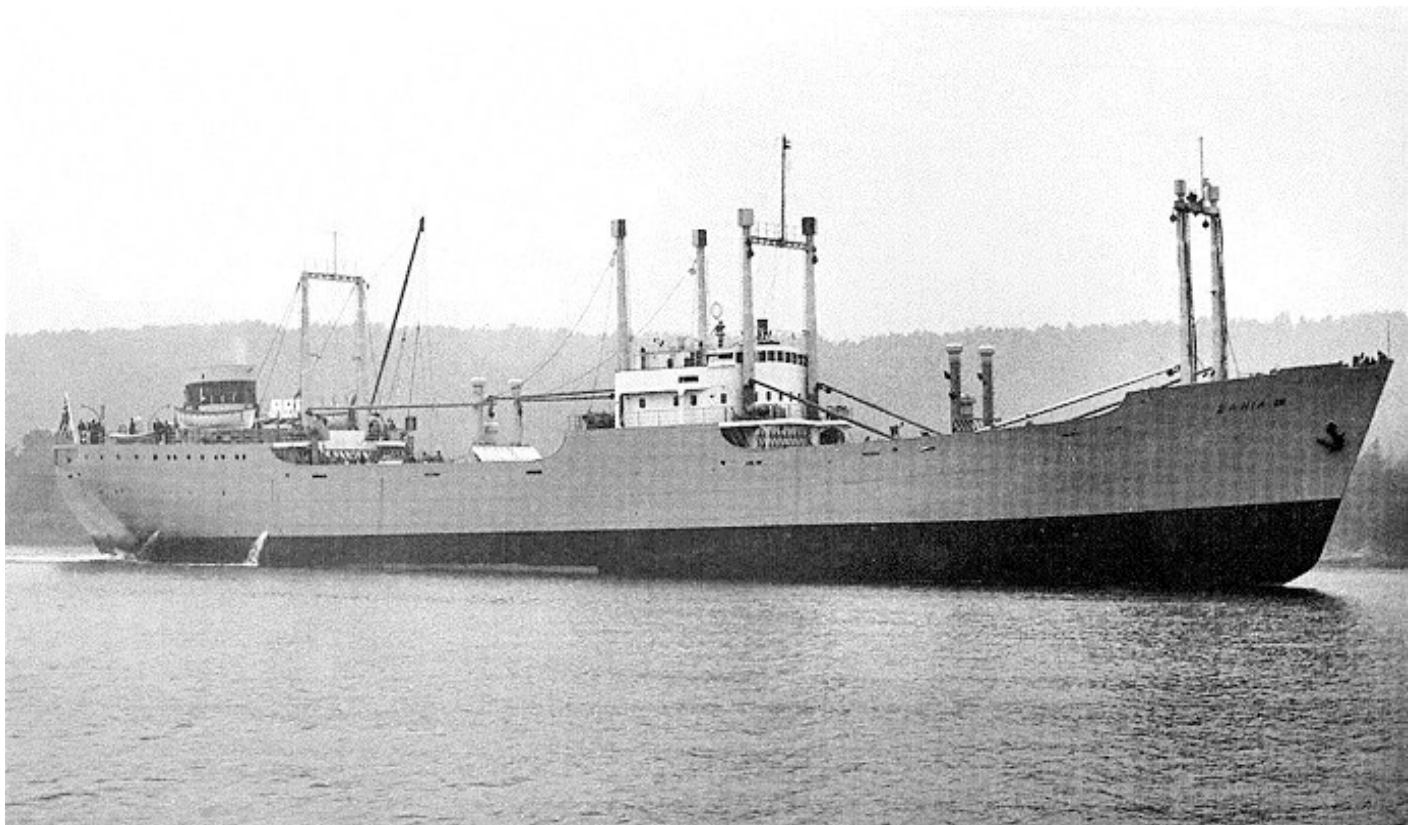


Bahia

IMO/off nr	5033818
Call Signal	LAPJ
Flag	NOR
Ship type	Motorskip, stykkgoods motor ship, general cargo.
Year Built	1953/10
Shipyard	Langesunds mek. Verksted, Langesund.
Sno	35
Cargo Handling	2 lasterom med 4 luker. 9 bommer; 1 x 15 t- 4 x 5 t-4 x 3 t. 8 vinsjer.
Tonnage	3.868 tdw, 2.440 brt, 1.189 nrt.
Size	Loa: 336,8'-Lbp: 320,1'-B: 47,2'-D: 20,0'-Dypg.: 19' 8½".
Propulsion	1 x dieselmotor, Doxford. 2-takt/enklvt. 4-sylinder med motgående stempler, syl. dim.: 560 x 1.680 mm. 2.400 BHK ved 126 o. min. Bygget av Barclay Curle & Co. Ltd, Greenock, Scotland.
Boiler	1 x hjelpekjel (aux. boiler) med arbeidstrykk 114 psi.
Power	360kW/220VDC.
Class	DnV +1A1
Vessel:	OSL350195301
Manager	Ludvig Lorentzen, Lysaker.
Owner	Ludvig Lorentzen, Lysaker.
Speed	14,0 knop. Bunkerskapasitet 370 t.
Port	Oslo
Aux	3 x dieselgen., hver 120 kW. 1 x dieselgen. nød 15 kW.
Year (y)	1953



OSL35019530120001 BAHIA. Foto fra boka Fra skipsverft til offshore-verksted.

History in Norwegian

1953 Bygget som BAHIA av Langesunds mek. Verksted, Langesund for Ludvig Lorentzen, Lysaker, Oslo. Sjøsat 06/07, levert i oktober. Et godt eksempel på det førstnevnte var fraktskipet Bahia, som ble kontrahert av verkstedeieren Ludvig Lorentzen. Dette fartøyet, som ble levert i 1953, var det første motorlasteskipet som i sin helhet ble bygd i Langesund. Det var også det største og raskeste fartøyet som til da var levert fra verkstedet. Skipet var på 3865 tonn, og det gjorde en fart på 14,5 mil. Enda en sak gjorde Bahia til en merkestein i verkstedets historie. Det var nemlig dels klinket og dels sveiset. Men Bahia rakk å skape mange problemer før det endelig kunne settes i drift. Det første dramaet kom under sjøsettingen. Da røk kjettingene som skulle bringe fartøyet trygt ut mot høyre i sundet, og isteden dreide det i inn mot Skarpenordsiden. Der braste akterenden inn i en stor sagbygning og molesterte noe forferdelig rundt seg. Blant annet ble kontorsjefens flotte lystbåt smadret. Neste uhell skjedde da skipet var ferdig innredet og skulle opp på slippen for ettersyn og overhaling. Det var kommet nesten helt opp da kjettingene røk på nytt, og fartøyet rutsjer til sjøs for annen gang. Direktør Furst hadde nettopp gått opp på slippen for å få en oversikt over operasjonen, og han fikk så vidt reddet seg med et tigersprang. Enda nærmere døden var dykkeren Hans Kåsa, som akkurat da hang i dykkerflåten og ble med på den uforutsette «sjøsettingen». Men også han slapp fra uhellet med livet i behold. Så ble Bahia tauet til Porsgrunn for dokksetting. Men heller ikke der kunne arbeidet bli gjort, for dokka klarte ikke å løfte skipet. Det endte med at det gjenstridige fartøyet måtte slepes til Sandefjord, hvor dokka var stor nok. Men der klarte Bahia å gjøre enda et sprell ved å brase inn i et hvalkokeri. 1964 På tidscerteparti til Ellerman & Papayanni Lines, Moorgate, London, England. Omdøpt til ITALIAN. 1966 Omdøpt til BAHIA. Solgt i oktober til The China Navigation Co. Ltd (John Swire & Sons Ltd), London. Omdøpt til PAPUAN CHIEF. Ombygget ved Taikoo Dockyard, Hong Kong til palleskip. Installerte 2 sideporter på babord side for paller. Mellomdekkene forsterket for bruk av gaffeltruck. Utstyrt med 6 gaffeltrucker. 1969 På tidscerteparti til New Guinea & Australian Line Ltd. Omdøpt til MARSINA. 1970 Omdøpt til PAPUAN CHIEF. 1975 Solgt til Maldives Shipping Ltd, Malé, Maldivene. Omdøpt til MALDIVE CORAL. 1979 Ankom 27/10 til Bombay, India for hugging som begynte 12/11 ved Akberally & Co. Ltd.

History

1953 Built as BAHIA at Langesunds mek. Verksted, Langesund for Ludvig Lorentzen, Lysaker, Oslo. Launched 06/07, delivered in October. 1964 On timecharter to Ellerman & Papayanni Lines, Moorgate, London, England. Renamed ITALIAN. 1966 Renamed BAHIA. Sold in October to The China Navigation Co. Ltd (John Swire & Sons Ltd), London. Renamed PAPUAN CHIEF. Converted to a pallet carrier at Taikoo Dockyard, Hong Kong. Installed 2 side doors on port side for pallet handling. Tweendecks strengthened for use of fork lifts. Equipped with 6 fork lifts. 1969 On timecharter to New Guinea & Australian Line Ltd. Renamed MARSINA. 1970 Renamed PAPUAN CHIEF. 1975 Sold to Maldives Shipping Ltd, Malé, the Maldives. Renamed MALDIVE CORAL. 1979 Arrived 27/10 at Bombay, India for demolition that began 12/11 by Akberally & Co. Ltd.