

# **Skipsfører Arnt Olsen fra Langesund og hans skip**

av

Alf Helland Olsen

Forman i Langesund og omegns sjømannsforening 2009



**Sjømannsforeningens flotte ankermonument i hagen til foreningens hus i Langesund sentrum**

## **Forord**

Jeg har alltid hatt interesse for sjøen og sjømannslivet, da mine besteforeldre på begge sider har lange og innholdsrike sjøfartstradisjoner med nær tilknytning til sjømannshistorien i Langesund.

Min morfar August Andresen var formann i Langesund og omegns sjømannsforening i 14 år fra 1936 til 1950 da han ble syk og døde i februar 1950.

Min farfar – Arnt Olsen seilte på flere fartøyer eid av skipsrederiet Jacobsen & Co i Langesund. Tre av de fartøyer som Arnt Olsens seilte på som skipper henger på veggene i sjømannsforeningens lokaler. Det er Barken "Inger", Dampskipet "Flugt" og Dampskipet "Terneskjær". "Terneskjær" var det første dampskipet som ble bygd på Langesund Mekaniske Verksted i 1918.

Foreningens internett sider fikk i 2009 et eget avsnitt med tittelen "Historiske Godbiter". Her gis det muligheter til å presentere historiske hendelser fra sjømannslivet. For å lage denne historien inngikk jeg et samarbeide med Knut Bjerke om å presentere noen av de skip som min farfar Arnt Olsen seilte på i slutten av 1800 tallet og i begynnelsen av 1900 tallet.

Dette er derfor en historie om min farfar Arnt Olsen og de skip han var skipper på i den tiden han seilte.

I arbeidet med historien har vi funnet en interessant artikkel om Barken "Inger" som min farfar var skipper på, skrevet av Johnny Sørensen fra Brevik. Han har gitt oss tillatelse til å benytte sin historie om seilskipet som kildemateriale. Artikkelen ble presentert i Brevik Historielags årsskrift i 1985.

Vi har valgt å legge inn en referanse (link) til Sørensens artikkel som i sin helhet ligger på Porsgrunn Biblioteks hjemmeside. Dette er for de som er interessert i å vite mer om Barken "Inger" som hadde både Brevik og Langesund som hjemstedshavn.

Langesund, 28. oktober 2009

Alf Helland-Olsen

## 1 Min farfars familie i Langesund

Skipsfører Arnt Olsen var født i Langesund og kom til sjøs ganske tidlig. I ung alder ble han styrmann og senere kaptein på en rekke skip. Han var en av rederiet Jacobsens & Co.' mest ansette skipsførere.



Dette er bilde av Skipsfører Arnt Olsen med sin hustru, fire sønner og datter. Min far er den minste gutten midt på bildet

Familiebildet ovenfor er tatt av familien Arnt Olsen fra Langesund sammen sin kone, datter og 4 sønner. Min far Alf Olsen er den minste gutten midt på bildet.

I bakre rekke nr. 2 fra venstre står farfars nest eldste sønn Jacob Olsen. Han var den eneste av farfars barn som fulgte i sin fars fotspor.

Han ble skipsfører som sin far og seilte under hele siste krig i konvoi mellom England og USA. Han seilte i rederiet Knut Knudsen O.A.S., Haugesund og var kaptein på M/S "Samuel Bakke". Skuta ble omtalt som et lykkeskip i konvoitjenesten. M/S Samuel Bakke losset krigsmateriell i de engelske havnene Liverpool og Manchester. Når skuta losset i Liverpool, bombet tyskerne Manchester.

Tilsvarende gjentok seg når M/S "Samuel Bakke" losset i Manchester, da bombet tyskerne Liverpool.

Det kan skrives en egen historie om denne båtens krigstjeneste. Jeg sysler med tanken om å prøve å få til en historie om dette skipets innsats under den annen verdenskrig.

Min farfar Arnt Olsen seilte både på seilskuter og senere på dampskip. Han var en av de skipperne som seilte til sjøs i den perioden da seilskipene var på veg ut og dampskipene kom som store nyvinninger innen skipsfarten.

Arnt Olsen seilte som skipper på Barken "Inger" fra slutten av 1800 tallet frem til 1906 da skipet forliste i den Engelske kanal. 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 dampbåten Olsen fikk føre var Dampskipet «Flukt».

Da rederiet Jacobsen & Co kontraherte et nybygg ved Langesund mek. Verksted i 1918 fikk han dette skip å føre. Det var Dampskipet «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 dampskip 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. "

Nedenfor har jeg tatt med noen bilder og litt om historiene til de skip min farfar Arnt Olsen seilte om bord i som skipsfører for rederiet Jacobsen & Co i Langesund.

Historiene om de tre skipene er ikke ment å være utfyllende, men de er ment å gi en referanse til min farfars liv og virke på sjøen. Dersom det er medlemmer eller andre som har ytterligere interessante opplysninger om de tre skipene tar foreningen gjerne mot slike opplysninger.

## 2 Barkens "Ingers" historie

Følgende rederier eide barken "Inger" frem til en ble overtatt av Jacobsens rederi i 1905:

1875: Levert som **MARIA & KÄTHE** for L. Burchard & Sohn, Rostock, Tyskl.

1886: Solgt til H. Janentzky, Rostock, Tyskland

1890: Solgt til Carl Bech m.fl., Tvedestrand. Omdøpt **INGER**

1892: Solgt til A. Berentsen m.fl., Tvedestrand

1899: Solgt til A/S Inger (Z. Christensen), Brevik

1901: Solgt til A/S Inger (T. Sohlberg), Brevik

1904: Solgt til A/S Inger (Jacobsen & Co.), Langesund

Skipper Arnt Olsen var Barken «Ingers» siste skipsfører. Han sto om bord i seil skipet i ca. 2 år.



**Bildet er hentet fra boken "I nære og fjerne Farvann" av Jac. Lund Tangen**

I sin artikkel om Barken "Inger" skriver Johnny Sørensen følgende om seilskipets historie:

"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. «Inger» var spantet opp av tre og hadde følgende mål: lengde 123,9 fot, bredde 29 fot og skuten var 17,3 fot dyp gående, og var på 405 brutto 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.





**Maleri av Barken "Inger" som henger i sjømannsforeningens lokaler**

Hans Bernhard Gundersen fra Brevik fortalte i et intervju med Jac Lund-Tangen<sup>1</sup> 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*».

### **3 Barken "Ingers" 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 evinnelige uhellene skuten til stadighet ble utsatt for som ble dens bane.



**Maleri av Barken "Inger" som henger i sjømannsforeningens lokaler**

---

<sup>1</sup> Barken "Inger" er også omtalt i hans bok "I nære og fjerne farvann" hvor Jac. Lund Tangen intervjuer Hans Bernhard Gundersen fra Brevik.

Dette var våren 1906. «Inger» hadde en last med is over til England. Is lasten 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 kai plass neste dag, ankret den opp på redan.

På natten ble «Inger» pårent av et engelsk dampskip. «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 "Aarbog for Norges Handelsmarine, 1909" kan man lese:

«Kollision 11. april Gravesend. Kondemnation.

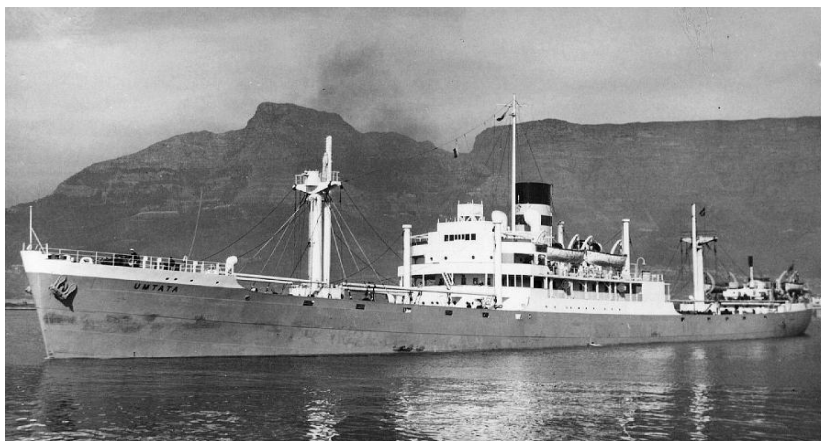
BK «Inger» (H. TM.S.) av Langesund, blev under skibets henliggen tilankers ved Gravesend islastet, natten til 11. april paaseilet av dls. «Umtata» av London og blev saa beskadiget, at den senere blev kondemnert.»

Sjøforklaring i London 14. April:

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

Under er et bilde tatt av Dampskipet "Umtata". Dampbåten var på 7.288 bruttotonn. Bildet er hentet fra arkivet til "Old Ship Picture Galleries" i England.

Jeg er noe usikker på om dette er det skipet som rente på "Inger" og som førte til hennes endelikt i Themsens munning. Jeg har i alle fall ikke funnet andre referanser til dampskipet "Umtata" enn det som er tilgjengelig fra denne kilden.



Dampbåten "Umtata" – var det denne båten som seilte på "Inger"?

## 4 Dampskipet "Flukt" av Langesund

Dampskipet "Flukt" ble bygget allerede i 1871 av det engelske skipsbyggeriet T. Turnbull & Son i Whitby, England. Skipet ble opprinnelig døpt "Whitehall" og var i dette rederiets eie frem til 1893 da det ble solgt til rederiet O. Thoresen i Tønsberg.



Maleri av Dampskipet "Flukt" i Langesund og omegn sjømannsforening



Bilde av Dampskipet "Flukt" på sine eldre dager

"Flukt" var på 1 050 tonn dødvekt og var bygget som et tørrlastskip. Fremdriftsmaskineriet var 1 dampmaskin, compound., 2-sylindret på 90 NHK og 1 kjele. Bygget av Blair & Co. Ltd Stockton UK.

Dampskipet har følgende historikk:

**1871** Bygget som **WHITEHALL** ved T. Turnbull & Son, Withby, U K., bygg nr. 26, for egen regning. Ferdigstilt i juni.

**1887** Solgt til H. D. Pilcher, Withby, U K. Ny kjele installert.

**1891** Maskin ombygd til triple exp., syl. dim.: 15"-25"-42" slag/stroke: 33". 101 NHK. Kjele ombygd. Bygget av J. Stewart & Co. Ltd., London, U K.

**1892** Solgt til H. C. Smith, Withby, U K.

**1893** Solgt til O. Thoresen, Tønsberg.



**1894** Solgt til Alf Monsen, Tønsberg. Omdøpt til **FLUGT**.

**1899** Solgt til A/S Bonheur (Fred. Olsen, managers), Kristiania.

**1911** Solgt til A/S D/S Flugt (Jacobsen & Co., managers), Langesund.

**1917** Solgt i mai til Lægter-A/S Superb (Olsen & Ugelstad, Managers), Kristiania.

**1918** I følge rederiet ble hun solgt i januar og eierselskapet oppløst. Rekvirert i januar 1918 av Britiske Myndigheter - The Shipping Controller (Whitterington & Everett, managers), London, U K. Seilte da under britisk flagg.

**1919** Returnert til eier: A/S D/S Flugt (Jacobsen & Co., managers), Langesund.

**1921** Solgt i september til A/S Furulund (S. Ugelstad, managers), Brevik. Solgt til Rederi A/B Möller (Persson & Co., managers), Stockholm, Sverige. Omdøpt til **SIKLA**.

**1923** Solgt til Rederi A/B Roland (Hugo Boklund, managers), Stockholm, Sverige.

**1924** Solgt til O. Thoresen, Tønsberg.

**1925** Solgt til Rederi A/B Sun Mingent (P. Persson, managers), Stockholm, Sverige. Solgt til Nordische Dampfer Reederei GmbH (Lillienfield & Oldendorff, managers), Lübeck, Tyskland. Omdøpt til **MAGNET**.

**1929** Solgt til Guiseppe Riccardi, Napoli, Italia. Omdøpt til **NEMI**.

**1931** Omdøpt til **GUISEPPE RICCARDI**.

**1932** Sank i mai 15nm SV av Cape Spartivento på reise fra Porto Empedocle til Pescari med steinsalt.

Skipper og mannskap på dampskipet "Flukt":

1897 – Kaptein A. Tollefsen

1901 – Kaptein M. Henriksen

1904 – H.M Stoltenberg

1905 – Kaptein Nils Nilsen

1908 - Fyrbøter Nils Olafsen

1910 – Kaptein Nils Nilsen

Rederiet Jacobsen & Co, Langesund overtar dampskipet i 1911.

1913 – Fyrbøter Oscar Aronsen

1914 – Fyrbøter Oscar Aronsen (se egen avisartikkel i Tønsberg Blad hvor han skriver om tiden som fyrbøter ombord i "Flugt")

Jeg er ikke helt sikker på når eksakt min farfar var skipper om bord i "Flukt", men Arnt Olsen må ha seilt som skipper på "Flukt" i tidsrommet 1911/1912 til 1916/1917.

Det var i denne seks års perioden at skipet var i rederiet Jacobsens & Cos eie. Arnt Olsen fulgte byggingen av "Terneskjær" i 1918 så det må ha vært før den tid.

## 5 Dampskipet "Terneskjær" av Langesund

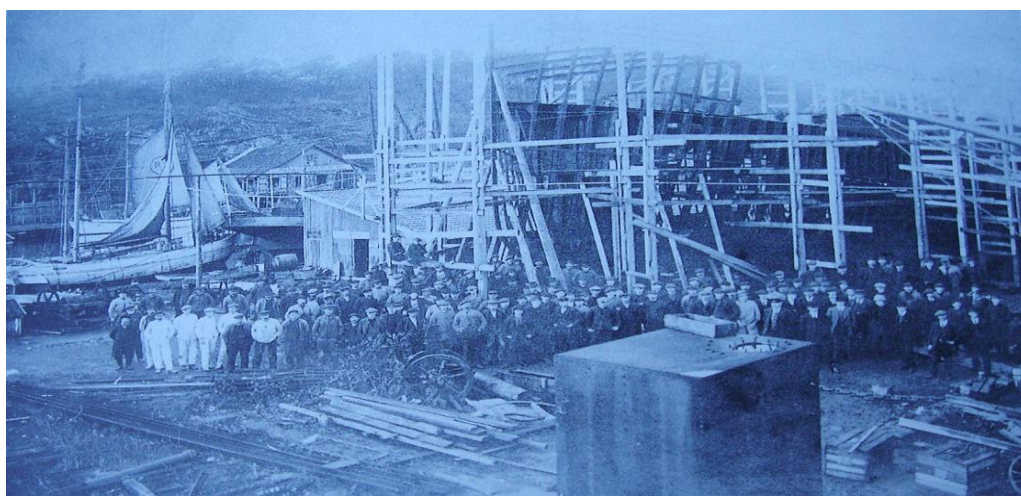
I begynnelsen på 1900 tallet var skipfartsnæringen inne i en brytningstid. Seilskipene var på vei ut og ny teknologi med dampbåter var i ferd med å utkonkurrere seilskipene selv om disse fremdeles hadde en del fordeler og kunne på enkelte farter fremdeles konkurrere med dampskipene.



På slutten av 1800 tallet var det en blomstringstid for verftet på Smietangen i Langesund. Det var mange redere og partsredere med tilknytning til verkstedet. Disse benyttet verkstedet for vedlikehold og til reparasjon, hovedsakelig til deres egne seilskip. Etter hvert avtok arbeidsoppdragene og verkstedet var mot slutten av 1800 tallet temmelig nedslitt og umoderne.

Fra århundreskiftet og frem til 1917/1918 ble verkstedet gradvis modernisert og eieren H.P. Jacobsen satset på fullt på bygging av stålskip med damp som fremdriftsmaskineri.

Den første verdenskrig gikk mot slutten og menn med fremtids vyer som H.P. Jacobsen, så at behovet for nye moderne skip vill øke i tiden fremover.



Dampskipet "Terneskjær" på beddingen ligger verkstedets bygg nr.1<sup>2</sup>

Den første ordren på et nybygg til verkstedet kom fra H.P. Jacobsen som bestilte fraktdamperen "Terneskjær" vinteren 1917/1918. Dette var et stort lyspunkt for Langesund som i den vanskelige krigstid hadde slitt både med skipsforlis og lite med arbeider til byens befolkning.

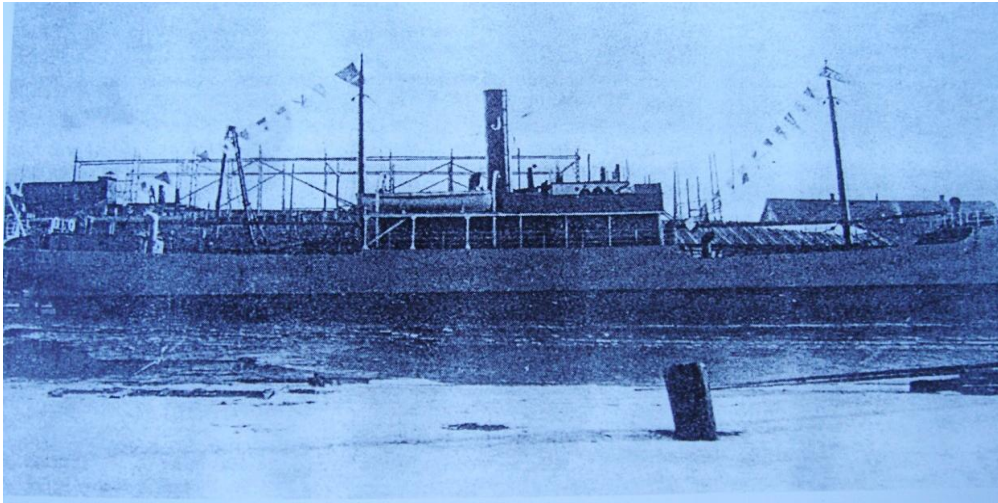
Nå ble det optimisme og aktivitet på de gamle verftstomtene.

"Terneskjær" ble sjøsatt i begynnelsen av juni 1918. Fartøyet var på 700 tonn. Utrustningen av skipet foregikk ut over sommeren og høsten 1918 og den første prøvetur ble foretatt i mars 1919. Prøveturene var meget vellykkede og fartøyet nådde en topp hastighet på 10,5 knop.

Den første skipper på "Terneskjær", Arnt Olsen som også førte skipet på prøveturene, mente at med bedre kvalitet på kull kunne fartøyet oppnå enda større hastighet.

---

<sup>2</sup> Legg også merke til at Langesunds andre Redningsskøyte ligger til kai ved verkstedet. Dette er RS 15 "Langesund II" tidligere "Havskaaren". Man kjenner tydelig redningsskøyta igjen på mastene da RS 15 var to-masted i motsetning til Langesund første redningsskøyte, RS 2 som var en-masted "Colin Archer" type.



**"Terneskjær" ved utrustningskaia på verkstedet**

"Terneskjær" var etter datidens standard et moderne skip med tre store lasteluker, tre vinsjer, dampankerspill og dampstyreapparat.

Skipet gikk i fart mellom Frankrike, Spania og England og skipper Arnt Olsen førte skipet trykt i tiden etter den første verdenskrig. Men skipet fikk ikke noe langt liv. "Terneskjær" forliste i en forrykende storm på østkysten av Island i november 1924.

Som ved et mirakel overlevde Skipperen og hele mannskapet forliset. Alle greide å ta seg på land etter mye strabaser.

Arnt Olsen med sitt mannskap ble tatt god imot av lokale bønder og fiskere på Island. Etter kort tid måtte de imidlertid begi seg videre til Reykjavik. Det var en lang reise i terreng uten gode veier. Mannskapet måtte derfor ri på islandshester hele den lange veien til Reykjavik.

I følge min farfar var dette en langt mer strabasiøs anstrengelse enn selve redningsaksjon.

## **6 Litt om H. P. Jacobsens rederi i Langesund**

Rederiet Jacobsen & Co. Startet sin rederivirksomhet ved innkjøp av seilskip bygget i tre. I løpet av de første årene av rederivirksomheten anskaffet rederiet en rekke skuter bl.a. barkskipene:

- "Florida", "Mentor", "Inger", "Magnat"

Skipsreder H.P. Jacobsen var en sentral person i Langesund som både var med å grunnlegge det "moderne" Langesund Mekaniske Verksted og med å etablere et etter datidens målestokk i Norge, et stort rederi i en omskiftlig tid hvor omstilling og nytenkning var nødvendig.



**Skipsreder H. P. Jacobsen fra Langesund**

I tillegg til alle treskipene hadde rederiet to stål seilskuter, fregatten "Gantock Rock" og "Protector". Den sistnevnte på hele 1636 netto tonn. Den var i lang tid Langesund største seilskute. På sin storhetstid disponerte rederiet Jacobsen & Co 11 seilskuter.<sup>3</sup>

I 1910 anskaffet rederiet Jacobsen & Co sitt første dampskip. Dette var DS "Fram" på 293 netto tonn. I årene fra 1910 og frem til første verdenskrig utvidet rederiet sin virksomhet i anselig grad.

Både i tiden før den første verdenskrig og under krigen anskaffet rederiet en rekke dampskip – i alt 12 fartøyer.

Foruten "Fram" besto flåten til rederiet av damskipene:

- |            |                  |
|------------|------------------|
| - "Evviva" | - "Courier"      |
| - "Union"  | - "Skæregg"      |
| - "Flukt"  | - "Rødskjær"     |
| - "Spring" | - "Terneskjær og |
| - "Munter" | - "Atlas" I      |
|            | - Atlas II       |

Da den første verdenskrig brøt ut i 1814, kan vi si at Langesund hadde gjennomgått og var i store trekk ferdig med den vanskelige omstillingsprosessen fra seil til damp. Riktignok var rederne tvunget, av økonomiske grunner, å anskaffe gamle dampskip. De fleste av dem var bygget på 1880 og 1890 tallet.

Med byggingen av "Terneskjær" i 1918 var rederiet i ferd med å snu denne trenden ved at de bygget selv moderne dampskip. Både "Terneskjær" og "Atlas" ble bygget på verkstedet i Langesund.

Etter den første verdenskrig gikk utviklingen innen norsk skipsfart raskt fremover. Økt konkurranse om skip og frakter gjorde det vanskelig for små rederier utenfor de store sjøfartsbyene, Bergen og Oslo.

---

<sup>3</sup> I henhold til Langesund tollsteds skipsmatrikkel

Etter en kort tidsperiode ut i 1920 tallet ble rederivirksomheten knyttet til Langesund gradvis redusert og til slutt nesten avviklet.

Det kan være flere grunner til dette. Under første verdenskrig, ble en meget stor del av flåten solgt. Det var høye priser på skip og fortjenesten ved salg var stor. Flere av skipene krigsforliste eller ble oppbrakt.

Flåten til Jacobsen & Co var derfor ved krigens slutt i 1918 temmelig redusert selv om den nå også besto av helt moderne dampskip.

Likevel var det nok den alminnelige tendensen til å flytte rederikontorer fra småsteder til hovedstaden som var avgjørende for at Langesund etter hvert ble uten rederier.

Dette var en trist skjebne som Langesund måtte dele med mange andre sjøfartsbyer i Norge.