss.
Power	12 knop.
Class	DnV +1A1, Hvalfanger
Vessel:	LVK200193001
Manager	Melsom & Melsom, Nanset.
Owner	Hvalfangerselskapet Globus A/S, Larvik.
Port	Larvik
Year (y)	1930



LVK20019300120001 GLOBE V. Bilde via Steinar Norheim.

History in Norwegian

1930 Bygget som hvalfanger GLOBE V ved Moss Værft & Dokk, Moss for Hvalfangerselskapet Globus A/S (Melsom & Melsom, Nanset), Larvik). Sjøsatt 20/07, levert 10/09. Satt i fangst 08/12 for Fl/k LANCING fra sesongen 1930/31. 1931 Sesongen 1930/31 ble rekordåret for LANCING ekspedisjonen da det ble produsert hele 78.793 fat hvalolje. Flåten lagt i opplag sesongen 1931/32 1932 Brøt opplaget og gikk til Sydishavet for en ny sesong for LANCING ekspedisjonen for sesongen 1932/33 med totalt 5 hvalbåter. 1933 Sesongen 1932/33 ble resultatet 95.533 fat. Gikk til Sydishavet med LANCING og 4 andre hvalbåter sesongen 1933/34 1934 Sesongen 1933/34 ble resultatet 101.500 fat. Den norske regjering vedtok dette året en resolusjon at norske ekspedisjoner skulle innskrenke sin fangst til fire måneder. Tidligst fangststart ble satt til 01/12. Sesongen 1934/35 i fangst for kokeriet LANCING. 1935 Total resultatet for sesongen 66.886 fat hvalolje og 309 fat spermolje med 5 hvalbåter. 1936 Total resultatet for sesongen 64.575 fat hvalolje og 658 fat spermolje med 7 hvalbåter Ny sesong 1936/37. Fangsten startet 08/12. 1937 Sesongen avsluttet 07/03. Resultatet sesongen 1936/37 ble 68.158 fat hvalolje og 286 fat spermolje. Ingen anløp for bunkring da man bunkret fra moderskipet på vei nordover. Hvalbåtene ankom Larvik 24-25/04 etter endt sesong. Kokeriet gikk hjem via Zeebrugge, Belgia for levering av årets produksjon og ankom Larvik 28/04. Ny fangst sesongen 1937/38 med 7 hvalbåter (GLOBE I (b. 1925), II (b. 1925), V (b. 1930), VI (b. 1935), VII (b. 1935), VIII (b. 1936) og IX (b. 1937). Hvalbåtene gikk fra Larvik den 18/10 og anløp Kingstown, St. Vincent & the Grenadines 02/11 for bunkring. 1938 Resultatet sesongen 1937/38 ble 73.404 fat hvalolje og 87 fat spermolje. Ankom Sandefjord havn og verkstedet 22/09 for en kort dokking. Ut av dokken 24/09. Avgikk verksted og havnen 28/09. Klar for en ny sesong med kokeriet LANCING. 1939 Resultatet for sesongen 1938/39 ble 60.923 fat hvalolje og 100 fat spermolje. Ankom Larvik rundt 13/04. Gikk til verkstedet i Sandefjord 08/09 for dokking. I dokk fra 09/09 til 12/09. Avgikk verkstedet og havnen 13/09 klar for en ny sesong med kokeriet LANCING. 1940 Sesongen 1939/40 avsluttet 07/03. Resultat for sesongen 1939/40 var 747 hval. Av disse var 325 blåhval. Utkoket ble 68.450 fat hvalolje og 1.820 fat spermolje. Etter avsluttet fangst ankom hele flåten til Rio de Janeiro, Brasil 20/03. Kokeriet ble sendt videre til Curacao, NA og New Orleans, LA, USA for lossing. 1941 Rekvirert av The Admirality (Royal Navy) i april for bruk som minesveiper. Beordret avgang fra Rio de Janeiro 10/05 med kurs for Pernambuco (Recife), Brasil med ankomst 16/05. Fra Pernambuco 17/05 med kurs for Trinidad. Ankom Trinidad 26/05. Seilte videre tilbake til Pernambuco 17/06 og ankom Pernambuco 30/06. Avgikk Pernambuco med kurs for Takoradi, Gullkysten (Ghana) 03/07. Ankom Takoradi 14/07 og beordret videre til Lagos, Nigeria 15/07. Etter det uskikker på hva som videre skjedde. 1942 Omdøpt til HNoMs KARMØY (FY 877), med norsk besetning på 24 mann. Skipssjef var Ltn. Arne Schjetne og kommando heist 20/07. Inngikk som minesveiper i minesveipergruppe i Persiske Gulf med stasjon i Khorramshar nord for Abadan, Iran fra 26/08. 1943 Overtatt av British Royal Navy og norsk kommando strøket fra 12/03. 1944 Omdøpt til HMS FIERY CROSS i august, med besetning fra den engelske marinen. 1946 Ankom Framnæs mek. Verksted, Sandefjord 20/06 for dokking og inspeksjon under sitt opprinnelige navn GLOBE V. Dokket inn og ut samme dag 21/06. Avgikk verksted og Sandefjord 22/06. Lagt i opplag og deltok ikke i fangst sesongen 1946/47. 1947 Offisielt omdøpt til GLOBE V i januar. Deltok ikke i hvalfangst. Solgt til ukjent kjøper. Nedrigget, dampmaskin og kjele demontert. Skroget videresolgt til A/S Eivor (Vermund Sævik), Vedavåg på Karmøy. Solgt videre til et P/R bestående av Lars Bakkevig L. S., Haugesund & Vermund Sævik & Søren Vermundsen, Vedavåg på Karmøy. Skrog slept til ukjent verksted i Götaelv innenfor Göteborgs området i Sverige av snurperen MYRLAND. (MYRLAND hadde vært innom Vedavågen for vraking av årets fangst av Islandssild og så fraktet denne videre til svensk importør). GLOBE V ombygget til snurper og fraktefartøy. Dieselmotor installert, Skandia. 2-takt/enklv., 4-sylinder, syl. dim.: 380 x 400 mm. 300 BHK. Ny tonnasje: 267 tdw, 234 brt, 117 nrt. Dimensjoner: loa: 117,2í–B: 23,9í–D: 13,2í. 1948 Satt i drift i mai som snurper MS/Fi KAVHOLM og registrert i fiskeriregisteret som R-66-A. Hentet en last sement i Danmark beregnet for Island. Denne turen ble det observert at den var veldig rank. Dette ble utbedret med 50 tonn fast ballast. 1951 På vei sørover med en last kalkstein grunnstøtte den på Buholmsråsa på Folla 23/10 og sank på grunt vann. Vanninntrengning i lasterom, men ikke innredning. Bragt flott 27/10 av bergingsbåtene DRAUGEN og HERKULES. KAVHOLM var påført store bunnskader. Tatt på slep til Bessaker for midlertidig reparasjon før slep til Hommelvik for permanent reparasjon. Fortsatte som fraktefartøy enda en tid før den ble snurper på heltid. 1959 Solgt til P/R Br. Vermundsen (Sigurd Vermundsen), Kopervik. 1963 Forlenget ved A/S Haugesund Slip, Haugesund. Ny tonnasje: 296 brt. Dimensjoner L: 140,5í–B: 23,9í–D: 11,7í. 1965 Fra 01/01 registrert i fiskeriregisteret som R-411-K grunnet kommunesammenslåing. Konvertert til ringnotsnurper. Ny motor monteres. Wichmann, 2-takt/enklv., 6-sylinder, syl. dim.: 280 x 420 mm. 900 BHK ved 350 o. min. Bygget av Wichmann Motorfabrikk, Rubbestadneset. 1979 Kondemnert. Nedrigget i Vedavågen og Br. Lothe A/S Flytedokken, Haugesund. Rorhuset stod på land ved Sakkestad, Haugesund til langt inn i nitti-åra. 1980 Kondemnert og senket i Nedstrandsfjorden 12/01.

History

1930 Built as whale catcher GLOBE V by Moss Værft & Dokk, Moss for Hvalfangerselskapet Globus A/S (Melsom & Melsom, Nanset pr. Larvik), Larvik. Launched 20/07 and delivered 10/09-1930. Catching for the floating factory LANCING season 1930/31. 1931 The 1930/31 season was a record year for the LANCING expedition when a total of 78,793 barrels of whale oil were produced. The fleet is put into layup mode for the 1931/32 season 1932 Breaks the layup mode and goes to the Southern Ocean for a new season for the LANCING expedition for the 1932/33 season with a total of 5 whale catchers. 1933 The 1932/33 season produced 95,533 barrels. Returned to the Southern Ocean with LANCING and 4 other whale catchers for the 1933/34 season: 1934 The 1933/34 season resulted in 101.500 barrels. The Norwegian government adopted a resolution this year that Norwegian expeditions should reduce their whaling season to four months. Earliest catch start was set for 01/12. The 1934/35 season in the catch for the LANCING. 1935 Total result for the season 66.886 barrels of whale oil and 309 barrels of sperm oil with 5 whale catchers. 1936 Total result for the season 64.575 barrels of whale oil and 658 barrels of sperm oil with 7 whale catchers. New season 1936/37. The whaling season commenced 08/12-1936. 1937 The season ends 07/03-1937. The result in the 1936/37 season was 68.158 barrels of whale oil and 286 barrels of sperm oil. No call for bunkering as bunkering from the mother ship on its way north. The whale catchers arrive in Larvik 24-25/04 after the end of the season. The factory ship goes home via Zeebrugge for delivery of this year's production and arrived in Larvik on 28/04. In the autumn ready for a new season 1937/38 with 7 whale catchers (GLOBE I (b. 1925), II (b. 1925), V (b. 1930), VI (b. 1935), VII (b. 1935), VIII (b. 1936) and IX (b. 1937) The whale catchers departed from Larvik on 18/10 and called at St. Vincent 02/11 for bunkering on their way to the whaling round. 1938 The result for the 1937/38 season was 73.404 barrels of whale oil and 87 barrels of sperm oil. Arrived at Sandefjord harbour and ship repair yard 22/09 for a short docking. Out of the dock 24/09. Departed shipyard and harbour 28/09. Left for the Southern Ocean with the LANCING expedition. 1939 The result for the 1938/39 season was 60,923 barrels of whale oil and 100 barrels of sperm oil. Arrived in Larvik from the ice in the time around 13/04. Went to the shipyard in Sandefjord 08/09 for docking. In dock from 09/09 to 12/09. Departed the shipyard and the harbour 13/09 prepared for a new whaling season with the Fl/f LANCING. 1941 Requested by The Admirality (Royal Navy) in April for use as a minesweeper. Ordered departure from Rio de Janeiro 10/05 with course for Pernambuco (Recife), Brazil with arrival 16/05. From Pernambuco 17/05 with course for Trinidad. Arrived in Trinidad 26/05. Sailed on back to Pernambuco 17/06 and arrived in Pernambuco 30/06. Departs Pernambuco with course for Takoradi on the Gold Coast (Ghana) 03/07. Arriving Takoradi 14/07 and ordered on to Lagos, Nigeria 15/07. After that uncertain. 1942 Renamed HNoMs KARMØY (FY 877), with a Norwegian crew of 24 men. The captain was Ltn. Arne Schjetne and command hoisted 20/07-1942. Formed as a minesweeper in the minesweeper group in the Persian Gulf with a station in Khorramshar north of Abadan in Iran from 26/08. 1943 Taken over by the British Royal Navy and change of command from 12/03-1943 1944 Renamed HMS FIERY CROSS in August, with British RN Crew. 1946 Arrived Sandefjord and Framnæs mek. Verksted on 20/06 for docking and inspection under her original name GLOBE V. Docked and refloated on the same day of 21/06. Left the yard and Sandefjord on 22/06. Left for layup and did not participate in whaling the season of 1946/47 in the Southern Ocean. 1947 Officially renamed GLOBE V in January. Does not participate in whaling. The whale catcher is sold to an unknown buyer. Dismantled and stripped, steam engine and boiler taken out. The hull resold to A/S Eivor (Vermund Sævik), Vedavåg on Karmøy. Sold on to a P/R consisting of Lars Bakkevig L. S., Haugesund & Vermund Sævik & Søren Vermundsen, Vedavåg on Karmøy. Hull towed to unknown shipyard facility in Götaelv within the Gothenburg area in Sweden by the purse seiner MYRLAND. (MYRLAND had stopped by Vedavågen for handling this year's catch of Icelandic herring and then transported it on to a Swedish importer). GLOBE V is converted to purse seines and freighters. A diesel engine 2-stroke 4-cylinder type Skandia 360 BHK is used as propulsion. New tonnage: 267 tdw, 234 brt, 117 nrt. Dimensions: loa: 117.2 '- W: 23.9' - D: 13.2 '(ft.). 1948 Put into operation in May as seiner MS/Fi KAVHOLM and registered in the fisheries register as R-66-A. Fetched a load of cement in Denmark intended for Iceland. This trip it was observed that it was very upright. This was rectified with 50 tonnes of solid ballast. 1951 On the way south with a load of limestone, it grounded on Buholmsråsa on Folla 23/10 and sank in shallow water. Water penetration in cargo hold, but not the accommodation. Lifted on 27/10 of the salvager DRAUGEN and HERKULES. KAVHOLM had suffered major bottom damage. Taken on tow to Bessaker for temporary repair before towing to Hommelvik for permanent repair. Continued as a freighter for some time before becoming a full-time purse seiner. 1959 Sold to P/R Br. Vermundsen (Sigurd Vermundsen), Kopervik 1963 Lengthened by A/S Haugesund Slip, Haugesund. New tonnage: 296 brt. Dimensions L: 140.5 '- W: 23.9' - D: 11.7 '. 1965 From 01/01 re-registered in the fisheries register as R-411-K due to municipal amalgamation. Converted to purse seiner. New engine is installed. A 6-cylinder 2-stroke Wichmann 900 BHK. 1979 Condemned. Stripped in Vedavågen and at Br. Lothe A/S Floating Dock, Haugesund. The wheelhouse could be seen on land at Sakkestad, Haugesund well into the nineties. 1980 Condemned and scuttled in Nedstrandsfjorden 12/01.