



SFJ00319141220001 CAPELLA I i Magdalena Bay 1913. Foto fra boken «Den Moderne Hvalfangsts Historie» bind 2.

1914 DS/Fik CAPELLA I (SFJ003191412)

Type	Dampskip, hvalkokeri steam ship, floating whale factory.	Off.no (IMO): 1104750
Flagg (flag):	NOR	Havn(port): Sandefjord
Byggeår (year built):	1899/02	Bnr (Sno): 433
Bygger (yard):	Russell & Co., Port Glasgow, Scotland.	
Eier (owner):	Hvalfangeraktieselskapet Capella, Sandefjord.	
Disponent (manager):	Johan Rasmussen og Alex. Lange, Sandefjord.	
Klasse (Class):		
Tonnasje (Tonnage):	3.929 brt, 2.920 nrt	
Dimensjoner (size):	L: 344,6'-B: 49,8'-D: 25,9'.	
Lasthåndtering (cargo handling.)	Tankkapasitet for 33.000 fat hvalolje i faste tanker.	
Fangstutstyr. (catching equipm.):		
Navigasjonsutstyr:		
Manøversystemer (syst. for manouvering)		

Dekksmaskineri
(deck machinery):

Kommunikasjon
(comm.):

Kallesignal (Call sign.): MHLV

**Fremdrift
(propulsion):** 1 stempel dampmaskin (steam reciprocating), trippel ekspansjon. 3-sylinder. 364 NHK/ 2.002 IHK. Bygget av Blackwood & Gordon, Port Glasgow, Scotland.

Fart/forbr.
(speed/cons.):

Hjelpemaskineri (aux):

Tot. el. kraft (el.
power):

Kjele(r) (boiler):

Bemanning (crew): 58 pers,

Historikk: **1899** Bygget som **DEN OF OGIL** ved Russell & Co., Port Glasgow, Scotland for SS Den of Ogil Co. (C. Barrie & Son), Dundee, Scotland.
1911 Selskapet A/S Capella blir stiftet. Initiativtaker var hvalskytter Olaf Støkken og hans far. Peder Bogen ble tilbudt disponentstillingen. Ideen var å drive hvalfangst på Australia.
1912 Selskapet registrert 08/01 i Sandefjord med Peder Bogen som disponent.
DEN OF OGIL innkjøpt for GBP 25.000. Innredet som hvalkokeri ved Framnæs mek. Værksted, Sandefjord. Omdøpt til **CAPELLA I**.
Hele ombyggingen kom på NOK 825.000. Det høyeste beløp til da betalt for et kokeri. Daglig produksjonskapasitet var 450 fat. Lasteevne var 30.000 fat hvalolje. Fangstbestyrer var Olaf Støkken. Den sies at «han kunne lukte hval».
I tillegg kom 3 hvalbåter (nybygg), **LINGA I, II** og **III**.
Da det ble meldt om gode fangster på Øst-Afrika, ble det søkt lisens for fangst ved Linga-Linga i Mocambique. Det ble kun 5.600 fat, og underskudd. Søknad om engelsk lisens for fangst i Sydishavet ble avslått.
A/S Capella fikk bruke Andreas Ingebrigtsen konsesjon for fangst på vestkysten av Mexico, som han hadde ervervet 05/10. Konsesjonen var for 10 år og med 4 hvalbåter.

1913 CAPELLA I gikk fra Sandefjord 06/08, gikk via Magellanstredet og videre opp vestkysten av Syd-Amerika til de nådde Magdalena Bay, Baja California, Mexico. Ankom 19/11 etter 96 dager i sjøen. 28/11 kom fangsten på Mexico i gang for sesongen 1913/14.

Det var mange problemer. Proviant som ble ødelagt i varmen, folk som fikk beri-beri, difteri. Kokemaskineriet fikk skade, lang vei til drikkevann. Smugling og fyll.

1914 Man venter på hvaltrekket nordover, men det uteble. 24/05 var produksjonen på 12.000 fat. Man fant da ut at man skulle skifte beite og dro sydover til øya Gorgona, Columbia, kjent for sin store bestand av farlige slanger. Øyene ligger i trekktruten til knølhvalen. Fra 20/07 til 18/09 ble det fanget hval i stekende varme under ekvator.

Peder Olsen Bogen døde 13/08. Firma Peder Bogen ble overtatt av Johan Rasmussen og Alex. Lange, Sandefjord.

CAPELLA I hadde kontakt med bestyrer Amandus Andresen på **SOBRAON** og fikk med seg som frakt 5.000 fat på veien hjem til Europa. Total egen fangst var blitt 14.670 fat.

Grunnet sykdom og problemer med mannskapet ble fangsten avbrutt og kursen satt hjemover via Panama-kanalen, som et av de første skip. Ankomst Sandefjord 04/11. 13 måneder etter at man forlot byen. Av disse måneder var det kun 7 måneder som var blitt brukt til fangst, grunnet lang reise. Kokeriet ble satt i fraktfart og hvalbåtene utleid til den norske marine som bevoktningsfartøy på norskekysten.

1915 CAPELLA I satt i fraktfart fra 05/01.

Grunnstøtte i slutten av juni ved Cape Hatteras, NC, USA.

Reparert i Newport News, VA, USA i tiden 13/08 til 08/09.

Kontrakten ble omgjort etter tilbakelevering, og **CAPELLA I** fortsatte med fraktfarten for samme selskap til en pris av GBP 4.800 fra 30/10. Hun ankom Syd-Georgia 23/12.

1916 Befraktet av A/S Sandefjords Hvalfangstselskap for 5 år, til GBP 16/pr. tdw, for å sikre transportbehovet. Samtidig ble det gjort oppkjøp i selskapet A/S Capella, slik at man fikk aksjemajoriteten.

1917 Senket 10/08 av den tyske ubåten **U 86**

(*Kapitänleutnant Alfred Götze*) i posisjon 54.00N-13.10V, 130 nautiske mil vest av Galway, Irland mens hun var på reise fra Syd-Georgia til Liverpool, England fullastet med hvalolje.

Ifølge norsk sjøforklaring stanset man etter beskytning og ble

deretter torpedert. Ifølge tyske opplysninger ble fartøyet stanset etter at en torpedo bommet, deretter skutt i senk. Selskapet ble derfor uten transportbåt for sesongen 1917/18 og på ekstraordinær generalforsamling 12/10 ble det vedtatt at de ikke skulle drive fangst fra landstasjonen i sesongen 1917/18. Landstasjonen og hvalbåtene **NORRØNA I** og **II** ble utleid til The Southern Whaling and Sealing & Co. Ltd, North Shields, England for GBP 14.000 for denne sesongen.

1920 Selskapet ble besluttet oppløst.

History in English:

1899 Built as **DEN OF OGIL** by Russell & Co., Port Glasgow, Scotland for SS The of Ogil Co. (C. Barrie & Son), Dundee, Scotland.

1911 Company A/S Capella is established. Initiator was whale gunner Olaf Støkken and his father. Peder Bogen was offered a management position. The idea was to hunt whales in Australian waters.

1912 The company was registered 08/01 in Sandefjord with Peder Bogen as manager.

Cooking facilities purchased for GBP 25.000. Converted to a factory ship by Framnæs mek. Værksted, Sandefjord.

Renamed **CAPELLA I**.

The re-construction had a price tag of NOK 825.000. The highest amount until then paid for a floating factory. Daily production capacity was 450 barrels. Loading capacity was 30.000 barrels of whale oil. Whaling manager was Olaf Støkken. It's said that he could smell whale over long distance!

In addition 3 catchers (new buildings), **LINGA I, II** and **III**.

As it were reports of good catches of East Africa, there were sought for hunting licence from Linga-Linga in Mocambique.

The outcome was poor, only 5.600 barrels, and a deficit.

Application for English license for hunting in the Antarctic was rejected.

A/S Capella did use Andreas Ingebrigtsen's license for hunting on the west coast of Mexico, which he had acquired 05/10. The concession was for 10 years with 4 catchers.

1913 CAPELLA I went from Sandefjord 06/08. Went through the Strait of Magellan and up the west coast of South America until they 19/11 reached Magdalena Bay, Baja California, Mexico after 96 days at sea. Hunting began 28/11 for the season 1913-1914.

There were many problems. Provisions that were destroyed in the heat, people got beri-beri, diphtheria. Cookery equipment failed to work. And there was long way to drinking water. Smuggling and drunkenness.

1914 Awaiting whales to move north, but they did not materialize. Production until 24/05 was 12.000 barrels. They decided to seek another whaling ground and went south to the island of Gorgona, Columbia well known for the population of snakes. From 20/07 to 18/09 they hunted whales in searing heat under the equator.

Peder Olsen Bogen died 13/08. The company Peder Bogen was taken over by Johan Rasmussen and Alex. Lange, Sandefjord.

CAPELLA I had contact with whaling manager Amandus Andresen on **SOBRAON** who took 5.000 barrels to his ship on the way home to Europe. Total own catch had been 14.,670 barrels. Due to illness and problems with the crew, whaling was cancelled and sailed home via the Panama Canal, as one of the first ships. Arrived 04/11 at Sandefjord, 13 months after they left town. Of these months was only seven months that had been used for whalecatching, due to the long journey.

The factory was put into freight trade and catchers leased to the Norwegian navy as patrol boats on the Norwegian coast.

1915 CAPELLA I put into freight trade from 05/01. Joined to A/S Sandefjord Whaling Company (Firma Peder Bogen), Sandefjord for 5 years. Monthly rent was set at GBP 6,500. Stranded in late June at Cape Hatteras, NC, USA. Repaired in Newport News, VA, USA in the period 13/08 to 08/09.

The contract was converted after its return, and **CAPELLA I** continued charter for the same company at a price of GBP 4.800 from 30/10. She arrived Southern Georgia 23/12.

1916 Chartered by A/S Sandefjord Whaling Company, Sandefjord for five years, to GBP 16 per dwt, to ensure transport needs. It was also made acquisitions in Company A/S Capella, to accuire majority of shares.

1917 Sunk 10/08 by the German submarine **U 86** (*Kapitänleutnant Alfred Götze*) in position 54.00N-13.10V, 130 nautical miles west of Galway, Ireland whilst on a voyage from South Georgia to Liverpool, England with whale oil. Per Norwegian maritime inquiry stopped by shelling and then was torpedoed. Per German data, the vessel was stopped after a torpedo missed, then shot and sunk.

The company was therefore without transport vessel for the season 1917/18 and at an Extraordinary General Meeting 12/10 it was decided that they would do whaling from the shore station in the season 1917/18. The shore station and catchers **NORRØNA I** and **II** were leased to The Southern Whaling and Sealing & Co. Ltd, North Shields, England for GBP 14.000 for this season.

1920 The company was dissolved

*Kilde: Boken «Den moderne hvalfangsts historie» av Johnsen, «Av hvalfangstens historie» Risting. «Hvalfangst på Syd-Georgia» v/Odd Galteland, Kiærulf obligasjoner og aksjer.
Samlet og bearbeidet av Ragnar Iversen
Sist oppdatert: 20/11-2016 (RI)*