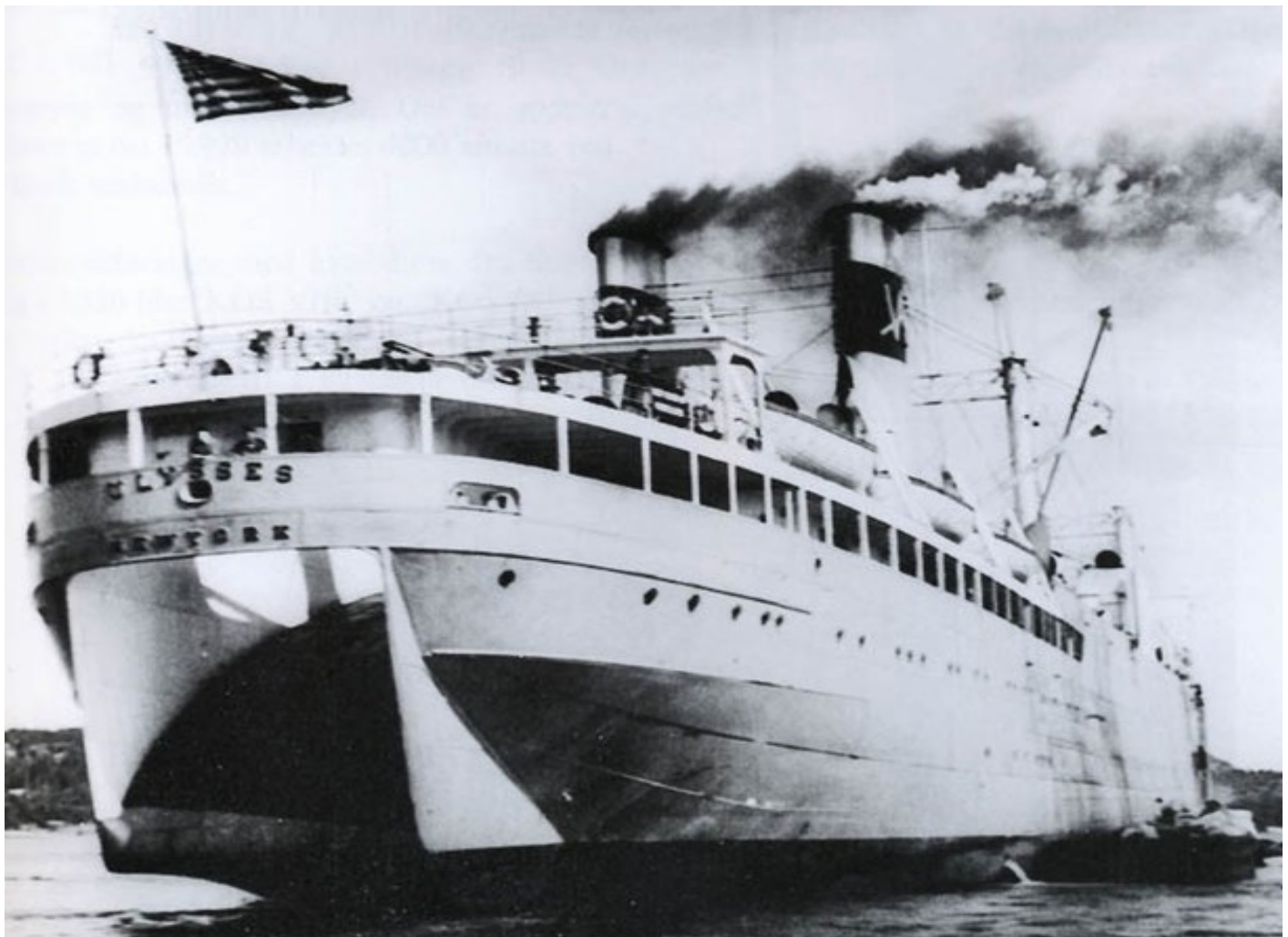


Ulysses

IMO/off nr	2213028
Call Signal	WHCT
Flag	USA
Ship type	Dampskip, hvalkokeri steam ship, whale factory
Year Built	1915
Shipyard	Maryland Steel Co., Sparrows Point, Maryland, USA.
Sno	144
Tonnage	12.506 tdw, 12.395 brt, 6.600 nrt
Size	Loa: 514,7-B: 65,2'.
Propulsion	2 stempel dampmaskiner (steam reciprocating), triple exp. Hver 3-sylinder, syl. diam.: 27,5"-46,0"-76,0", slag/stroke: 48,0". Totalt 1.283 NHK. Bygget ved Maryland Steel Co., Sparrows Point, , Maryland, USA.
Crew	pers,
Manager	Anders Jahre A/S, Sandefjord.
Owner	Western Operating Corporation (Hans Isbrandtsen), New York, NY, USA.
Port	New York



SFJ00119370420001 DS/FLK ULYSSES. Bilde fra boken «På alle Hav – Skipene i Anders Jahres rederi».

History in Norwegian

1915 Bygget som tørrlastskip ULYSSES ved Maryland Steel Co., Sparrows Point, Maryland, USA for Panama Canal Company, New York, NY, USA. 1930 Solgt til America Tankers Corp. (D. K. Ludwig), New York. Ombygget til tankskip på 10.804 brt. 1937 Solgt for USD 823.000 til Western Operating Corp. (Hans Isbrandtsen), New York. Ombygget til hvalkokeri ved A/B Götaverken, Göteborg, Sverige for en kostnad av NOK 8.300.000. Partredere var Anders Jahre, Anton von der Lippe, Svend Foyn, Rudolf Olsen, H. M. Wrangell, Sig. Bergesen d.y, A. P. Møller og Marcus Wallenberg. Skipet hadde fremdeles navnet ULYSSES og seilte under amerikansk flagg. Oljen var beregnet for det amerikanske marked. Som transportbåt var innleid CHARLES RACINE. For å komme inn på det amerikanske marked med hvalolje og unngå høye avgifter, måtte kokeriet være bygget i USA og opereres under amerikansk flagg. Som kokeriet FRANGO (Lars Christensen) noen år tidligere var det meningen å unngå import avgiftene. Det het seg at hvalolje måtte produseres på «amerikansk kjø» om det skulle unngås. Grunnlaget for kokeriet var å oppfatte som bygget i Amerika og registrert under amerikansk flagg etter amerikansk lov. Amerikanske bønder så en trussel i innførsel av billigere hvalolje som ville true deres produksjon av talg og soyaolje. Det ble derfor startet en lobbyvirksomhet for å sette en stopper for dette. Disponent for ULYSSES ekspedisjonen var Anders Jahre A/S, Sandefjord. Ble satt inn i hvalfangst på Shark Bay, Western Australia med 8 hvalbåter med Thomas Hansen som fangstbestyrer. Hvalbåtene var KOS 1, KOS 2 og KOS 9, A. N. 1, A. N. 4 og A. N. 5, HVAL I samt ROSS I. Hvalarten man fanget på var knølhval. Totalt 2.037 knølhval ble tatt og det ble produsert 80.002 fat hvalolje. På høsten, sesongen 1937/38, ble ULYSSES-ekspedisjonen flyttet til Antarktis. Fangstbestyrere var Hans Mikkelsen og Nicolay Herlofson og norsk mannskap. Sesongen begynte 08/12 med 9 hvalbåter. Hvalbåtene var KOS I, KOS II, KOS VI, KOS VII, KOS IX, KOS XI, KOS XIV, KOS XXIII og H. J. BULL. 1938 Sesongen ble avsluttet 15/03. Utbyttet ble 114.014 fat hvalolje. Sesongen 1938/39 søker hun igjen iskanten i Antarktis. Fangstbestyrer er Hans Mikkelsen. Denne gang med 8 hvalbåter. KOS I, KOS II, KOS XI, KOS XV, KOS XVI, KOS XIX, KOS XXII og HVAL I. 1939 Resultat av sesongen 1938/39 ble 92.964 fat. Sesongen 1939/40 er hun tilbake i Antarktis med 9 hvalbåter denne gang. KOS IV, KOS XI, KOS XIV, KOS XV, KOS XVI, KOS XIX, KOS XXII, SKUDD 4 og HVAL I. Underveis til fangstfeltet var hun innom St Helena Bay, Syd-Afrika hvor hun møtte hvalbåtene. Her gikk hun på grunn og river opp 36 bunnplater. Gikk til Durban, Sør-Afrika for reparasjon. Ankom fangstfeltet rundt juletider. Tre uker forsinket. Fartøyet ble kalt for «ULØKKA» på folkemunne i Sandefjord. 1940 Resultat av sesongen 1939/40 ble 61.130 fat hvalolje. Returnerer med kurs for USA grunnet krigens trusler. På vei til New Orleans, LA, USA oppleves en ny grunnstøting. Denne gang på en sandbank i elven Mississippi. Tilbakestilles som regulært tankfartøy. 1942 Solgt for NOK 1.800.000 til Yacimientos Petroliferos Fiscales, Buenos Aires, Argentina. Omdøpt til SAN BLAS. 1944 Eksplosjon med påfølgende brann 24/04 ved Central Dock, La Plata, Argentina mens hun losset olje fra Comodoro Rivadavia, Argentina. 15 mennesker omkom. Totalhavari. Vraket kuttet opp for skrap.

History

1915 Built as a dry cargo ship ULYSSES at Maryland Steel Co. of Baltimore County, Sparrows Point, USA for Panama Canal Company, New York. 1930 Sold to America Tankers Corp. (D. K. Ludwig), New York. Rebuilt to a tanker of 10,804 brt. 1937 Sold to Western Operating Corp. (Hans Isbrandtsen), New York as tanker for oil for US \$ 823,000. Rebuilt and converted for use as whaling factory at AB Gøtaverken, Gothenburg for a total of NOK 8,300,000. Part owners was Anders Jahre, Anton von der Lippe, Svend Foyn, Rudolf Olsen, H. M. Wrangell, Sig. Bergesen dy, A. P. Møller and Marcus Wallenberg. The ship kept her name ULYSSES and flying the US flag. The oil was intended for the US market. As a transport boat CHARLES RACINE was hired. To enter the US market with whale oil and avoid high fees, the factory had to be built in the US and operated under the US flag. As the factory FRANGO (Lars Christensen) a few years earlier it was supposed to avoid the import fees. It was said that whale oil had to be produced on "American keel" if it were to be avoided. The original hull of the factory was to be perceived as built in America and the ship registered under the US flag and according US law. American farmers saw a threat to imports of cheaper whale oil that would threaten their production of tallow and soybean oil. Therefore, lobbying was started to put an end to this. The manager of the ULYSSES-expedition was Anders Jahre, Sandefjord. Started whaling in Shark Bay, Western Australia with 8 catchers after completion. Thomas Hansen was the whaling manager. The whale catchers involved were KOS I, KOS II and KOS IX, A. N. 1, A. N. 4 and A. N. 5, HVAL I and ROSS I. The hunt was based on humpback whales. A total of 2,037 humpback whales were taken and 80,002 barrels of whale oil were produced. In the autumn, season 1937/38, the ULYSSES expedition was moved to Antarctica. Whaling manager were Hans Mikkelsen and Nicolay Herlofson. The crew was all Norwegian. The season was started 08/12 with 9 whalers. The whales were KOS I, KOS II, KOS VI, KOS VII, KOS IX, KOS XI, KOS XIV, KOS XXIII and H. J. BULL. 1938 The season 1937/38 was called off on 15/03. The production was 114,014 barrels of whale oil. The 1938/39 season, again heading for the ice edge in Antarctica. Whaling manager was Hans Mikkelsen. This time with 8 catchers. KOS I, KOS II, KOS XI, KOS XV, KOS XVI, KOS XIX, KOS XXII and HVAL I. 1939 The result of the season 1938/39 was 92,964 barrels. The 1939/40 season she is back in Antarctica with 9 catchers this time. KOS IV, KOS XI, KOS XIV, KOS XV, KOS XVI, KOS XIX, KOS XXII, SKUDD 4 and HVAL I. Along the way to the whaling ground, she called St Helena Bay, South Africa, where she met the catchers. Here she touched the ground and ripped up 36 bottom plates. From here, she proceeds to Durban for repair. Arrived at the whaling ground around Christmas time. Three weeks late. The vessel was called ULØKKA by locals in Sandefjord. 1940 The result of the season 1939/40 was 61,130 barrels of whale oil. Returns with course for the US due to war threats. On her way to New Orleans she experienced a new grounding. This time on a sandbank of the Mississippi River. Rebuilt as regular tanker. 1942 Sold to Yacimientos Petrolíferos Fiscales, Buenos Aires for NOK 1.800.000. Renamed SAN BLAS and registered as Argentine flagged vessel. 1944 Exposed to explosion with subsequent fire on 27/09 at the La Plata river. 15 people died. Quoted as a total loss. 1949 Sold for scrapping.