

EN LIVBÅT FORTELLER

Av Jo van der Eynden

Noen vil kanskje huske stiloppgaver fra skoletida av typen: «En bil forteller», «En tomflaske forteller» eller altså «En båt forteller», hvor vi elever ble utfordret til å lage historier om ulike gjenstander. Her er en historie om en livbåt, ikke basert på fantasi, men likevel nokså fantastisk, når vi pusler sammen spredte og sparsomme kilder.

BÅTEN

Egentlig er det en nokså beskjeden og lurvete farkost vi snakker om. Det er en liten båt, bare xxx fot, klinkbygget med band, ikke spant, tverr akter, mer som en jigg som frakter skipsoffiserer til fornøyelser i land, enn en dugelig livbåt som kunne berge folk i havsnød. To par årer. Ikke noe spor etter rigg. Tiljene mangler, malinga flasser, og framme i baugen er det et hull i skroget under vannlinja.

Denne båten ble i sin tid gitt i gave til Lillesand Sjømannsforening og har fram til nå blitt lagret nokså anonymt i et lite rom i Lillesands fredede tollbod, som er en del av Lillesands By- og Sjøfartsmuseum. Men nå ønsker både sjømannsforeningen og museet at denne båten, og historien som knytter seg til den, skal løftes fram og gjøres tilgjengelig i form av en liten utstilling.

Så da er det bare å begynne å nøste...

«CASTOR II»

I akterspeilet kan vi så vidt tyde navnet «Castor II» og Lillesand. Det vil si at denne lettbåten en gang i tiden har tilhørt ei Lillesandsskute ved navn «Castor II».

Heldigvis har både museet og sjømannsforeningen allerede samlet en del stoff fra aviser og andre kilder. I tillegg kan vi dra nytte av nettstedet www.sjohistorie.no, som i sin tid ble initiert av nettopp Lillesand Sjømannsforening. Her finner vi register over nærmere 30.000 skip og mer enn 80.000 sjøfolk. Et imponerende arbeid hovedsakelig utført på dugnad av landets sjømannsforeninger.

Vi finner derfor raskt ut at «vår» båt må være den minste av to lettbåter, tilhørende seilskuta «Castor II», bygget på Flosta i Tvedestrand i 1906 for reder Nils Andreas Lydersen i Kilsund.

Han startet sin rederivirksomhet helt på slutten av 1800-tallet sammen med sin bror og svigerfar, men hadde også egne skip. De disponerte gjennom årene 6 dampskip og flere seilskuter av jern, innkjøpt fra England.

Vi befinner oss altså på begynnelsen av 1900-tallet. Alle vet at seilskutetida går mot slutten. Dampskipenes andel av kystfarten og den oversjøiske trafikken øker. Seilskuter går på billigsalg.

Likevel finner altså dette lille rederiet i Kilsund på Flosta det interessant å bygge, ikke bare en, men to, mindre seilskuter i tre på det lokale verftet:

Først «Castor I», sjøsatt i 1903: en tremastet toppseilskonnert på 98 netto registertonn, og så «Castor II», sjøsatt bare tre år senere. Også den en tremastet toppseilskonnert (eller bramseilskonnert om du vil), men litt større: 91,4 fot lang, 23,4 fot bred, og 9,9 fot dypgående. Nettotonnasje 115 registertonn.

Takket være Aust-Agder-Arkivet får vi til og med vite at skipsbyggermester for begge disse skutene var Søren T. Olsen og vi kan til og med studere byggeregnskapene, hvor det framgår at kostnadene for de to lettbåtene til «Castor II» var på (hele) kr. 115.

Men kanskje mer interessant er det å spørre seg hvorfor rederne i Kilsund fant det interessant å investere i nybygg av to relativt små skonnerter, på en tid hvor tre i økende grad ble erstattet med stål i skipsbyggingen og seilskip ble erstattet med dampskip.

NEWFOUNDLANDSFARTEN

Som en følge av overgangen fra seil til damp, oppsto det noen «nisjemarkeder» hvor seilskipene fortsatt kunne gjøre nytte for seg. Mest kjent er kanskje farten mellom Australia og England som redere på Åland investerte i. De kjøpte utrangerte seilskuter, hovedsakelig fra England, som ble satt inn i frakt av korn mellom Australia og de britiske øyer. Hele poenget var at frakten med seilskip tok mye lengre tid enn med dampskip, og at lasten derved kunne lagres gratis om bord, underveis, mens kornlastene som ble fraktet med dampskip var avhengige av å leie dyre kornlagre i de engelske havnene.

Når det gjelder Nils Andreas Lydersen i Kilsund vet vi at han hadde en karriere som sjømann før han ble reder. Han hadde seilt skipper på flere skuter, og som

styrmann hadde han studert i England for å lære seg engelsk og handelskorrespondanse.

Det er ikke urimelig å anta at han her gjorde seg kjent med den såkalte «Newfoundlandarten» som engelske skuter fra Devon og Cornwall hadde drevet i generasjoner. Farten ble drevet av mindre skonnerter og ketcher som hentet klippfisk fra havnene på Newfoundland og Labrador og fraktet dem til havner i Spania, Portugal og Italia. Som returlast hadde de europeisk salt.

Handelen med torsk mellom Amerika og Europa har røtter langt tilbake i historien. I tillegg til det vi vet om Leiv Eirikson og de norrøne bosettingene på Newfoundland, så kan vi lese at John Cabot, som hevdet å ha oppdaget Newfoundland i 1497, rapporterte at «the sea was swarming with fish». Og i mange hundre år var torskefisket på Newfoundlandsbankene kjent som det rikeste i verden. Franskmenn, baskere og portugisere oppsøkte tidlig disse fiskefeltene og engelskmennene fulgte. Og fra 1713 fikk Newfoundland status som engelsk koloni.

Den økende bofaste befolkningen på Newfoundland overtok etter hvert initiativet i fiskeriene fra de tilreisende fiskerne, og ved slutten av Napoleonskrigen (1807 - 14) var det engelske fisket nærmest opphørt. Men i fraktefarten over Atlanteren forble de aktive.

Den største og beste fisken gikk til Spania, Italia og Portugal, den minste og hardest tørkede gikk til Brasil, mens Vest-India måtte ta til takke med de dårligste kvalitetene.

Grunnen til at disse småskutene kunne finne en fortjeneste i denne farten var hovedsakelig at de små fiskerihavnene på Labrador og Newfoundland ikke ga rom for større seilskip og dampfartøyer. Og mot slutten av 1800-tallet må altså denne farten ha vært lukrativ nok, til at også norske redere engasjerte seg. I tillegg deltok blant annet Frankrike, Island og USA i den internasjonale klippfiskhandelen.

Spesielt for Norge var vel kanskje at de norske skutene som seilte på Newfoundland og Labrador i praksis drev i direkte konkurranse med den økende eksporten av norsk klippfisk som i stor grad gikk til de samme markedene.

Men i følge historikeren Kjell Knudsen var den norske Newfoundlandsflåten på slutten av 1800-tallet hovedsakelig hjemmehørende i byene på Sørvestlandet som Haugeseund (36), Stavanger (25), Skudeneshavn (11) og Mandal (11). Ifølge Norsk Veritas var det i perioden 1885 – 1915 i alt 95 norske skuter engasjert i Newfoundlandsfarten, hvorav altså 2 hadde hjemmehavn i Kilsund på Fløsta.

CASTOR I OG II

Det må altså være kjennskap til denne farten som gjorde at Nils Andreas Lydersen tok initiativ til bygging av to toppseilskonnerter på Flosta. «Castor I» eide han sammen med sin bror og svigerfar, mens «Castor II» var hans alene.

«Castor I» ble riktignok først satt i vanlig nordsjøfart og videresolgt etter bare to sesonger, mens «Castor II» hadde i alt 9 sesonger på Newfoundland i perioden 1906 - 1914, før den ble solgt til rederiet «Gustav Pedersen Lindeberg & Sønn» i Lillesand (1916). Den ble da rigget om og fikk installert motor.

Et bilde av farten på Newfoundland kan vi få av skipsjournalen for sesongen 1908/09:

Etter å ha forlatt Tvedestrand via Flekkefjord og Liverpool, ankom «Castor II» Cadiz i Sør-Spania. Etter å ha lastet salt, forlot hun Cadiz 2. juni for St. John, hovedstaden på Newfoundland. Her ankom hun den 8 juli, etter en drøy måneds seilas. Herfra ble hun dirigert til Occasional Harbour for å laste klippfisk.

Først 3. oktober var hun klar for Atlanteren igjen, med kurs for Gibraltar, hvor hun ankom allerede kunne fortøye 27. oktober. Så bar det videre til Genova, hvor hun ikke ankom før 12. desember. Muligens på grunn av dårlig vær, eller på grunn av forsinkelser/reparasjoner i Gibraltar.

Fra Genova gikk turen videre til salthavnen St. Ubes i Portugal. Derfra via Truro i England til Arendal, antagelig lastet med kull. Etter en slik rundtur på 9-10 måneder, var det tid for nødvendig vedlikehold, før det var «på'an igjen».

Litt pussig er det at «Castor I» også seilte på Newfoundland i samme periode, men da med eiere fra Mandal. Og ikke nok med det: «Castor I» ble også solgt til det samme lillesandsrederiet i 1917. Men allerede året etter ble skipet skutt i senk av en tysk ubåt utenfor Egersund, etter at mannskapet var blitt kommandert i livbåtene. De klarte å ta seg inn til Rægefjord og videre hjem til Lillesand.

«Castor II» overlevde imidlertid selve krigsårene, men skulle likevel bli et krigsoffer.

EN SJØULYKKE

Den 9. mars 1919 forlot «Castor II» Sunderland i England, lastet med kull for Porsgrunn, men skulle aldri komme fram. I Lillesandsposten for 18. mars sto det å lese:

«Efter telefonhenvendelse til oss har dampskibet "Ters" ved ankomsten til Kristiania rapportert å ha opptatt en av motorskonnert «Castor II»'s livbaader

med en død mann om bord.

«Castor II» avgikk søndag 9. mars fra Sunderland med en ladning kull bestemt for Porsgrund. I siste halvdel av forrige uke var det jo et svært vær på sjøen. Men «Castor II» var et sterkt og godt skib, og allting var i tip top stand etter utbedringer ved verkstedet i Kristiansand, så om skibet er gått til bunds, er det all grund til å tro at det skyldtes en mine. Skibet var fullt assurert. Det var utstyrt med de fullkomneste redningsmidler: To livbaader, hvorav en med motor, og dessuten redningsflaade. Det er ennu mulighet for at mandskapet i den annen livbaad kan være optat av forbiseilende skib...»

Det viste seg at den døde sjømannen var Manfred Haagensen fra Lillesand, matros om bord på «Castor II», og det ble konkludert med at skipet mest sannsynlig hadde blitt sprengt i filler av en drivende mine. En fryktet skjebne for mange sjøfarende i kjølvannet av 1. Verdenskrig.

De øvrige omkomne var:

Kaptein John Terjesen, Lillesand
Styrmann Albert Kurtze, Lillesand
1. maskinist Karl Wold, Kristiansand
2. styrmann P. Edvardsen, Kristiansand
Lettmatros Thorvald Arntsen, Høvåg
Lettmatros Thomas Arntsen, Vestre Moland
Stuert Arthur Arntsen, Vestre Moland

LIVBÅTENS SKJEBNE

Livbåten skal ha blitt funnet og berget av mannskapet på motorkutteren «Sverre I» under sildefisket den 16. mars 1919, 2-3 nautiske mil vest av Storholmen fyr utenfor Ålesund. Livbåten fungerte noen år som lettboat om bord på «Sverre I», før den i 1926 ble overtatt av Steinar Kjerstad fra Lepsøya utenfor Ålesund. Han kunne fortelle at båten ble brukt til litt småfiske, men at den havnet i opplag i naustet etter at den hadde drevet på land og fått en skade i skroget.

Han var ukjent med livbåtens forhistorie, og først etter mange år oppdaget han at navnet «Castor II» så vidt var synlig under malingen i akterspeilet. Det fikk ham til å begynne å nøste i historien og spore båten tilbake til rederiet i Lillesand og forliset i 1919. Noe som resulterte i at livbåten ble gitt i gave til Lillesand Sjømannsforening. Etter at den en periode var utlånt til en utstilling på Norsk Maritimt Museum, er den nå «hjemme igjen og skal altså stilles ut i Tollboden som er en del av Lillesand By- og Sjøfartsmuseum.

Jeg begynte med å karakterisere den som en nokså «beskjeden og lurvete farkost». Men – etter å skjønnt at denne båten faktisk har krysset Atlanteren bortimot 20 ganger, at den overlevde minesprengningen i 1919 og i tillegg har hatt 7 sesonger på sildefiske på Vestlandet, så må jeg innrømme at jeg ser på den med litt mer respekt der den ligger i dag.

Kilder:

WWW.Sjohistorie.no / Lillesand Sjømannsforening

Lillesand By- og Sjøfartsmuseum

Lillesandsposten 18.03.1919

Kjell Knudsen, Aust-Agder-Arkivet: «Skonnerten «Castor II» av Tvedestrand (Agderposten 03.07.1999)

Kjell Knudsen: «Salt og klippfisktransport», UiB, 1987

Oktober 2021