

# Klipperbarken "Berean" av Langesund – litt om seilskipets historie og skjebne

Av  
Knut Bjerke

## 1 Forord

I Langesunds boken "Fra Langesunds historie"<sup>1</sup> av Jac Lund Tangen utgitt i 1977 er det i kapitlet "Sjøfart" omtalt en rekke skip og fartøyer som hadde nær tilknytning til Langesund på slutten av 1800 tallet og i begynnelsen av 1900 tallet. Ved å studere skipslistene til Langesunds skipsredere på den tiden, ble jeg litt interessert i noen av skipene til rederiet Herman B. G. Skougaard.

Nå er det slik at jeg bor i Skougaardsgate i Langesund, har gått i Astrid Skougaards barnehage i Skougaardsgate og min mor arbeidet som kokke for skipsreder Severin og Astrid Skougaard i Oslo, på Langøya og i Fiskestredet i Langesund frem til jeg ble født i 1945. Jeg måtte finne ut noe mer om familien Skougaard og dens rederivirksomhet knyttet til Langesund.

Det var da naturlig å begynne med klipperbarken "Berean" av Langesund. Et stort fint maleri<sup>2</sup> av skipet henger på veggen i Langesund og omegns sjømannsforening. Før jeg kommer inn på detaljer om "Berean" gir, jeg litt bakgrunnsstoff om familien Skougaard.

## 2 Familien Skougaard og dens tilknytning til Langesund

Jeg skal ikke gå i detalj om familien Skougaard som er godt omtalt i Langesunds boken, men kun klargjøre følgende slektsforhold:

Skougaard<sup>3</sup>, er en norsk slekt som stammer fra Bornholm. Dens første kjente mann er bonden Mads Ibsen (1622-1705).

Slekten kom til Norge med hans sønnesønns sønn, tollkasserer i Langesund Jonas Eilertsen Lund Skougaard (1807-77). Han var far til bl.a. sangeren Lorentz Severin Skougaard (Severini) (1837-85), veidirektør Johan Kristian Skougaard (1847-1925) og skipsreder Herman Benedict Graff Skougaard (1852-1913).

Sønn av sistnevnte var boksamleren, h. r. advokat Jonas Eilertsen Lund Skougaard (1896-1968). Lorentz Severin Skougaard (1887 – 1965) var i liket med broren Jonas også sønn av Skipsreder Herman B. G. Skougaard.

---

<sup>1</sup> Fra Langesunds historie av Jac Lund Tangen utgitt på eget forlag i kommisjon hos T. Tarangers EFTF., Langesund og trykket hos Alf Jacobsens Boktrykkeri i Brevik i 1977

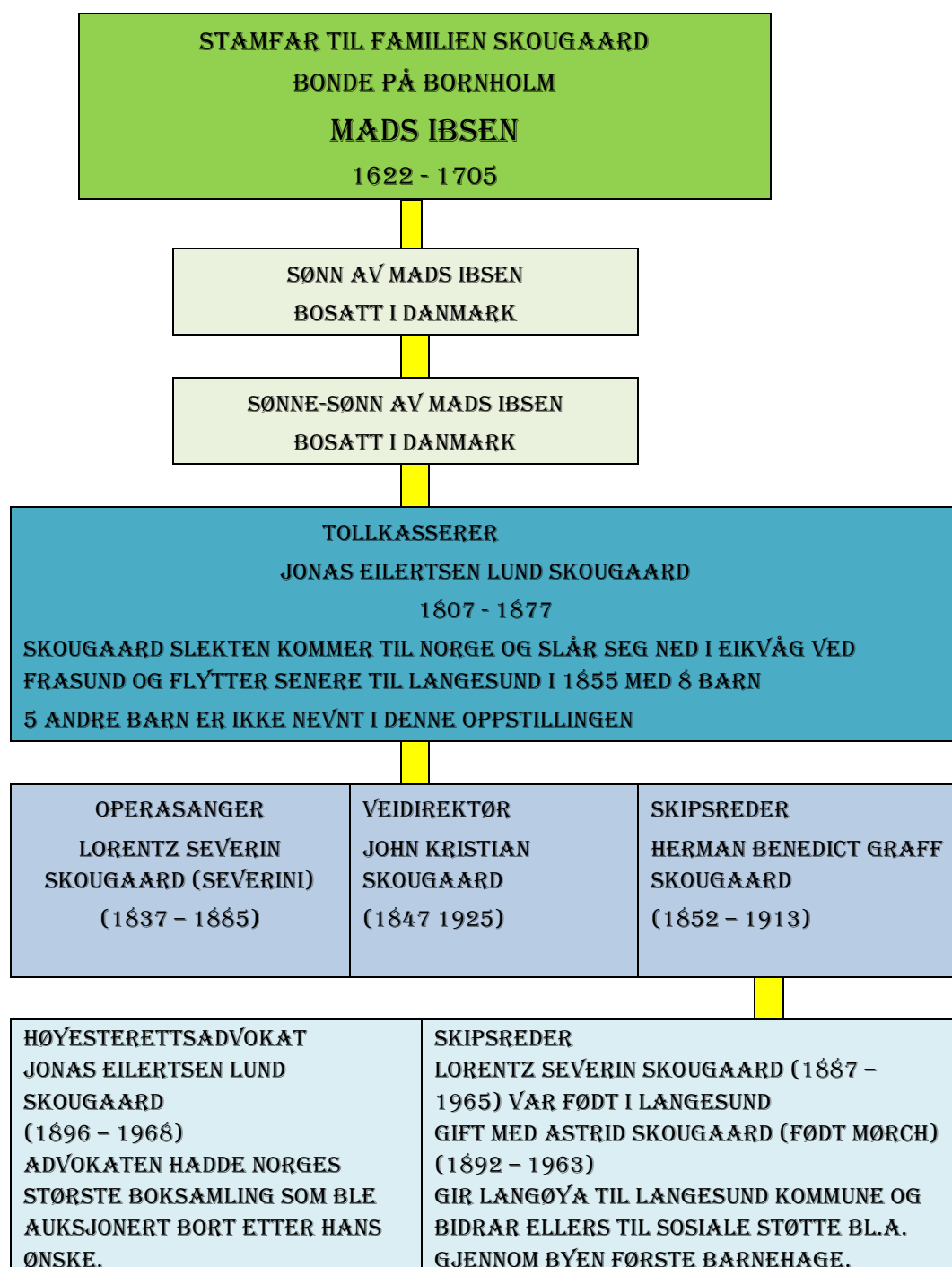
<sup>2</sup> Se maleri av "Berean" på side 8. Maleriet er i Langesund og omegn sjømannsforenings eie.

<sup>3</sup> Informasjon fra Store Norske Leksikon

Lorentz Severin Skougaard var også skipsreder og gift, med fru Astrid Skougaard – født Mørch (1892 – 1963). Sammen ga de bl.a. Langøya i gave til Langesund kommune.

I Illustrasjonen nedenfor har jeg prøvd å få frem familien Skougaards slektsledd på en enkel måte. Fartøyet "Berean" som omhandles i denne historien tilhørte Skipsreder Herman Benedict Graff Skougaard i en periode fra 1896 til 1910.

Innledningsvis har jeg også tatt med noen ord om klippere da barken "Berean" nærmest var en klipper og seilte i samme fart som klipperne. "Berean" var en noe annen seilskipstype, men ble ofte benevnt klipperbark.



### 3 Seilskipstyper klippere og klipper- barker

Klipper er en fullrigget seilskipstype normalt med tre master. De var de raskeste fartøyene på midten til slutten av 1800-tallet, normalt med begrenset lastekapasitet, men det finnes også varianter med større lastekapasitet.

Klipperskipene var stort sett bygget på britiske og amerikanske skipsverfter, men også i mindre grad i Frankrike, Nederland og andre nasjoner deriblant Norge.

Klipperskipet seilte over hele verden, primært på handelsrutene mellom Storbritannia og koloniene i Østen, på Australia, Tasmania og New Zealand, over Atlanterhavet, og farten mellom den amerikanske østkyst og vestkyst rundt Kapp Horn.

Ekstreme klippere for luksusfrakt ble bygget for te-handelen mellom særlig Kina og Storbritannia. Rederiene hadde ofte konkurranser om hvem som kunne gjøre turen raskest.

Betegnelsen «Clipper» har vært forsøkt forklart, men den meste nærliggende er at ordet trolig stammer fra det engelske ordet «to clip», som betydde å klippe, henviste til den meste iøynefallende profilen ved skipstypen, en skarp og strømlinjede forstavn som gled inn i baugpartiet.

Et skarp linjet, skværrigget skip av stor størrelse med skarp forstevn var dermed den vanligste beskrivelsen av et klipperskip. Den høye riggen med tilsvarende stor seilføring over lange, slanke skrog skulle bli kritisk viktig for klipperskipets seilegenskaper og dermed for et stort fartspotensial.

### 4 Klipperen "Cutty Sark – et av de mest berømte seilskip



**CUTTY SARK - From a painting by Jack Spurling illustrated in "SAIL: The Romance of the Clipper Ships"**

Kompositt-klipperens fremste representant som er bevart frem til våre dager, er den sagnomsuste «Cutty Sark» sjøsatt i 1869 med et deplasement på 2.133 tonn og dimensjoner på 85,34 m lengde samt 10,97 m bredde. «Cutty Sark» var ansett som et praktfullt skip med perfekt skrogform og balanse.

Dens rival under den imponerende kappestriden i 1872 er «Thermopylae» som frem til våre dager er kjent som en av de raskeste klippere i verdenshistorien med 63 dager på sin jomfrutur mellom Australia og London i 1868.

«Cutty Sark» og «Thermopylae» seilte ut fra Shanghai i Kina på den samme dagen innenfor syns rekkevidden, men fordi roret på «Cutty Sark» falt ut, tok klipperen med «Thermopylae» ledelsen og dermed vant kappestriden ved endestasjonen i London.



#### **«Cutty Sark» som museum ved Greenwich i London**

I 1938 ble «Cutty Sark» satt inn som skoleskip og fungerte som det frem til 1953, da fartøyet ble donert til det såkalte Cutty Sark-fondet. Skipet ble da et museums fartøy og åpnet for publikum i 1957.

Seilskipet har ligget i tørrdokken utenfor observatoriet i Greenwich i London, men 21. mai 2007 var det en større brann i fartøyet.

Politiet anser brannen som mistenkelig. Skipet har vært det siste gjenværende i sitt slag, og det er ennå ikke kjent hvor mye av skipet som er ødelagt. Skipet var under en større restaurering som var planlagt ferdig i 2009, og rundt halvparten av trematerialet var demontert for behandling, men rundt 80 % av det gjenværende skal ha brent opp.

Det synes som om både baugen og akterstavnen i hovedsak er reddet, men at det er store skader på skroget. Det er uklart om selve konstruksjonen er ødelagt, men det er allerede blitt hevdet at skipet kan restaureres. Det er offisielt erklært at etter restaurering vil skipet fortsatt bestå hovedsakelig av originalt materiale, selv om det som nå er ødelagt blir erstattet med nytt.

## 5 Barken "Berean" - en av verdens beste klipper- barker

Barken Berean har en fantastisk historie fra den ble sjøsatt i 1869 til den ble pårent av et dampskip skip i Themsen i 1910 og senere kondemnert.

Da barken ble bygget i 1869 for T.B. Walkers rederi i London, ble den raskt kjent som den vakreste og raskete av alle barker i Engelsk klipperfart mellom Australia og England.

Klipperbarken "Berean" ble bygget på det kjente skipsverftet Pile i Sunderland (ligger litt syd for Newcastle) i England. Skipsverftet var kjent for å bygge Englands beste og hurtigst seilende "klippere". "Berean" ble derfor bygget etter samme kvalitet som datidens klippere selv om hun var en bark. Seilskipene "Maitland", "Udine" og "Berean" ble bygget på de samme skipstegninger som klipperskipene.

"Berean» var en av verdenshistoriens meste kjente klipperbarker. Hun hadde eksistert som et vakkert og hurtigseilende skip som hadde våget å ta opp konkurranse med den berømte klipperen «Thermopylae».

'Nedenfor vises maleri av klipperbarken "Berean" og modell av klipperen "Thermopylae"



**Komposittbark BEREAN. Bygd av W. Pile & Co., Sunderland. Levert som BEREAN for T. B. Walker, London, UK 1869: Solgt til H. Skougaard m.fl., Langesund 1896.**





**"Thermopylae" var bygget i 1868 på skipsverftet Walter Hood & Co., i Aberdeen for skipsreder Georg Thompson. Hennes mål var 212ftx36ftx20,9ft og var på 948 tonn netto. Termopylae var konstruert som en eksterm klipper for te-farten på China og rigget som et tremasted seilskip.**

## **6 Historien om klipperbarken "Berean»**

«Berean» var bygget som et komposittskip med jernspanter lagt inn i et skrog bygd i tre for å ha en kombinasjon av styrke og elastisitet i et seilskipskrog for krevende omstendigheter.

Som et lite, men sterkt rigget skip var "Berean" på knappe 49 meter i lengde og 9 meter i bredde med tre master, stormasten på over 35 meter høyde, formasten 34 meter og mesanmasten 28 meter.

Nettotonnasjen var bare på 526 tonn. Det mest karakteristiske trekket ved denne elegante barken var halvdekket også kalt «poop» på 13 meter som var lagt med kvistfrie fire tommer brede planker fra New Zealand.

Skipsreder T.B. Walker som hadde dannet et rederi for seiling av klipperskip og barker fra England til Australia og New Zealand, gav sitt navn til de spesielle «klipperbarker» som *Walker barques*. «Berean» ble et av hans meste suksessrike fartøyer for Tasmania-farten med frakt av bl.a. ull.

Den relativt lille «Berean» kunne ikke presses som de store klippere under farten til Australia, men seilte best i moderat vind og med vinden aktenfor tvers. Hun hadde dermed gode egenskaper som et hurtigseilende skip.

Hun hadde seilt jorden rundt på bare 76 døgn under en av sine mange tokter i sydlige hav, og hadde våget å kappseile med en av samtidens raskeste seilskip, den engelske te - klipperen «Thermopylae» mellom Kapp det Gode Håp og Tasmania. «Thermopylae» vant, men med bare 17 timer mindre reisetid enn «Berean» ført av kaptein John Wyrill. Det var en meget imponerende presentasjon, og det var ikke første eller siste gang "Berean" kappseilte med ull - klippere til og fra Australia.

Under en regatta mellom «Berean» og barken «Harriet MacGregor» på 331 tonn mellom Tasmania og England hadde Wyrill vunnet reisen fram til Tasmania med en uke, og vant på nytt på returturen til England med én dag. Dette til tross for at «Harriet MacGregor» hadde dratt ut ni dager i forveien, og turen tok 77 dager.

"Berean" hadde i en årrekke vært i vær i røffe farvann på de sydlige strøk. Skipet ble betraktet som et usedvanlig heldig skip som hadde seilt så skadefritt at Lloyds forsikringsselskap kunne tilby spesielt reduserte forsikringspremier.

Som en jordomseiler hadde Wyrill ført "Berean" 14 ganger rundt jorden på mindre enn 90 dager.

## **7 Captain John Wyrill – skipper på "Berean"**

Kaptein John Wyrill seilte i 27 år om bord i "Berean". Han var ombord i fra starten i 1869 da hun ble sjøsatt og frem til hun ble overtatt av skipsreder Herman Skougaard i 1896.

John Wyrill var en usedvanlig sjømann av "den gamle sorten". Han gikk til sjøs da han bare var 14 år gammel i 1850 og gikk i sjømannslære i hele 7 år. De to siste årene av læretiden var han styrmann på forskjellige seilskip.

Wyrill seilte rundt kloden ikke mindre enn 36 ganger og hadde kommandoen på forskjellige seilskip i 44 år. Det meste av farten var mellom England og Tasmania.

Wyrill som nå hadde gått over til et annet skip, kom tilbake fra Tasmania i tide nok til å se seilskipet ("Berean"), som han hadde ført i 27 år etter jomfruturen, dra vekk for alltid under norsk flagg.

De norske besetninger fant svært lite å utrette på det så slitesterke og pålitelige skipet. I de neste fjorten år transporterte hun is under isfarten mellom Langesundsområdet og London uten større problemer.

En historie forteller om Kaptein John Wyrill, som nå er skipper på klipperen "Eden Holme" og er på hjemtur til London samtidig som "Berean" er på vei fra Langesund med is.

Skipene møtes i Themsens munning. "Berean" var nå omgjort til frakteskip for kull til Norge og is i retur til London området. "Berean" så nå ikke som i sine storhetsdager som en av verden flotteste klipperbarker. Kaptein Wyrill og hans mannskap betraktet "Berean" og den sjøbarkede Kaptein Wyrill får tårer i øynene da han fikk se hvordan "Berean" nå så ut.

Styrmannen henvender seg til Kaptein Wyrill og sier:

"There she is, Sir, but she looks very different from what she was when we had her".

## 8 "Berean" blir norsk og eid av Skipreder Herman Skougaard

Rederiet T.B. Walker gikk i oppløsning etter at eieren døde i 1894, og to år senere ble «Berean» solgt til skipsreder Herman Skougaards for bruk på is farten mellom Norge og de engelske havnebyene deriblant London som hadde et voksende behov for is.



**Dette er et maleri av klipperbarken "Berean" som henger på veggen i Langesund og omegns sjømannsforening i Langesund.**

Til tross for sin nye tilværelse som frakteskip, var skipet i god seildyktig stand og gjorde en god innsats i nordsjøfarten.





**Dette er bilde av "Berean" til ankers i havn i Langesund. Motivene i bakgrunnen er tatt fra "hogsteplassen" på Skarpenord. Bildet er tatt på slutten av i 1890 årene eller helt i begynnelsen på 1900 tallet.<sup>4</sup>**



**Dette er et motiv tatt fra Skarpenord i Langesund på 1890 tallet. Likheten med bilde over er slående og vi kan med sikkerhet si at bildet ovenfor av "Berean" er tatt da den lå til ankeres utenfor Skarpenord<sup>5</sup>**

---

<sup>4</sup> Se bilde i *Fra Langesunds historie* av Jac Lund Tangen, side 109 hvor vi lett kjenner igjen de samme husene fra Skarpenord i Langesund.

<sup>5</sup> Samme kommentar som ovenfor.

## 9 Is farten mellom Norge og London

I siste halvdel av 1800 tallet var det to forhold som påvirket Nordsjøfarten mellom Norge og England. Det var et økende behov for is som konserveringsmiddel for matprodukter i England og behov for kull i Norge til drivstoff og brensel. Det var bl.a i dette markedsområdet skipsreder Herman Skougaard bygde opp sin seilskipsflåte hvor bl.a "Berean" gikk i Nordsjøfart.

Grenlandsområdet lå ideelt til for frakt av is da veien fra islagte tjern og dammer var kort til lastning. Dessuten var transportveien over Nordsjøen til Londonområdet ikke lengere enn at islasten kunne komme frem i tilfredstillende form uten å smelte for mye.

Lastingen av is forgikk ofte med lektere ut til seilskipene, men det ble også anlagt såkalte renner som gjorde at man kunne laste isen direkte om bord i skipene. Prisen på is holdt seg bra og både grunneiere og skipsredere tjente gode penger på isfarten. Etter hvert utover mot 1880 årene ble det bygget spesielle isdammer og det ble bygget ishus. Isfarten over Nordsjøen fortsatte helt frem til 1914, da isproduksjonen etter hvert avtok.

Ny industri blomstret opp i Grenlandsområdet. I 1916 startet virksomheten opp på Dalen Portland Cementfabrik, og i 1928 begynte anlegget av Norsk Hydros store fabrikker på Herøya.

## 10 Skippere fra Langesund som førte "Berean" i Nordsjøfart

Som det fremgår av dokumentasjon fra Langesund og omegns sjømannsforening ble "Berean" ført av kaptein Jens Melgaard Solgaard<sup>6</sup>, fra Langesund. Solgaard var født i 1856 og han seilte som kaptein på flere av H.B Skougaards skip bl.a på seilskipet "Roma" av Langesund hvor han var om bord fra 1892 til 1896.

Det er etter denne perioden på "Roma" at Kaptein Solgaard mønstrer på "Berean". Han er kaptein på "Berean" fra 1896 til 1904. I denne perioden ble skipet brukt i isfarten mellom Langesund og London frem til den endte sine dager som vrak i Themsens i 1910.

Andre kapteiner fra Langesund på "Berean" var L.G Feilberg fra 1904 til 1906 og TH. Zacariassen fra 1906 til 1910. Det var således TH.Zacariassen som var skipper på "Berean" da den forliste.

---

<sup>6</sup> Se maleri av "Berean" i Langesund sjømannsforenings eie hvor det står under maleriet: "Capt J.M. Solgaard".

## 11 "Bereans" skjebne i april 1910

Den 8. april 1910 utenfor Tilbury og Gravesend i Themsens munningen ble «Berean», som da hadde ankret opp, rammet av det tyske dampskipet «Julia» og fikk store skader på skroget.



### «Berean» i sin våte grav ved Themsens munning i april 1910

Man klarte å ta skipet i slep inn til stranden utenfor Falmouth, men skadene var så stor at det ikke var lønnsomt å berge det eldre seilskipet. "Berean" ble senere hevet og fraktet vekk som et flytende vrak.

Det var flere sjøfolk med tilknytning til Langesund om bord da "Berean" gjorde sin siste seilas. I følge Tom Markus fra Langesund var hans bestefar Markus Olsen førstereisgutt om bord i "Berean" bare 17 år gammel da skipet forliste i Themsens munning.

Slik endte historien om den stolte klipperbarken "Berean" som på sine siste år tilhørte rederiet Herman B. G. Skougaard i Langesund.

#### Kilder:

1. The Colonial Clippers, Basil Lubbeck
2. The Library of Tasmania
3. Miramar Ship Index
4. Diverse åpne kilder på Internett