N T Nielsen Alonso

IMO/off nr	1110635
Call Signal	LFVS. LCUO etter 1934.
Flag	NOR
Ship type	Dampskip, hvalkokeri / steam ship, whale factory vessel.
Year Built	1900/02
Shipyard	Charles Connell & Co., Scotstoun, Glasgow, Scotland.
Sno	252
Tonnage	12.250 tdw, 9.348 brt, 5.553 nrt.
Size	Loa: 481,7í-Lbp: 437,2í-B: 57,1í-D: 42,4í-Dypg.: 31,5í.
Propulsion	2 x stempel dampmaskiner (steam reciprocating), type triple exp., hver 3-sylindret, syl. diam.: 21”-35”-58”, slag/stroke.: 48”. Totalt 690 NHK. Bygget av Dunsmuir & Jackson, Glasgow, Scotland.
Boiler	(1928): 4 x dampkjeler (boilers) med tilsammen 18 fyrganger. Arbeidstrykk 180 psi. Samlet heteflate 13.372 ft². 3 installert i 1900 og en i 1928. Bygget av Dunsmuir & Jackson , Glasgow, Scotland.
Power	10 knop.
Class	Lloydís +100A1 Carrying whale oil or oil fuel in bulk Flash Point (FP) above 150oF
Vessel:	LVK200192601
Crew	53 (1942)
Manager	Melsom & Melsom, Nanset.
Owner	Hvalfangerselskapet Polaris A/S, Larvik.
Port	Larvik
Year (y)	1926



LVK20619260120001 N. T. NIELSEN-ALONSO før ombygging. Bilde via Steinar Norheim.

History in Norwegian

1899 Bygget som stykkgods / passasjer CUSTODIAN av Charles Connell & Co., Scotstoun, Glasgow, Scotland for Charente SS Co. Ltd (T. & J. Harrison), Liverpool, England. Sjøsatt 19/12. 1900 Ferdigstilt i februar. 1923 Solgt til Steamship Trust (Cardiff) Ltd (Griffin Leight), Cardiff, Wales. Omdøpt til POLCEVERA. 1926 Solgt for GBP 35.000 til Hvalfangerselskabet Polaris A/S (Melsom & Melsom, Nanset), Larvik. Ombygget til hvalkokeri. Ombygging og utrustning kostet NOK 3.327.000. Omdøpt til N. T. NIELSEN-ALONSO. 1926 Forlot Larvik 19/08 for Rosshavet. Kaptein H. J. Fr. Gjertsen. Fangsten begynte 14/12. 1927 Fangsten avsluttet 10/03. 1928 En ny kjele installert. Ankom 05/05 til Rotterdam, Nederland. En av mannskapet mønstret av og tok fly til Malmö, Sverige og derfra tog til Sandefjord. Kanskje den første hvalfanger som brukte fly hjem. 1931-32 I opplag grunnet krise i hvalfangsten. 1933-34 Fanget sammen med Hvalfangerselskapet Globus A/S (Melsom & Melsom), Larvik. Samlet produksjon 101.500 fat hvalolje. 1934-35 I opplag. 1935 Fanget for Hvalfangerselskabet Polaris A/S. 1936 Ankom Larvik med 64.160 fat hvalolje og 115 fat spermolje. 1937 Ankom 17/04 til Larvik med 76.200 fat hvalolje og 560 fat spermolje. Gikk til Harburg, Tyskland og losset. Dokket og reparerert ved Framnæs mek. Værksted, Sandefjord fra 20/04 til 04/05. Forlot Sandefjord 11/10 og ankom 30/10 til Curacao, NA for bunkers. Hvalbåtene POL II, POL IV, POL VI, POL VII og POL VIII gikk fra Larvik 21/11 og ankom 05/11 til St. Vincent for bunkring og de nybyggede hvalbåtene POL IX og POL X kom 08/11 til St. Vincent for bunkring før de gikk til Sørishavet hvor de fanget for N. T. NIELSEN-ALONSO. MT POLARTANK gikk 20/11 fra Rotterdam som transportskip for sesongen. 1938 Sesongen 1937/38 ble resultatet 80.973 fat hvalolje og 368 fat spermolje. 1939 Sesongen 1938/39 ble resultatet 68.935 fat hvalolje og 65 fat spermolje. N. T. NIELSEN-ALONSO og hvalbåtene ankom 08/04 til Larvik. 1940 Er i Rio de Janeiro, Brasil da krigen brøt ut. Etter et lengre opphold på Curacao kom hun i august til New York, NY, USA. 1941 Nortraship ble manager. 1943 Torpedert 22/02 av den tyske ubåten U-92 (Kapitänleutnant Adolf Oelrich) i posisjon 48.00N-31.24V mens hun var på reise fra Glasgow til New York, NY, USA i ballast. Torpedoen traff babord side midtskips i maskinrommet, og tre mann omkom. Resten av mannskapet gikk i livbåtene. En torpedo fra den tyske ubåten U-753 (Fregattenkapitän Alfred Manhardt von Mannstein) traff også men skipet fløt fremdeles. Senket av den polske eskortejageren ORP BURZA. Mannskapet ble tatt om bord i USCG CAMPBELL og overført til ORP BURZA som satte de i land 27/02 i St. Johns, NFL, Canada.

History

1899 Built as general cargo / passenger CUSTODIAN at Charles Connell & Co., Scotstoun, Glasgow, Scotland for Charente SS Co. Ltd (T. & J. Harrison), Liverpool, England. Launched 19/12. 1900 Completed in February. 1923 Sold to Steamship Trust (Cardiff) Ltd (Griffin Leight), Cardiff, Wales. Renamed POLCEVERA. 1926 Sold for GBP 35.000 to Hvalfangerselskabet Polaris A/S (Melsom & Melsom, Nanset), Larvik. Converted to a whale factory vessel. Conversion and outfitting costs NOK 3.327.000. Renamed N. T. NIELSEN-ALONSO. 1926 Left Larvik 19/08 for the Ross Sea. Master H. J. Fr. Gjertsen. Catching began 14/12. 1927 Catching ended 10/03. 1928 A new boiler installed. Arrived 05/05 at Rotterdam, Netherlands. One of the crew signed off and went home by airplane to Malmö, Sweden and train to Sandefjord. Perhaps the first whaler going home by airplane. 1931-32 Laid up during the whale catching crisis. 1933-34 Produced for Hvalfangerselskapet Globus A/S (Melsom & Melsom, Nanset), Larvik. Total production 101.500 bbls whale oil. 1934-35 Laid up. 1935 Produced for Hvalfangerselskabet Polaris A/S. 1936 Arrived Larvik with 64.160 bbls whale oil and 115 bbls sperm oil. 1937 Arrived 17/04 at Larvik with 76.200 bblst whale oil and 560 bbls sperm oil. Sailed to Harburg, Germany for discharging. Docked and repaired by Framnæs mek. Værksted, Sandefjord from 20/04 to 04/05. Left Sandefjord 11/10 and arrived 30/10 at Curacao, NA for bunkers. Whalers POL II, POL IV, POL VI, POL VII and POL VIII left Larvik 21/11 and arrived 05/11 at St. Vincent for bunker, the newly built whalers POL IX and POL X arrived 08/11 at St. Vincent for bunker before sailing to Southern Ocean and catching for Fl/f N. T. NIELSEN-ALONSO. MT POLARTANK left 20/11 Rotterdam as transport vessel for the season. 1938 Season 1937/38 resulted in 80.973 bbls whale oil and 368 bbls sperm oil. 1939 Season 1938/39 resulted in 68.935 bbls whale oil and 65 bbls sperm oil. N. T. NIELSEN-ALONSO and the whalers arrived 08/04 at Larvik. 1940 Is in Rio de Janeiro, Brazil when tha war began. after a longer stay in Curacao she arrived in August at New York, NY, USA. 1941 Nortraship became manager. 1943 Torpedoed 22/02 by the German submarine U-92 (Kapitänleutnant Adolf Oelrich) in position 48.00N-31.24W while on a voyage from Glasgow to New York, NY, USA in ballast. The torpedo hit port side midship in the engineroom and 3 men died. Rest of the crew abandoned to the lifeboats. One torpedo from the german submarine U-753 (Fregattenkapitän Alfred Manhardt von Mannstein) hit her midship but the vessel stayed afloat. Sunk by the Polish escort destroyer ORP BURZA. The crew were taken aboard USCG CAMPBELL and transferred to ORP BURZA and landed 27/02 in St. Johns, NFL, Canada.