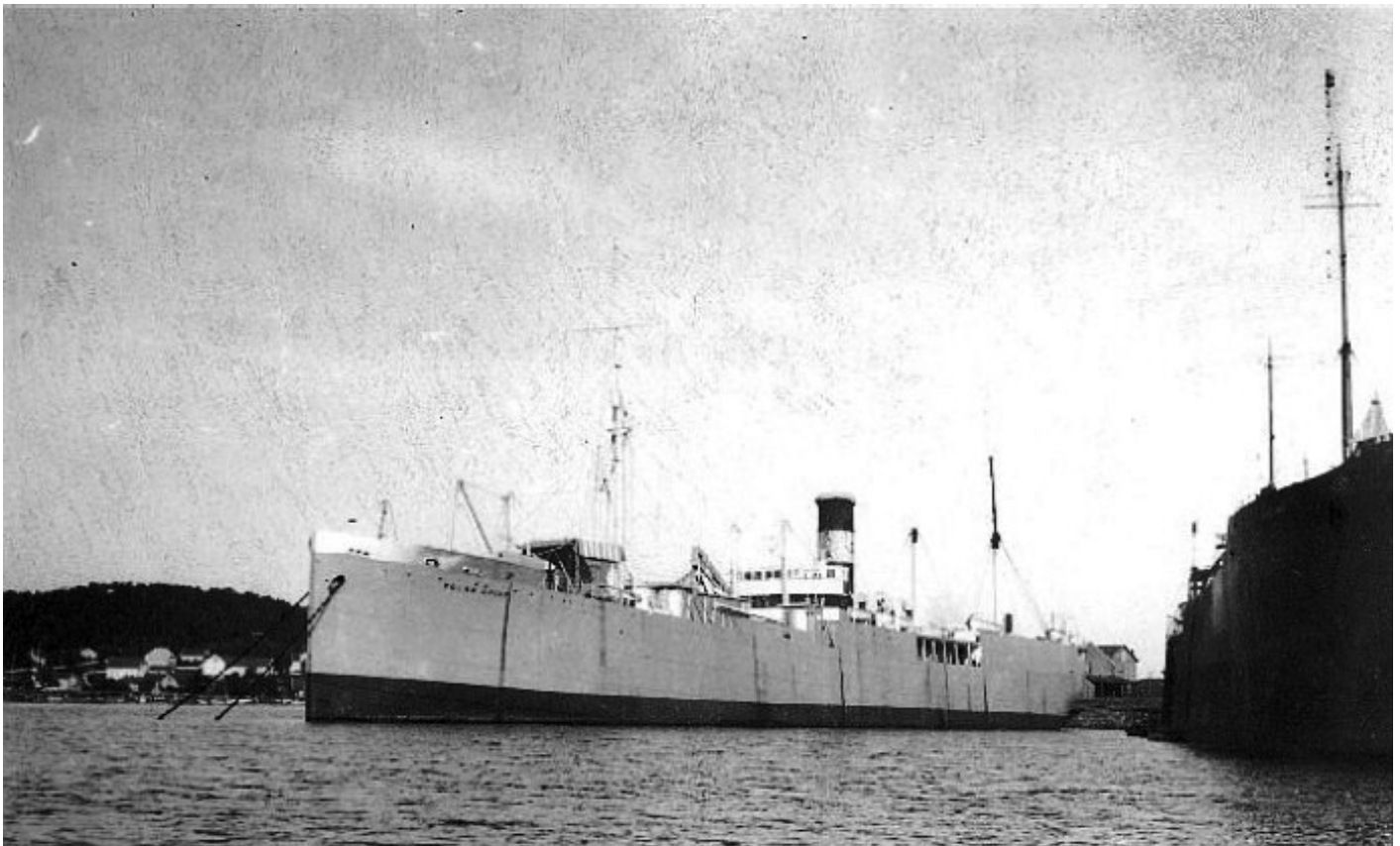


Rey Alfonso

IMO/off nr	1106869
Call Signal	GFMT
Flag	NOR
Ship type	Dampskip, hvalkokeri / steam ship, whale process factory.
Year Built	1897/08
Shipyard	Palmerís Shipbuilding & Iron Co. Ltd., Jarrow-on-Tyne, England.
Sno	724
Tonnage	7.166 brt, 5.512 nrt.
Size	Loa: 461f-Lbp: 445f-B: 52,2f-D: 35,4f-Dypg.: 27f06".
Propulsion	1 x stempel dampmaskin, (steam reciprocation), type triple exp. 3-sylindret, syl. diam.: 30,0"-50,75"-81,5", slag/stroke: 54,0". 3.340 IHK (664 NHK). Bygget av Palmerís Shipbuilding & Iron Co. Ltd., Jarrow-on-Tyne, England.
Boiler	3 x dampkjeler (boilers), tungoljefyrte dobbeltendede kjeler. 2 x dampkjeler (boilers), single ended. Totale heteflater (HS) 15.929 ft². Arbeidstrykk 180 psi. Bygget av Palmerís Shipbuilding & Iron Co. Ltd., Jarrow-on-Tyne, England.
Power	12,5 knop. (Service speed 11,4 knop/10 knop loaded). Forbruk/Consumption: 48 t/døgn.
Class	LR +100A1
Vessel:	LVK206192301
Manager	Chr. Nielsen & Co., Larvik.
Owner	A/S Larviks Hvalfangerselskap, Larvik.
Port	Larvik
Navigation System	Radiopeileapparat (direction finder), ekkolodd, radar.
Year (y)	1923



LVK20619230120001 REY ALFONSO som POLAR CHIEF i sommeropplag utenfor Tønsberg ca. 1950.

History in Norwegian

1897 Bygget som emigrant- og lasteskip MONTCALM av Palmer's Shipbuilding & Iron Co. Ltd. Jarrow-on-Tyne, England for British-African SS Co., (Elder, Dempster Shipping Ltd.), Liverpool. Sjø satt 17/05, ferdigstilt i august. Gikk jomfruturen med avgang 03/09 fra Avonmouth, England til Montreal, QC, Canada. Var som ny designet for emigrantbefordring vestover og kvegtransport i retur. 1900 Benyttet som troppetransportskip under Boerkrigen i Sør-Afrika. Gikk også flere turer mellom New Orleans, LA, USA og Cape Town, Sør-Afrika. Hovedsakelig lastet med hester og eseler. 1903 Solgt i april til Canadian Pacific Railway Co., Liverpool, England. 1914 Overtatt av det britiske admiraltetet utpå høsten og lagt til ankers i marinehavnen i Scapa Flow, Shetland som RFA MONTCALM "forkledd" som slagskipet HMS AUDACIOUS for å narre tyske raidere. (Dette slagskipet gikk imidlertid på en tysk mine og sank utenfor Donegal, Irland allerede 27/10). 1915 Benyttet som Naval Store Ship. 1916 Solgt i februar til Fredrick Leyland & Co. Ltd., Liverpool. Videre solgt i oktober til Anglo-Saxon Petroleum Co. Ltd., London, England. Ombygget til tankskip. Omdøpt til CRENELLA. 1917 Overtatt i oktober av The Shipping Controller i forbindelse med WWI. Torpedert 26/11 utenfor den irske sydvest kysten men kom seg i havn og ble reparert. 1919 Tilbakelevert eierne i november. 1920 Solgt i oktober til Velefa Steamship Co. Ltd., London. 1923 Solgt i september til Larvik Hvalfangerselskap A/S (Chr. Nielsen & Co.), Larvik. Ombygget til hvalkokeri ved Hølen Mek. Verksted, Larvik. Omdøpt til REY ALFONSO. 1924 Solgt til H. M. Wrangell & Co., Haugesund. Fanget med tre hvalbåter ved Gibraltar. 1925 Utleid under norsk flagg til hvalfangerselskapet Soc. Espanola Corona Lta. (H. M. Wrangell & Co.), Madrid, Spania. Fortsatte med fangst rundt Gibraltarstredet til og med 1926 1927 Solgt til det nyetablerte Anglo Norse Co. A/S, (Hans Borge), Tønsberg. Omdøpt til ANGLO NORSE (1). Fanget ved de antarktiske Syd Shetland øyene og i Weddell havet. Lastekapasiteten var oppgitt til å tilsvare 41.800 fat. 1929 I forbindelse med rederiets omorganisering og anskaffelse av et større kokeri (ANGLO NORSE (2)) ble hun i august overført til datterselskapet Falkland Whaling Co. Ltd., (Hans Borge), Jersey, UK. Omdøpt til POLAR CHIEF. Fanget i Antarktis frem til krigsutbruddet. 1941 Rekvirert i juli av Ministry of War Transport (MOWT) (Chr. Salvesen & Co., Leith, Scotland), London. Omdøpt i november til EMPIRE CHIEF. Aktiv i konvoifart. 1946 Som et ledd i gjenoppbygging av fangstflåten etter WWII, ble det nær 50 år gamle skipet innkjøpt i august av Chr. Salvesen & Co., Leith. Omdøpt til POLAR CHIEF. I bruk som tank- og transportskip mellom Vestfold via UK til landstasjonen i Leith Harbour på Syd Georgia. I sin bok Salvesens hvalfangst formidler rederisjefen Sir Gerald Elliot sine inntrykk av skipet: "...leaking oil tanks could not be trusted to carry whale oil..." – "... on her last voyage from Aruba-home leaving a trail of leaking oil behind her as she crossed the Atlantic ..." – (På full fart:) "... burning so much oil that most of her cargo would be used up by the time she reached her destination ...". Skipet hadde også sine gode sider, og Sir Gerald fortsetter: "... despite, or perhaps because of, her age (she) was a cosy ship ..." - "... the dining saloon had still the originally mahogany panels intact. Several of the officer's cabins opened directly out into the saloon." – "... Polar Chief was a capsule of whaling history..." – "... a little more than a floating museum...". 1952 Ankom 29/004 til W. H. Arnott, Young & Co. Ltd., Dalmeir, Scotland for hugging. Flyttet til West of Scotland Shipbreaking Co., Troon, Scotland for hugging.

History

1897 Built as emigrant- og lasteskip MONTCALM av Palmerís Shipbuilding & Iron Co. Ltd. Jarrow-on-Tyne, England for British-African SS Co., (Elder, Dempster Shipping Ltd.), Liverpool. Sjøsat 17/05, ferdigstilt i august. Gikk jomfruturen med avgang 03/09 fra Avonmouth, England til Montreal, QC, Canada. Var som ny designet for emigrantbefordring vestover og kvegtransport i retur. 1900 Benyttet som troppetransportskip under Boerkrigen i Sør-Afrika. Gikk også flere turer mellom New Orleans, LA, USA og Cape Town, Sør-Afrika. Hovedsakelig lastet med hester og eseler. 1903 Solgt i april til Canadian Pacific Railway Co., Liverpool, England. 1914 Overtatt av det britiske admiralitetet utpå høsten og lagt til ankers i marinehavnen i Scapa Flow, Shetland som RFA MONTCALM "forkledd" som slagskipet HMS AUDACIOUS for å narre tyske raidere. (Dette slagskipet gikk imidlertid på en tysk mine og sank utenfor Donegal, Irland allerede 27/10). 1915 Benyttet som Naval Store Ship. 1916 Solgt i februar til Fredrick Leyland & Co. Ltd., Liverpool. Videresolgt i oktober til Anglo-Saxon Petroleum Co. Ltd., London, England. Ombygget til tankskip. Omdøpt til CRENELLA. 1917 Overtatt i oktober av The Shipping Controller i forbindelse med WWI. Torpedert 26/11 utenfor den irske sydvest kysten men kom seg i havn og ble reparert. 1919 Tilbakelevert eierne i november. 1920 Solgt i oktober til Velefa Steamship Co. Ltd., London. 1923 Solgt i september til Larvik Hvalfangerselskap A/S (Chr. Nielsen & Co.), Larvik. Ombygget til hvalkokeri ved Hølen Mek. Verksted, Larvik. Omdøpt til REY ALFONSO. 1924 Solgt til H. M. Wrangell & Co., Haugesund. Fanget med tre hvalbåter ved Gibraltar. 1925 Utleid under norsk flagg til hvalfangerselskapet Soc. Espanola Corona Lta. (H. M. Wrangell & Co.), Madrid, Spania. Fortsatte med fangst rundt Gibraltarstredet til og med 1926 1927 Solgt til det nyetablerte Anglo Norse Co. A/S, (Hans Borge), Tønsberg. Omdøpt til ANGLO NORSE (1). Fanget ved de antarktiske Syd Shetland øyene og i Weddell havet. Lastekapasiteten var oppgitt til å tilsvare 41.800 fat. 1929 I forbindelse med rederiets omorganisering og anskaffelse av et større kokeri (ANGLO NORSE (2)) ble hun i august overført til datterselskapet Falkland Whaling Co. Ltd., (Hans Borge), Jersey, UK. Omdøpt til POLAR CHIEF. Fanget i Antarktis frem til krigsutbruddet. 1941 Rekvirert i juli av Ministry of War Transport (MOWT) (Chr. Salvesen & Co., Leith, Scotland), London. Omdøpt i november til EMPIRE CHIEF. Aktiv i konvoifart. 1946 Som et ledd i gjenoppbygging av fangstflåten etter WWII, ble det nær 50 år gamle skipet innkjøpt i august av Chr. Salvesen & Co., Leith. Omdøpt til POLAR CHIEF. I bruk som tank- og transportskip mellom Vestfold via UK til landstasjonen i Leith Harbour på Syd Georgia. I sin bok Salvesens hvalfangst formidler rederisjefen Sir Gerald Elliot sine inntrykk av skipet: "...leaking oil tanks could not be trusted to carry whale oil..." – "... on her last voyage from Aruba-home leaving a trail of leaking oil behind her as she crossed the Atlantic ..." – (På full fart:) "... burning so much oil that most of her cargo would be used up by the time she reached her destination ...". Skipet hadde også sine gode sider, og Sir Gerald fortsetter: "... despite, or perhaps because of, her age (she) was a cosy ship ..." - "... the dining saloon had still the originally mahogany panels intact. Several of the officerís cabins opened directly out into the saloon." – "... Polar Chief was a capsule of whaling history..." – "... a little more than a floating museum...". 1952 Ankom 29/004 til W. H. Arnott, Young & Co. Ltd., Dalmeir, Scotland for hugging. Flyttet til West of Scotland Shipbreaking Co., Troon, Scotland for hugging.