

Bombay

Call Signal	MFST
Flag	NOR
Ship type	Dampskip, hvalkokeri / steam ship, whale processing factory
Year Built	1882
Shipyard	C. Mitchell & Co., Low Walker, Newcastle.
Sno	432
Tonnage	4.700 tdw, 3.216 brt
Size	L: 336,8' – B: 41,4' – 26,5'.
Propulsion	1 x stempel dampmaskin (steam reciprocating), type triple exp., 3-sylindret. 1.500 IHK (270 NHK). Bygget av Blair & Stockton, UK
Boiler	2 x dampkjeler (ildrørskjeler/fire tube boiler), kullfyrt m/3 fyrganger i hver. Bygget ved Blair & Stockton, UK
Power	12,0 knop
Crew	pers,
Manager	Chr. Christensen, Sandefjord
Owner	Hvalfangerselskapet A/S NOR, Sandefjord
Port	Sandefjord



History in Norwegian

1882 Bygget som kombinert last.- og passasjer dampskip BOMBAY ved C. Mitchell & Co., Low Walker, Newcastle for Nelson, Donkin & Co., London. Sjø satt 17/06-1882. Ble chartret av Shaw, Saville & Albion Line som emigrantskip. Hun var søsterskip av DS FLORIDA, senere DS/Flk ØRN (A/S Ørnen). 1909 Innkjøpt av Hvalfangerselskapet A/S NOR (Chr. Christensen), Sandefjord. Ombygget til flytende hvalkokeri med prosessutstyr og faste oljetanker ved Framnæs mek. Værksted, Sandefjord. Hun ble dokksatt i Nylands Værksteds nye dokk i juli (dokken var bygget ved Framnæs mek. Værksted, Sandefjord). Morgenbladet skrev at "det var den største båt som noen gang hadde vært dokksatt i Kristiania". Hun var datidens største kokeri og fanget i Antarktis. Navnet BOMBAY ble beholdt. Hun gikk til isen for første gang sesongen 1909/10, med sine to hvalbåter SVIP og SKJOLD. Som bestyrer var ansatt skipsfører Jørgen Øhre. Av hvalbåter hadde man 2 ½(!). Saken var at A/S Ørnen og A/S Nor hadde leiet inn en hvalbåt fra det færøyske selskapet Emma. Båten het FUNDING, og skulle levere annenhver hval til henholdsvis ØRN og BOMBAY. Historien sier at maskinisten på ØRN hadde lagt merke til at ØRN fikk alle de største hvalene, og BOMBAY fikk de minste---. Han spurte så skytteren på FUNDING, en fra Nøtterøy, hvorfor han fordelte hvalene slik? "Jo", svarte skytteren, "Øhre (bestyreren på BOMBAY) har sittet i ligningskommisjonen for Nøtterøy i flere år, og han har satt meg i så stor en skatt."(!). 1910 Sesongen 1909/10 ble resultatet 10.000 fat. Fangsten bestod av 36 blåhval, 53 finnhval og 411 knølhval. Sesongen 1910/11 dro BOMBAY til isen med tre hvalbåter. SKJOLD, og to nybygg levert fra Akers mek. Værksted, Kristiania (Oslo). Hvalbåtene KLO og NEB. Sesongen 1910/11 ble en suksess. 1911 Igjen tilbake isen. Også sesongen 1911/12 ble en suksess. 1912 A/S Nor (etablert 10/10-1906) slått sammen med A/S Ørnen (S. L. Christensen), Sandefjord og navnet A/S Ørnen ble det fremtidig navn. Fanget hovedsakelig ved Syd Shetlandsøyene. 1913 BOMBAY leverer sin last av hvalolje i Rotterdam før hjemkomst. Denne sommeren går kontrakten til bestyrer Jørgen Øhre ut, og han begynner en ny karriere i Tønsbergselskapet Hector. Som ny bestyrer ansettes Thorvald Larsen, tidligere første styrmann på ØRN. 1914 For å øke produksjonskapasiteten fikk kokeriet to nye trykk kjeler og samtlige åpne koker ble påbygget i høyden. 1915 Bestyrer Thorvald Larsen blir overflyttet til ØRN II og ny bestyrer ble Johs. Johannessen, Sandar (Sandefjord). 1916 På høsten får BOMBAY installert trådløs telegraf i USA. Sesongen 1916/17 startet dårlig da fartøyet ble holdt tilbake i England ut desember. Ankom derfor isen først 23/01-1917. Til tross for dette ble det full last på de 9 uker som gjenstod før sesongen var slutt.. 1920 På generalforsamlingen 15/09-1920 ble det vedtatt å selge kokeriet BOMBAY. BOMBAY blir også sendt til feltene i sør for sesongen 1920/21. Oljeprisen var begynt å falle utover høsten. 1921 Ankommer Sandefjord 24/04-1921. Etter endt sesong 1920/1921 var oljeprisen falt til et katastrofalt lavnivå. Alle kokeriene til A/S Ørnen kom hjem med lasten usolgt, og ble liggende som lagerskip på Sandefjord havn. Oljen til BOMBAY blir overført til tankene på Vera Fedtrafineri i Sandefjord. Forhales til verksted og dokkes inn 16/06-1921, frem til 20/06-1921 I august solgt til det nystartede A/S Congo (S. L. Christensen, disp.) og Gabon (Johannes Dahl, disp.), Sandefjord sammen med hvalbåt HAVØRN for en pris av kr 2.600.000. Omdøpt til PROFESSOR GRUVEL (til ære for franske styresmakter for å pleie fangstrettighetene innenfor den franske territorialgrensen i koloniene Kongo og Gabon). Forlater Sandefjord som PROFESSOR GRUVEL 22/10-1921. Gikk i ordinær fraktestart ut året. 1922 Ankommer Sandefjord havn 30/03-1922 og legger til på Framnæs mek. Værksted. Går i dokk 05/04 og ut av dokken 24/04. Går fra Sandefjord 04/05-1922 med kurs for fangstfeltet. I fangst på feltene utenfor Kongo og Gabon alle sommersenger, frem til 1926. Gustav B. Bull var ekspedisjonens leder. Vender tilbake til Sandefjord 12/12-1922 og går til verkstedet for opplag. 1923 Går i dokk 15/02 til 07/03-1923. Forlater Sandefjord 09/05-1923 på vei til sommersesongen på kysten av Kongo, med Gustav B Bull som leder. Tilbake til Sandefjord 19/11-1923. Går videre til Fredrikstad 20/11 for dokking. Tilbake i Sandefjord 01/12. 1924 Avgår til feltet 22/05-1924. Gustav B. Bull var ekspedisjonens bestyrer. Tilbake fra feltet og legger til ved Vera Fedtfabrik for lossing 18/11. Forhales til verkstedet på Framnæs 29/11-1924. Dokksettes fra 22/12 til 25/12. 1925 Forhales fra verkstedet 06/02. Avgår Sandefjord for kysten av Portugal og Setubal 07/02-1925 med 3 hvalbåter. Sesongen startet 10/03 og avsluttes 30/05. Produksjonen ble dårlig i dette området. Det ble fanget 133 hval som ga 3.160 fat i utkok. Tilbake i Sandefjord 26/11-1925. Forhales til verkstedet 27/11. 1926 Dokksettes 19/04 til 23/04-1926. Forhales til opplagsplass. Avgår Sandefjord med kurs for feltet 22/05-1926. Tilbake i Sandefjord 20/11 og går rett på verksted. Dokking 27/11 til 01/12-1926. Forhales til opplagsplass 02/12-1926. 1927 På sommeren i fangst på kysten av Fransk Kongo fra 26/06-1927 til 13/10-1927 med seks hvalbåter med Ole Jacobsen som bestyrer. På høsten utleid til A/S Ørnen som transportskip for den antarktiske flåten med bunkers kull for 1927/28 sesongen men forliste etter kollisjon med ismasser utenfor Syd Shetlandsøyene den 10/10-1927

History

1882 Built as a combined cargo- and passenger liner SS BOMBAY by C. Mitchell & Co., Newcastle for Nelson, Donkin & Co., London. Launched on 17/06-1882. Chartered by Shaw, Saville & Albion Line as immigrant carrier. She was the sister ship of SS FLORIDA, she later became FI/F ØRN (A/S Ørnen). 1909 Purchased by Hvalfangerselskabet A/S NOR (Chr. Christensen), Sandefjord. Converted to a floating whaling factory at Framnæs mek. Verksted, with processing equipment and fixed oil tanks. She docked at Nylands Værksted, Kristiania (Oslo) in the new drydock (built by Framnæs mek. Værksted, Sandefjord). The Morgenbladet (newspaper) wrote "this was the biggest ship ever dry docked in Kristiania (Oslo)". She was the biggest floating factory whaling in the Antarctic at that time. She kept her name BOMBAY, and went to the Antarctic for the season 1909/10 for the first time with her two catchers SVIP and SKJOLD. As manager was employed captain Jørgen Øhre. The expedition had two and a half catcher! The reason was that A/S Ørnen and A/S Nor, chartered a catcher from the Faroe based company Emma. The catchers name was FUNDING, and she should deliver every second whale to FI/F ØRN and BOMBAY. The history says that an engineer of the factory ØRN did observe that ØRN had all the big sized whales, and BOMBAY had the smallest--. He asked the gunner of FUNDING, a man from Nøtterøy, the reason why? "Well", replied the gunner, "Mr. Øhre (the manager of BOMBAY) sat in the taxation commission for his home place for many of years, and he gave him a very high tax on his income."(!). 1910 The season 1909/10 the result was 10.000 bbl. The catch consists of 36 blue whales, 53 fin whales og 411 humpback. The season 1910/11 the BOMBAY went to the Antarctic with three catchers. SKJOLD, and two new buildings delivered by Akers mek. Værksted, Kristiania (Oslo), the catcher KLO and NEB. This whaling season was a success. 1911 Also the season of 1911/12 was a success. 1912 A/S Nor (estbl. 10/10-1906) merged with A/S Ørnen (S. L. Christensen), Sandefjord. The future name of the new company was A/S Ørnen. Whaling mainly at the South Shetland Islands. 1913 This summer the contract of whaling manager of FI/F ØRN, Mr. Jørgen Øhre, came to an end. He went to a new career in the Tønsberg based company Hector. As new whaling manager of the ØRN-expedition, former first officer of the FI/F ØRN Mr. Thorvald Larsen was selected for the position. 1914 The process capacity was increased by two new pressure boilers and the open boilers was extended to a higher level. 1915 New manager, Mr Johs. Johannessen was employd as Mr Thorvald Larsen became the new whaling manager of ØRN II 1916 This year the BOMBAY had a wireless telegraph installed in the USA. The season of 1916/17 had a inconvenient start, as the vessel was kept back in England throughout the month of December. Arrived the edge of the ice in Antarctic firstly on 23/01-1917. In spite of the difficulties she manage to get fully loaded on the remaining nine weeks of the season. 1920 On the general assembly on 15/09-1920 a decision was taken of selling BOMBAY. BOMBAY was sent to the whaling in the Antarctic for the season of 1920/21. The price of whale oil started falling at the end of this year. 1921 Arrival Sandefjord on 24/04-1921. At the end of 1920/21 season the oil price had fallen to all time low. All of A/S Ørnens factories arrived Sandefjord their unsold load. Factories was used as storage tankers during the summer. FI/F BOMBAY's oil was transferred to storage tanks at Vera Fedtrafineri, Sandefjord for storage. Shifting to the shipyard and docking in on 16/06-1921, until 20/06-1921 In August, sold to the newly established company A/S Congo (S. L. Christensen, manager) and Gabon (Johannes Dahl, manager), Sandefjord in a packet included catcher HAVØRN. She was renamed PROFESSOR GRUVEL to honour the French Government and cultivate the right to do whaling within the French territorial waters in the colony of Congo and Gabon. Leaving Sandefjord on 22/10-1921 as PROFESSOR GRUVEL. Did ordinary freight trading throughout the year. 1922 Arrived the harbour of Sandefjord on 30/03-1922 and went alongside on the shipyard Framnæs mek. Værksted. Enter the dry dock on 05/04-1922. Refloated from the dry dock on 24/04-1922. Departed Sandefjord on 04/05-1922 heading for the whale field with Mr. Gustav B. Bull as whaling manager. Whaling on the whale fields off the coast of Congo and Gabon every season until 1926. Returned to Sandefjord on 12/12-1922 and laid up at the shipyard. 1923 Dry docking on 15/02-1923 until 07/03-1923. Departed from Sandefjord on 09/05-1923 heading for the summer season on the coast of Congo with Mr. Gustav B. Bull as whaling manager. Returned to Sandefjord on 19/11-1923. Proceed to Fredriksstad mek. Verksted for docking on 20/11-1923. Back in Sandefjord on 01/12-1923. 1924 Departure Sandefjord for the whale field on 22/05-1924 with Mr. Gustav B. Bull as whaling manager. Returned to Sandefjord and went alongside on Vera Fedtrafineri for discharging her cargo on 18/11-1924. Shifting to the shipyard on 29/11-1924. Dry docking from 22/12 to 25/12-1924. 1925 Shifting from shipyard on 06/02-1925. Departure from Sandefjord on 07/02-1925 heading for the coast of Portugal with base in Setubal with 3 catchers. The season started 10/03 until 30/05. The outcome in this area was very poor. The result was 133 whales giving 3.160 bbl. Returned to Sandefjord on 26/11-1925. Shifting to shipyard on 27/11-1925. 1926 Docking on 19/04-1926 to 23/04-1926. Shifting to storage bouy. Leaving Sandefjord heading for the whale fields on the coast of Congo on 22/05-1926. Back in Sandefjord on 20/11-1926 and proceeded directly to the shipyard for repair and docking. Docking in on 27/11-1926 until 01/12-1926. Shifted to storage buoy on 02/12-1926. 1927 In the summer season whaling on the coast of French Congo from 26/06-1927 to 13/10-1927 with her six catchers. Mr. Ole Jacobsen was the whaling manager. In the autumn hired out to A/S Ørnen as transport carrier for the Antarctic whaling fleet in the season 1927/28. Sank with her load of bunker coal after collision with the ice off the South Shetland Islands on 10/10-1927.