

1 Bark "Inger"

2 av Johnny Sørensen

Bark «Inger» som opprinnelig het "Marie & Käthe" var tyskbygd, og hørte hjemme i Tyskland før den ble innkjøpt til Tvedestrand i 1885. «Inger» (ex "Marie & Käthe") ble bygd ved et verft i Rostock i 1875. Rostock ligger i dag i Øst-Tyskland. «Inger» var spantet opp av tre og hadde følgende mål: lengde 123,9 fot, bredde 29 fot og skuten var 17,3 fot dypgående, og var på 405 br. reg. tonn.

Det var skipsreder Carl Bech i Tvedestrand som var den første norske eier av barken. Før barken ble innkjøpt til Norge, hadde den seilt på norske havner en rekke år, slik at skuten ikke var ukjent her. «Inger» var en «uhellskute». Den var stadig belastet med mindre uhell. I slutten av 1890-årene led den havari ved Kristiansand. Den drev på land i snøtykke og pålandsvær. Før man visste ordet av det var den kloss opp under land hvor fjellet gikk rakt i sjøen. «Inger» hadde imidlertid en dyktig los ombord og fikk manøvrert skuten klar og inn til havn. Der gikk den på en båe og sank. Den ble imidlertid hevet igjen. Den senere skipper ombord, Hans Bernhard Gundersen fra Brevik fortalte i et intervju med Jac Lund-Tangen i 1937 at han hadde kommet i prat med en mann en gang som hadde vært ombord i skuten tidligere, og han hadde fortalt: *«Men, det er jo den forhenværende "Marie & Käthe". Jeg hadde aldri annet enn uhell så lenge jeg var ombord i den».*

«Inger» ble hjemmehørende i Tvedestrand frem til 1899 da den ble solgt til Brevik. «Inger» var forsikret i Arendal Forsikringsselskab i den tiden den hørte hjemme i Tvedestrand. «Inger»s reder, Carl Bech var en reder av dimensjoner i Tvedestrand. Han var opprinnelig fra Drammen, men kom til Tvedestrand i 1860 og bygde seg opp et stort rederi her. Han var en meget dyktig forretningsmann og bygde en rekke skuter i Tvedestrandområdet. På Skuggevik lot han bygge «Freden», «Imacos», «Ellida». Av skuter han kjøpte inn fra utlandet kan nevnes: «Inger», «Autocrat» og «St. Jago» i 1885, «Fido» i 1887, «Carl Bech» og «Winnifred» i 1889. Det første stålskip i hans flåte, «Odd» ble bygd på Fevik i 1890. Carl Bech var også politisk engasjert i Tvedestrand, og var med i kommunepolitikken. I 1893 ble skuten flyttet over Ita Bechs rederi til A. Berentsens rederi, også Tvedestrand. Berentsen hadde «Inger» i 6 år, så ble den solgt til Brevik.

Omkring skutens fart på den tiden så er det å tro at den i alt vesentlig seilte på Nordsjøen. Da «Inger» ble kjøpt av Zacharias Christensen i Brevik i 1899 korn den i isfart. I Tvedestrand-området var det så godt som ingen eksport av naturis, mens Brevik var en av Norges største eksportbyer av is på den tiden. Nesten samtlige av Breviks skuter var engasjert i is-traden ved århundreskiftet. Mesteparten av isen ble eksportert til England, men en del ble også eksportert til Frankrike og Belgia.

Da Zacharias Christensen ble reder ble Hans Bernhard Gundersen fra Brevik skipper ombord, som tidligere nevnt. Og hadde det vært uhell med skuten tidligere, fortsatte disse også nå. Gundersen fortalte at på den første turen han førte skuten over til England kom en steambåt og kuttet av stevnen og gallionsfiguren på «Inger». Det vat ved innløpet til engelsk havn. Dette fikk de full erstatning for ved sjørretten. På neste tur rev en engelsk steambåt klyver-bommen av skuten i Themsen-munningen. Og slik

fulgte uhell på uhell. Gundersen forteller videre at etter at skuten ble solgt til Jacobsen & Co. i Langesund fortsatte uhellene å følge «Inger». En gang kom den inn til Kristiansand med brukket mers-stag, og senere da den lå i dokk i London og vannet sank, ble den spiddet av en påle som stod opp fra havbunnen.

3 «Inger»s siste reis.

Da «Inger» ble solgt til Jacobsen & Co. i Langesund i 1904 fortsatte den i Nordsjøfart, men allerede i 1906 gjorde «Inger» sin siste tur. Det var ikke noe dramatisk forlis som gjorde slutt for «Inger». Nei, det var et av disse evindelige uhellene skuten til stadighet ble utsatt for som ble dens bane. Dette var våren 1906. «Inger» hadde en last med is over til England. Islasten var bestemt for London, nærmere bestemt Gravesend lengre ute i Themsen. «Inger» kom inn fullt lastet med is. Det var om kveldingen. I påvente av kaiplass neste dag, ankret den opp på redan. På natten ble «Inger» pårent av et engelsk steamskip. «Inger» fikk så store skader av kollisjonen at den ble kondemnert - d.v.s. at skadene var så store at det ikke var forsvarlig å sette skuten i sjødyktig stand igjen. I Forlisrapporten til Aarvog for Norges Handelsmarine, 1909 kan man lese: «Kollision 11. april Gravesend. Kondemnation.

BK «Inger» (H. TM.S.) av Langesund, blev under skibets henliggen tilankers ved Gravesend islastet, natten til 11. april paaseilet av dls. «Umtata» av London og blev saa beskadiget, at den senere blev kondemnert.

Sjøforklaring i London 14. april

Sjøinspektøren i Søndensfieldske distrikt fandt, at da «Inger» laa tilankers med lanterner og vakthold i orden, er der intet at bebreide den, og at aarsaken til kollisjonen er feilagtig manøvre av dls. «Umtata». Saken er efter sjøinspektørens innstilling henlagt.»

4 Skipsfører Amt Olsen

«Inger»s siste fører var kaptein Arnt Olsen i Langesund. Han var født i Langesund og kom til sjøs ganske tidlig. I ung alder ble han styrmann og senere kaptein. Han var en av rederiet Jacobsens & Co.' mest ansatte skipsfører. Da seilskute-epoken gikk ut og rederiet Jacobsen & Co. gikk over til damp, var Arnt Olsen blant de første i rederiet som ble kaptein på rederiets dampbåter. Den første båt Olsen fikk føre var d/s «Flukt». Da rederiet kontraherte et nybygg ved Langesund mek. Verksted i 1919 fikk han dette skip å føre. Det var d/s «Terneskjær». Det forliste i et dramatisk forlis 2. november 1924 ved Island. Jacobsen & Co. var et rederi i Langesund som hadde en ganske stor flåte opp gjennom årene. I boken «*Fra Langesunds historie*» av Jac Lund-Tangen kan man lese om alle de skuter og steamskip som dette rederiet hadde.

Mennene bak Jacobsen & Co. var daværende kemner, dampskipsekspeditor og mangeårig ordfører Hans Jacobsen samt Hans Petter Jacobsen. Rederiet var i virksomhet i Langesund fra århundreskiftet og frem til ca. 1930.

5 Hans Bernhard Gundersen

Se boka til Jac Lund Tangen "I nære og fjerne farvann" side 93 og 94.

Brevik hadde mange stolte skippere i seilskutetiden. Blant dem finner vi Hans Bernhard Gundersen. Han bodde på Øya i Brevik, nærmere bestemt det som i dag heter Skipsbakken 10. I parentes kan bemerkes at Skipsbakken burde kanskje hatt navnet Skipperbakken, for både i Skipsbakken 8, Skipsbakken 10 og Skipsbakken 12 bodde det skippere i seilskutetiden. Og selv i dag bor det en seilende skipper i Skipsbakken 10 (Ola Bratting).

Nå kom vi kanskje på siden av det vi opprinnelig skulle frem til nemlig Hans Bernhard Gundersen. I en avisartikkel fra 1. jule 1937 har lokalhistorikeren Jac Lund-Tangen i Langesund skrevet om Hans Bernhard Gundersen. For at dagens lesere også skal få glede av Jac Lund-Tangens artikkel har vi tillatt oss å klippe fra avisen, og vi lar Jac Lund-Tangen føre pennen:

«Tredve år av sitt liv har skipsfører Hans Bernhard Gundersen i Brevik tilbragt under så vidt forskjellige himmelstrøk som New York roveret og Breviks-strømmen. Han har broderlig fordelt tiden med femten år på hver plass. resten av sin lange arbeidsdag - han går nå i sitt åttiende år - har han tilbragt ombord i seilskuter i forskjellige farvann.

6 I Rockefellerers tjeneste på New York havn.

Skipsfører Gundersen hadde henimot ti års fartstid og fullført styrmannseksamen bak seg da han emigrerte til Amerika i begynnelsen av 1880-årene. Han havnet i New York. Her kom han i tjeneste hos selveste John D. Rockefeller, idet han ble ansatt på en av Standard Oils taubåter. Arbeidsfeltet var New York farvannet. I 15 år «Gjennomtrålet» han denne verdenshavn og dens forbindelser. Øvre og Nedre New York Bukt, Hudson River eller roveret ut mot Atlanterhavet. Han forteller videre at det var syv taubåter i Companiet. Standard Oil er Rockefellerers moderselskap for alle hans senere foretagender. Såvel Gundersen som de andre folkene på taubåtene, kom temmelig i nær kontakt med den mektige pengefyrste. For Rockefeller gjorde bruk av en taubåt når han skulle reise fra New York ut til sitt flotte landsted. - Da måtte vi gå over taubåten fra dørk til mastetopp, pusse og vaske og strekke solseil på akterdekket. Alt måtte være så pent og komfortabelt som mulig.

7 De første år til sjøs.

Sin førstereis hadde Gundersen med skonnert «Ingeborg Anna», fører August Amundsen, Trosvik. Så var han med andre skuter som skonnert «Sleipner» tilhørende N. W. Coch og bark «Parana». Atten år gammel tok han styrmannseksamen. Sin første styrmannsjobb fikk han med skonnert «Mac Mahon». Så var han styrmann med en skonnert som ble bygd i Brevik for N.W. Cochs regning. - Den ble kalt «Vidfame» men ble ikke akkurat noe vidfaren av seg for den fartet mest i nære farvann, sier Gundersen.

Med en annen skute, bark «Brevig», hvor han var 2. styrmann, hadde han flere stormfulle turer fra Canada til England med pitchpine bjelker. Særlig en tur så det farefullt ut. De fikk nemlig overvann på dekket og dermed begynte de svære 12-14 tommers bjelkene å bevege seg. De virket rent som rambukken og man var redd skolter m.v. skulle bli slått ut. Men - de nådde England i forholdsvis bra form. Senere var han styrmann med skonnertskip «Athenian», tilhørende Røe & Co.

Da Gundersen kom hjem fra Amerika, gikk han med i et skipsaksjeselskap som kjøpte en bark «Inger». Gundersen var fører i de tre årene selskapet hadde skipet. (Gundersens befatning med «vår» bark «Inger» har vi omtalt tidligere i heftet.)

Senere førte Gundersen bark «Hafrsfjord» tilhørende Stoesen, Brevik. Så var han styrmann på «Adele» og forliste med den i en raka storm ved Orkenøyene. - Jeg har hørt om mange slags berginger, sier Gundersen ved omtalen av dette forlis, men det som vi var ute for her var temmelig ualminnelig. Skuta brakk nemlig tvers av og hele forskipet svinget rundt og dannet den fineste bølgebryter-molo. Vi fikk båt ut og kunne ro i land ganske bedagelig. Et par av mannskapet som hoppet i sjøen for å svømme i land, så vi ikke mere til.

8 På Breviks-strømmen

Gundersens seneste virkefelt var som fergemann på Breviks-strømmen.

Fra Brevik indre havn ca. 1890. Av bildet kan man se at Apotekergården ikke var bygd på denne tid. Nåværende Schilbredgård var dengang bare et lite hus. Den lille motorfergen ble bygd først. Men så fant de ut at den var for stor og så bygde de en på størrelse som en alminnelig storbåt. Det var den vi kalte «Loppa». Senere bygde de om den andre feden og fikk bedre maskin. Men den fergen ble snart for liten. Gunnar Gunnstrøm på Åsen og jeg var de første som begynte med motorfergen. Rett som det var stanset den og vi måtte ha prammen klar. Vi kjørte i mange år med «Loppa» og bilferga. Trafikken øket stadig og det ble flere fede-folk. Jeg husker bestyreren for ferga den gang, unge Stoesen, havnefogden, engang sa: «I dag har det vært mange biler.» (Og det hadde det også, for vi hadde frakta over 9 stykker). Det var mye plunder med å fa bilene ombord til å begynne med. Vi måtte bygge opp med planker. Vi hadde det så travelt mange ganger at vi knapt rakk å spise. Og det hendte jo at ferga drev avgårde. Da kom Pedersen med skøyta si og gav oss en hjelpende hånd. Vinterne kunne være leie av og til. En gang var snesørpa så tykk at vi måtte ha tauer i land for å få snudd ferga.

Johnny Sørensen: Bark «Inger»

Utgitt av Brevik Historielag i samarbeid med Alf Jacobsens trykkeri 1985. - 12 s.

[Porsgrunn biblioteks hjemmeside](#)

[Søk i bokbasen](#)