

Erfaring fra prommen i Kvåsefjorden berget barken «Norden» fra forlis i orkan i Karibien

Odd Aksel Bergstad, 2026

Skipsfører Hermann Johnsen fra Hæstad seilte verden over i mer enn 50 år, på flere ulike skuter. I 1894 førte han Kristiania-barken «Norden» ut fra Mobile, Alabama på vei til Durban i Sør-Afrika. Orkanen holdt på å ta dem, men ved en snarrådig manøver og godt sjømannskap berget han skute, mannskap og hustruen (!) fra forlis.



Hermann Johnsen forteller om sine opplevelser:

«Den 3. okt. 1894 avgikk jeg med stålskib "Norden" fra Mobile til til Port Natal. Kommet ned til utløpet sa losen, jeg burde ankre, da barometret falt meget. Jeg fortsatte allikevel, det var god vind og godt vær. Kommet ut nogen mil fra land, efterat losen var gått fra skibet, begynte vinden å friske herlig med sterkt fallende barometer og en fryktelig truende luft. Alle seil blev bjerget så hurtig som mulig. Nu var vinden allerede øket til sterk orkan med fryktelig oprørt hav.

Skuten la sig over så at rånåkkene tok vannet på bølgetappene. Lasten bestod av 3 tiere svrere pitchpinebjelker med 10 jernsurringer, og olje blev stadig benyttet for a dempe på brottene. Men alt synes å hjelpe



lite, da havet var så voldsomt og orkanen så rasende at vann og luft stod i røk. Skuten var kantret over til stb.side og seilet for b.b. halser med baugen mot orkanens sentrum uten komando.

Dekkslasten begynte nu å løsne og der ble arbeidet surring hvor man kunde komme til, for hvis den brøt løs var undergangen sikker. Vi hadde da opbrukt all olje som var på dekk. Hadde ett fat olje liggende forut i kollisjons rummet, men for å komme til måtte luken åpnes. Ikke før var lukten åpenet, føret fryktelig brått styrtede over oss og slo både oss og våre redskaper langt inn under bakken og nesten fylte kollisjonsrummet. Alt så nu håpløst ut. Orkanen raste verre enn noensinde, så hav og luft stod i et råk. Det sværeste syn jeg har vært vidtne til i mine 55 ar som sjømann. Etter 1 1/2 ettmåls forferdelige anstrengelser syntes alt vart strev fruktesløst, idet dekkslasten begynte å løsne og dermed slå skuten i stykker. Det sa nu meget trist ut, særlig da jeg visste vi fulgte orkanen, idet vi lå på feile halser.

I mitt sovekammer, som var paa den side som til sine tider var langt under vann, oppholdt min hustru sig. Hun tilbrakte fryktelige dager, idet hun om natten alltid var i belgmørke, og om dagen hadde et glimt av lys, når skuten var oppe på bølgetoppene. Jeg hadde vært nede for å se til hende, og vilde krype opp på dekket igjen, møtte jeg et underlig syn, idet en hel del store delfinner var inne på halvdekket. Skuten lå nemlig med skylightet i vann, tross 7 fots poop, som vi benevnte det til sjøs. Kravlede meg op til luvart og lente mig til rekken og bad Gud om frelse. " Ja gud, nu kan jeg ikke mer; forstår heller ikke å gjøre noe mer til vår redning. Skal vi nu gå inn i evigheten, da må du frelse oss."

Da lød liksom en røst til meg, om hvorledes jeg som smågutt hadde ligget og boltret mig i prammen på Kvasefjorden. Ved å sette en hanefot på en år og bruke den som drivanker for prammen, erfarte jeg at sjøen hadde liten eller ingen kraft, når den kom til prammen, som var fast i bukten av tauget, idet den falt ned når den skulle over åren.

Nu hadde jeg ideen. Hadde også de materialer der behøvtes. På Kvasfjorden var små sjøer og liten båt. Her var store sjøer og stor skute, men måtte ha, samme virkning i forhold, om det bare var mulig å få utført dette på en katret skute i en rasende orkan.

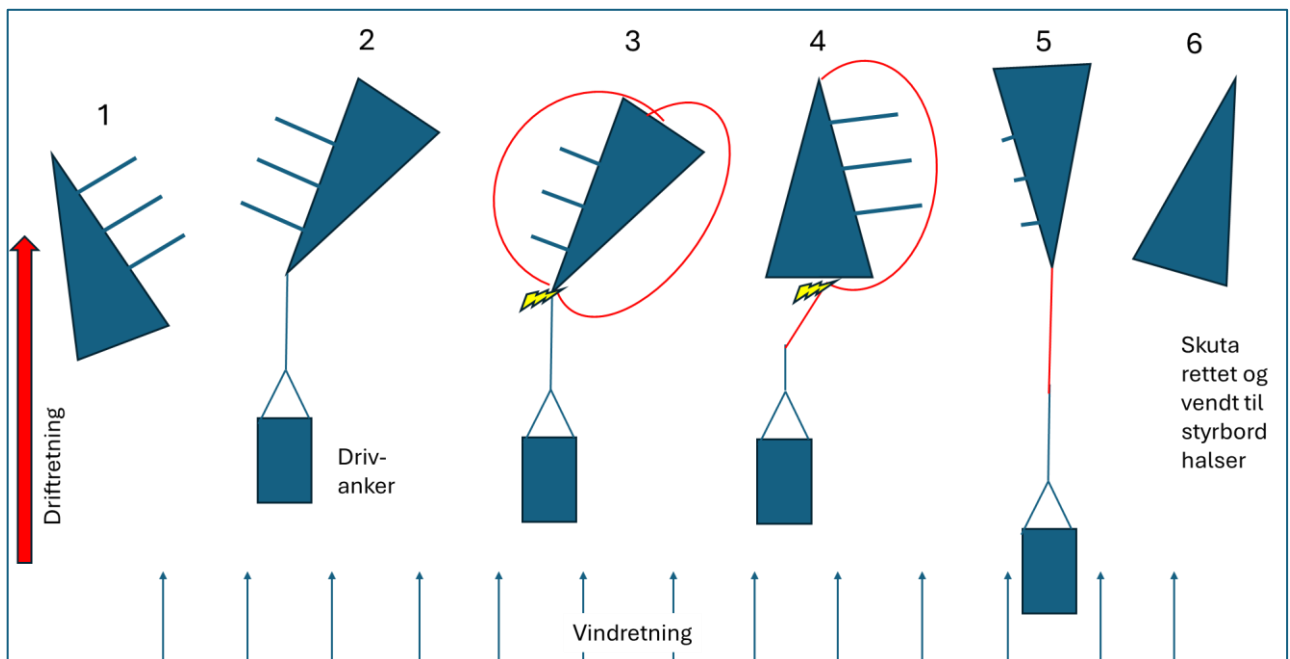
Jeg kravlede mig da langs lu side og bort til styrmennene og mannskapet, som opholdt sig på den del som var over vannet. Fortalte hvad der var kommet mig i tanker som siste redningsmiddel. Det lyktes oss å få flåten i stand ved å surre 10 store re 10 toms planker på en tykk ny 7,5 toms manillatrosse med et par favners mellemrum, og med kryssbenn så plankene måtte hales gjennom disse veldige bråttsjøer på tvers, altså ikke kunde svinge sig langs med trossen. Da alt var klart og vi skulde ha flåten på vannet viste det sig a være et fruktesløs arbeide, i det vi ikke kunde få flåten fra skibet, men i denne rasende orkan blåste opefter både skute og rigg som papirstrimler.

Men det sto klart for mig at det var Gud som hadde gitt mig disse tanker som siste redningsmiddel, og det måtte prøves en gang til. Fikk da fjemet de 2 planker nærmest enden på trossen og plassert dem lenger inne på denne. Satte på enden av trossen det minste anker vi hadde ombord. Da alt var i orden lot vi ankeret gå, som tok hele flåten med sig, og så mange planker med under vannet at dette lille ca. 200 kg. anker fløt. Nu blev både anker og flåte til et virkelig drivanker og skuten svingte nesten op mot flåten. Vi hadde ca. 40 favners trosse, men det viste sig at det allikevel at det var for lite, i det det allikavell kom en sjø og slo ned en planke i bakken. Stakk så ut til 80 favner, og der lå skuten aldeles klar av bråttsjøer, i det flåten som av skibet blev trukket gjennom vannet med minst 4 miles fart døivet bråttsjøene.

Skuten rettet sig da op flere fot, men det var fremdeles langt under vann med st.b side. Dette bevirket at dekkslasten begynte å gå løs og slå i stykker den skidensom lå under, så skuten måtte vendes så vi fikk den havarerte siden opp, ellers kunde den jo synke hvert øyeblikk. Men hvorledes vende med en kantret skute i slikt oprørt hav i en rasende orkan?

Men nu gav Gud tanker og krefter. Fikk nu fatt på en stor trosse (pertlinen) og tok den ut fra st.b. baug og maned med livsfare denne trosse langs st.b. side, som lå under vann med nedbrukket rekke og rundt akterenden. Her og der heftet til riggen med bensler for ikke i hefte noget sted idet skuten skulde vende. Lot denne trosse løpe rundt akterenden op til lu låring, hvor en tykk stropp var anbragt og fastgjort til pullerne og sterk nok til å holde skuten, når den under vendingen fikk akterenden mot vinden.

I denne stropp løp trossen igjennom og fortsatte langs b.b. side forut til flåtetauget og fastgjordes heri. Nu var alt klar til baut. Nu søkte mannskapet sikkerhet hvor de best kunde, undtatt dem som måtte forbli på bakken for å la gi flåtetauget, når signal dertil gas, og den som skulde hugge over stroppen akterut når skuten fikk akterenden mot vinden.



Stilisert framstilling av manøveren utført for å få barken «Norden» vendt mot vinden med drivanker og dernest komme på styrbord halser. Røde kurver er tau (som egentlig lå stramt rundt skroget), og «lynblinkene» indikerer hvor trossene ble hogd av for å løyse ut tauene i hurtigstegene 3 og 4.

Nu blev trossen løst forut, og i nogle sekunder svingte skuten i dette fryktelige hav og storm med akterenden opp mot vinden. I samme øyeblikk blev stroppen kuttet og trossen fra st.b. baug tok da skibet op mot vinden, og fikk således den havarerte side opp.

Og vel mest av alt, fikk skuten på de rette halser. Etter nogle timer for st.b. halser, fikk vi blikkstilte og skuten rettet sig op og var aldeles tett som før tross st.b. side var adskillig beskadiget.

Den 8. okt. hadde vi stille og fint vær, men hadde ødelagt nesten hele vannbeholdningen av saltvann. Søkte derfor Havana som nødhavn og for å få ordnet litt med både skuten og

dekkslasten som måtte stues om. Etter nogle dager fortsattes til bestemmelsesstedet Port Natal.

Med dette skib er både min korteste og lengste reise utført, idet den dypt kullastet gjorde reisen Cardiff-Buenos Aires på 40 dager, mens den tok hele 5 mnd. fra Ost-India til New York.

Seilte på Afrika under hele boerkrigen og likeså holdt det gående nesten hele verdenskrigen. Blev stoppet av tyskerne i Sydhavet og tatt av engelskmennene i Nordhavet.»

Om Herman Johnsen:

Styrmann og skipsfører født på Hæstad i Høvåg 10/7- 1851. Gift 1875 med Albertine Nathalie Johansdtr. fra Helløya. Bosatt i 1900 på Ulenæs i Fjære, i 1910 i Dronningengt. i Kristiansand og i 1920 i Grimstad. Død i Grimstad 1937. Fire barn: Josefina, Jørgen, Amanda, Hjalmar.

Om stålbarken «Norden» av Kristiania, seinere Tjøme:

<p>NORDEN Nasjon: Norsk Type: Bark Byggeår: 1891/92 Byggested: Grangemouth, Skottland Verft: Grangemouth Dockyard Co. Endelig skjebne: 30/4 Table Bay - Fiji. Ballast. Strandet, vrak 1901 /6 på Tina, Fiji-øyene. Vraket solgt for 325 pund.</p> <hr/> <p>Materiale: Jern/stål Tonnasje: 780 brt 724 netto Mål: 193,0 -32,3 - 16,4</p>	<p>Hjemsted: Kristiania 1892/91-99 Tjøme, Tønsberg 1899-1901</p> <p>Farter: Copra Tra.</p> <p>Skipsfører: Herm. JOhnsen 1892/91- T. P. Terjesen 1896- Torgersen -1901</p> <p>Eier: S. Hansen 1892/91-99 O. J. Olsen 1899-1901</p> <p>Andre opplysninger: Reise: Rio de Janeiro - Fiji-øyene på 59 dager.</p> <hr/> <p>Tonnasje [no]: 780 bruttoton [no]</p> <hr/> <p>Tonnasje [no]: 724 nettoton [no]</p> <hr/> <p>Lengde [no]: 193,0 foot</p> <hr/> <p>Bredde [no]: 32,3 foot</p> <hr/> <p>Dypgående [no]: 16,4 foot</p>
---	---

Kilder:

Skipsførerens egen historie gjengitt fra www.sjohistorie.no som refererer til *Arild Nordskogs samlinger*. Det er mer informasjon om Johnsens seilingshistorie på dette nettstedet.

Data om fartøyet og foto av maleri: KulturNav, Malmstenregisteret:
<https://kulturnav.org/c8f69f72-e1fb-48a5-ae7a-9c545902bfab>

Skrevet etter tips fra Øystein Nilssen, Ulvøysund