Lancing

IMO/off nr	1109398
Call Signal	LCSG
Flag	NOR
Ship type	Dampskip, hvalkokeri /steam ship, whale factory vessel.
Year Built	1898/03
Shipyard	Charles Connell & Co., Scotstoun, Glasgow, Scotland.
Sno	240
Tonnage	11.900 tdw, 7.866 brt. 4.561 nrt.
Size	L: 470,1í-B: 57,2í-D: 31,9í-Dypg.: 27,4í.
Propulsion	1 x stempel dampmaskin (steam reciprocating), type triple exp., 3-sylindret, syl. diam.: 27”-46”-76”, slag/stroke.: 51”. Bygget av Dunsmuir & Jackson , Glasgow, Scotland.
Boiler	5 x dampkjeler (boilers). Samlet heteflate 11.883 ft². 1 x hjelpekjel (aux. boiler). Heteflate 250 ft2
Power	10 knop.
Class	Lloydís +100A1 Carrying whale oil or oil fuel in bulk Flash Point (FP) above 150oF
Vessel:	LVK200192501
Crew	50 (1942)
Manager	Melsom & Melsom, Nanset.
Owner	Hvalfangerselskapet Globus A/S, Larvik.
Port	Larvik
Year (y)	1925



LVK20019250120001 LANCING. Bilde via Harald Fevang.

History in Norwegian

1897 Bygget som KNIGHT ERRANT av Charles Connell & Co., Scotstoun, Glasgow, Scotland for Knight Steamship Co. Ltd, Liverpool, England. Sjøsatt 11/12. 1898 Ferdigstilt i mars. Var ved levering ett av verdens største tørrlastskip. 1914 Solgt til Europeian & Brazilian Shipping Co. Ltd (Petersen & Co.), London, England. Omdøpt til RIO TIETE. 1916 Solgt til Russian Volunteer Fleet Assosiation (Dobrolyot), Petrograd, Russland. Omdøpt til OMSK. 1917 Denne para-militære flåten gikk i oppløsning ved revlolusjonen og OMSK ble beslaglagt av den britiske regjering. 1921 Solgt til London & Foreign Trading Corp. Ltd (W. J. M. Bell), London. Omdøpt til CALANDA. 1922 Solgt til D.L. Flack & Son Ltd, London. Omdøpt til FLACKWELL. 1925 Solgt etter besiktigelse av H. G. Melsom i Antwerpen, Belgia for GBP 26.500 til det nystiftede Hvalfangerselskapet Globus A/S, Larvik som ble konstituert 14/01. 1924 hadde vært preget av streiker. Jernstreiken hadde vart i 30 uker og 60.000 mann hadde vært uvirksomme. Dette var ny rekord og nesten dobbelt så mange tapte arbeidsdager som storstreiken i 1921. Det var derfor under tvil man tok skipet hjem fra utlandet for å bygge det om til hvalkokeri ved et norsk verksted, da en streik kunne velte hele prosjektet. Et verksted i Norge ble valgt. Ankom 17/02 til Framnæs mek. Værksted, Sandefjord for ombygging til hvalkokeri. Skipet ble bygget om med tanker i underrommene, koker og presskjeler på hoveddekket og med flense- og kjøttplan over. Noe helt nytt var slippen som ble bygget gjennom hekken etter Petter Sørlles patent. Ferdig ombygget 04/07. Omdøpt til LANCING. Forlot Sandefjord 05/07, passerte Svenner fyr klokken 10 på formiddagen med H. G. Melsom som fører og bestyrer. Hun gikk til Barry Dock, Wales for bunkring. Hun satte så kursen mot fangstfeltet på kysten av Vest-Afrika før LANCING og hvalbåtene fortsatte til Sydishavet med hvalbåtene; de nybygde GLOBE I, II, og III, samt den innkjøpte NORRØNA og innleide SCOTT. Den innleide SCOTT var leiet kun for tiden på kysten av Afrika. 1926 Fikk 02/03 vaier og kjetting i propellen ca. 12 nm av Syd Georgia. De tok kontakt med hvalbåten GLOBE I som sammen med de andre hvalbåtene slepte kokeriet til Jason Harbour på Syd Georgia hvor de ankom 11 timer senere, og propellen ble frigjort. Fra Syd Georgia gikk ekspedisjonen til Montevideo, Uruguay for å bunkre. Etter bunkring fortsatte ekspedisjonen ned langs kysten av Patagonia hvor de drev fangst frem til 20/04. Totalfangsten for sesongen 1925/26 innbrakte 26.452 fat. Fra Montevideo gikk turen til Rotterdam, Nederland hvor lasten ble losset. I slutten av august legger LANCING ut fra Larvik på sin andre ekspedisjon. Først til Rotterdam, Nederland. Ankom 06/10 til Montevideo hvor hun møtte sine hvalbåter. Forsøkte fangst på kysten av Patagonia med dårlig resultat. Fortsatte til isen hvor fangsten startet 31/10. Etter tre måneder flyttet ekspedisjonen seg til Syd Georgia. 1927 Flyttet til kysten av Patagonia hvor fangsten ble avsluttet 03/05. Hjemreisen gikk via Rotterdam hvor lasten ble levert. Totalt ble resultatet 30.734 fat som ga et driftsoverskudd på kr. 620.533. I fangst hver sesong inntil 1931 / 32 da hele den norske hvalflåten ble lagt opp. Etter dette ble det felles fangst med Hvalfangerselskapet A/S Polaris (Melsom & Melsom, Nanset), Larvik. 1931 En del av LANCINGS produksjon fra sesongen 1930/31 overføres i januar til MT VIGDIS og MT GYLFE som da fungerte som transportskip. Sesongen 1930/31 ble rekordåret for LANCING da hun produserte hele 78.793 fat. En bombe slår ned i Hvalfangerselskapet Globus A/S. Kjøperen av oljen, Unilever og Denofa, nekter å motta oljen som LANCING har produsert. Tvisten gikk ut på at kontrakten ble oppfattet som brutt da oljen ble ført inn på annen kjøl enn kokeriets. Kontrakt prisen som var inngått før sesongen lød på £ 25 pr tonn. Prisene sank under sesongen til mellom 10 og 15 pr tonn på vårparten. Differansen utgjorde NOK 9 mill., en stor sum på den tid. Unilever hang seg opp i kontrakten til Globus og Polaris da den ikke inneholdt en klausul som sa at man kunne levere mer olje enn hva kokeriet hadde kapasitet til. Altså når kokeriet hadde fylt sine tanker, så var sesongen over. Dette prinsippet ble forandret da man kunne overføre olje fra kokeri til tankbåt i sesongen, og frigjorde derfor plass i kokeriet. Det var dette momentet kjøperne benyttet for å nekte å ta imot oljen, da markedsprisen var falt til det halve. Saken gikk i rederiets favør etter at de fikk medhold i The House of Lords i mai 1933. 1934 Den norske regjering hadde vedtatt i en resolusjon at norske ekspedisjoner skulle innskrenke sin fangst til fire måneder. Sesongstart var satt til 01/12. 1935 Resultatet for sesongen 1934/35 ble 66.886 fat etter avslutning 31/03. Sesongen 1935/36 ble sesongen forkortet med 14 dager. Sesong start var satt til 01/12. 1936 Ved sesongens slutt 1935/36 var resultatet 64.575 far hvalolje og 658 fat spermolje. Sesongen ble avsluttet 15/03. I sesongen 1936/37 var MT SOLSTAD tilhørende A. F. Klaveness rederi innleid som transportbåt. Sesongen varte da fra 08/12. 1937 Sesongen avsluttes 07/03. LANCING går først til Zeebrügge, Belgia for lossing og ankommer 28/04 til Larvik. For sesongen 1937/38 hadde hun 7 hvalbåter: GLOBE I, II, V, VI, VII, VIII og IX. MT VANJA tilhørende Skibs-A/S Sydheim (Halfdan Ditlev-Simonsen & Co.), Oslo s var innleiet som transportskip. 1938 For sesongen 1938/39 var det også MT VANJA som var transportskip. 1939 I denne sesongen var det MT BIANCA (8.753 tdw) tilhørende Rederi-A/S Mascot (Arth. Mathiesen), Oslo som hadde denne oppgaven. 1940 Etter krigsutbruddet i april 1940 1940 Etter krigsutbruddet ble LANCING dirigert til Curacao, NA og New Orleans, LA, USA for lossing. Ble benyttet som tankskip inntil hun om høsten ble utrustet som transportskip for de norske ekspedisjonene i Antarktis. LANCING var heldig og unngikk å bli tatt som prise av den tyske raider PINGUIN, slik som Fl/k OLE WEGGER, Fl/k PELAGOS og transport skipet SOLGLIMT og 11 hvalbåter. Etter dette ble hun brukt i tankfart. 1942 Torpedert og senket 07/04 av den tyske ubåten U-552 (Kapitänleutnant Erich Topp) utenfor Cape Hatteras, NC, USA (35.08N-75.22W). Torpedoen traff midtskips og en av fyrbøterne omkom. Resten av besetningen gikk i båtene og ble tatt opp ca. 5 timer senere av en kanadisk patruljebåt og den amerikanske tankeren PAN RHODE ISLAND og landsatt i Norfolk, VA, USA.

History

1897 Built as KNIGHT ERRANT by Charles Connell & Co., Scotstoun, Glasgow, Scotland for Knight steamship Co. Ltd, Liverpool, England. Launched 11/12. 1898 Completed in March. She was at delivery one of the largest cargo vessel in the world. 1914 Sold to European & Brazilian Shipping Co. Ltd (Petersen & Co), London, England. Renamed RIO TIETE. 1916 Sold to Russian Volunteer Fleet Association (Dobrolyot), Petrograd, Russia. Renamed OMSK. 1917 This partly military fleet was demobilized during the revolution and OMSK was confiscated by the British Government. 1921 Sold to London & Foreign Trading Corp. Ltd (W. J. M. Bell), London. Renamed CALANDA. 1922 Sold to D. L. Flack & Son Ltd. London. Renamed FLACKWELL. 1925 Sold after survey by H. G. Melsom for GBP 26.500 to new company Hvalfangerselskapet Globus A/S, Larvik that was registered 14/01. 1924 had been a turbulent year of strikes. The ”Iron strike” had gone for 30 weeks and 60.000 yard workers had been out of work. This was a new record and almost the double of lost workdays as the strike back in 1921. Therefore it was in doubt if they should bring the ship home to a Norwegian yard for the conversion to floating whale factory vessel. This could in fact jeopardise the whole project. But a Norwegian yard was choosen. Arrived 17/02 at Framnæs mek. Værksted, Sandefjord for conversion to a whale factory vessel. She was re-constructed with fixed tanks in the lower part, cookers and pressurized boilers on main deck, and the flensing and meat plane above. Something quite new was the opening in the stern after Captain Petter Sørlles patent. Conversion completed 04/06. Renamed LANCING. Sailed 05/06 from Sandefjord and passed the Svenner Lighthouse in the morning at 10.00 hrs. with H. G. Melsom as master and manager. She sailed to Barry Dock, Wales for bunker. Then the course was set for the whaling ground of the coast of West-Africa, before she and her catchers continued to the Antarctic. Her pack of catchers was the newly built GLOBE I, II, og III, the purchased NORRØNA and the hired SCOTT. SCOTT was hired only for the time on West-African coast. In whaling operation all seasons until 1931/32, when the whole Norwegian whaling fleet was laid up. After this Hvalfangerselskapet Globus had mutual interest in whaling operations with Hvalfangerselskapet A/S Polaris (Melsom & Melsom), Larvik. 1931 Part of the LANCINGS production from the season of 1930/31 was in January transferred to the motor tanker MT VIGDIS and GYLFE, hired as transport and supply ships for the season. This season became a record high season for LANCING as she produced almost 78.793 fat. But bad news hit the company Hvalfangerselskapet Globus A/S. The buyer of the oil, Unilever and Denofa, refused to receive the produced oil from LANCING. The reason was that the contract, from the buyer side, was understood as breach of contract as the oil was brought to buyer on other keels than the LANCING. The contract price agreed upon before the season was £ 25 per ton. The price fell to a low £ 10 to £ 15 per ton during the spring. The difference was NOK 9 mill., a large amount at that time. Unilever stick to the contract with Globus and Polaris, as it did not contain any clause saying that they could deliver more oil than she could carry. They meant that when the factories tank capacity was filled, the season was over. This principle was changed as they were able to transfer oil from the factory to a tanker during the season, and therefore freed space in factory. This was the element the buyer used when they refused to receive the oil, as the market price had fallen to the half. The case went in the interest of the whaling company, as The House of Lords upheld the plaintiff's claim in May 1933. 1934 The Norwegian Government cut the whaling season to four months. Season began 01/12. 1935 Whaling ended 31/03 with 66.886 bbls whale oil produced. Season 1935/36 was shortened by 14 days and began 01/12. 1936 Whaling ended 15/03 with 64.575 bbls whale oil and 658 bbls sperm whale oil produced. Season 1936/37 began 08/12. MT SOLSTAD from A. F. Klaveness, Oslo was hired as a for transport of whale oil and refuelling the expedition. 1937 For the season of 1937/38 and 1938/39 MT VANJA from Skibs-A/S Sydheim (Halfdan Ditlev-Simonsen & Co.), Oslo was hired as supply and transport ship. 1939 In the season of 1939/40, the motor tanker BIANCA (8.753 tdw) from Rederi-A/S Mascot (Arth. Mathiesen), Oslo was hired as supply and transport ship. 1940 After the outbreak of war she was directed to Curacao, NA and New Orleans, LA, USA for discharging of cargo. She then was used as an oil tanker until she started being transport tanker for Norwegian whaling expeditions in the Antarctic. LANCING was lucky escaping the raider PINGUIN, as Fl/f OLE WEGGER, Fl/f PELAGOS, the transport vessel SOLGLIMT and 11 whalers was caught and brought to France. She was later used as a tanker. 1942 Torpedoed and sunk 07/04 by the German submarine U-552 (Kapitänleutnant Erich Topp) off Cape Hatteras, NC, USA (35.08N-75.22W). The torpedo hit on the starboard side amidships. 1 fireman was killed in the engine room, the remaining 49 abandoned to the lifeboats and after about 5 hours they were picked up by a Canadian patrol boat and by the American tanker PAN RHODE ISLAND and taken to Norfolk, VA, USA.