

Fra Charlottenlund til Kvitsjøen

Historien om «Kong Raud»

Av Jan P. Breida

«*Vor Ære og vor Magt har hvide Seil os bragt*», skrev Bjørnstjerne Bjørnson for 150 år siden, samtidig som Charlottenlund Verft var i ferd med å bygge seilskuta som denne artikkelen skal handle om. Den 20 m lange og 5,5 m brede to-mastringen ble etter sjøsettingen utstyrt og ferdigrigget som skonnert under navnet «Kong Raud». Vi blir kjent med ulike eiere som i de følgende årene benyttet skuta til oppkjøp og frakt av fisk langs norskekysten, og som etter 1910 bygde henne om til ishavsskute. Endelig blir vi med på den siste dramatiske reisen da «Kong Raud» sønderskutt endte sine dager nær iskanten ved munningen av Kvitsjøen en maidag for 100 år siden.



Dette postkortbildet fra 1904 viser våningshuset i sveitserstil med rik ornamentikk i midtarken, som omfatter både glassveranda og inngangsparti fra bærhagen på sjøsiden. Her levde husfar *Michael Voigt* med familien fra midten av 1850-åra til han døde 1879. Her bodde også kona *Anne Margrethe*, sønnen *Johan* og de to døtrene *Johanna Marie* og *Mathilda Margrethe*. Dessuten fikk Michaels bror *Hans Frederik* husrom her. I en stor sidebygning var det plass for både dreng, budeie og tjenestepike og flere håndverkerfamilier tilknyttet verftet. Ved århundreskiftet hadde landbrukskjemiker Erik Solberg overtatt eiendommen. Postkortet er utlånt fra Harald Steiro.

Skipsverftet på Charlottenlund

En familiebedrift

Fra «Voigt-verftet» i Borby ved Eckernførde, Sønderjylland, kom *Michael Voigt* til Trondheim i 1826 for å bli «Der Meister» ved Trondhjems Skipsverft. På farssiden tilhørte Voigtene en slekt der rekken av skipsbyggmestre strakte seg ubrutt tilbake til tidlig 1700-tall. Kort tid etter at han kom til Trondheim, giftet han seg inn i en skipper- og kjøpmannsfamilie i byen og fikk datteren Charlotte Amalie, oppkalt etter sin farmor. *Michael Voigt* anla verftet på *Charlottenlund* ved Hasselbakkfjæra i Strinda i løpet av 1858-59. Etter 32 års virksomhet som skipsbyggmester i Trondheim flyttet han med familien til sin nyanlagte gård, som han kalte Charlottenlund etter sin nylig avdøde unge datter. Lite visste han vel da at hans Charlotte en gang skulle bli opphav til navnet på en hel bydel i Trondheim. Han var imidlertid blitt en mann på over 70 år, og trengte nok hjelp til å administrere både landbruket og verftet som han anla ved sjøkanten nedenfor gården i Strinda.

En yngre bror, Hans Frederik, ble kalt nordover fra Eckernførde for å overta den viktige jobben som materialforvalter, mens selve driften av verftet ble overlatt til sønnen *Johan Voigt*, som var en av få nordmenn med utdanning fra det kongelige orlogsverftet Holmen ved København. Da Johan kom hjem fra København, kunne 22-åringen stolt vise fram følgende attest fra sin nærmeste overordnede:

«Herr Johan Voigt, som i en Tid af 1 1/4 År har oppholdt sig her i Staden for at uddanne sig som Skibsbygger, har i denne Tid af Undertegnede modtaget Undervisning i den theoretiske Deel af Skibsconstructionen, og med særdeles Flid bringt det såvidt at han nu kan forfatte en på Beregning grunnet Tegning af hvilket som helst Handelsskib, såvel Seil- som Dampskib, og iøvrigt søgt at erverve sig de Kundskaber der kunde være ham nyttige som Skibsbygmester. Derfor skulde jeg ikke undlade på Forlangende at bevidne, tilhørende mine beste Ønsker for hans Fremtids Held»¹. København den 4de september 1854. H. C. Hansen. Underconstructor, Danske Marine.

Johan Voigt, den nye mester

Johan Voigt (1832-1903) ble ansatt av sin far som skipsbygmester ved Charlottenlund Verft. Med praksis under farens ledelse ved Trondhjems skipsverft og solid teoretisk grunnlag fra København hadde Michael Voigt ingen betenkeligheter med å la Johan få ansvaret for driften av Charlottenlund Verft. Dette klarte Johan med bravour så lenge verftet eksisterte. Etter farens død flyttet han i 1880 fra Charlottenlund gård til Nygaten 10 på Bakklandet. Også her påtok

han seg konstruksjonsoppdrag. De mange skipstegninger som finnes etter Johan Voigt, viser at han var en meget allsidig konstruktør.

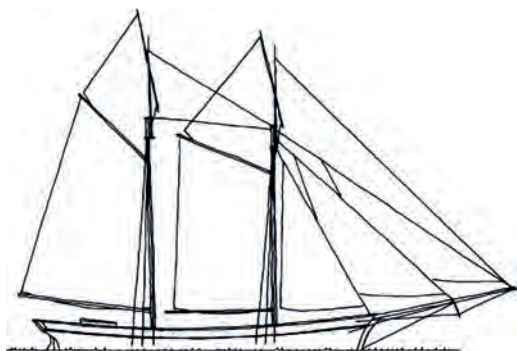
Kompetanse og drift

I Strinda historielags årbøker 2008 og 2017 kan vi lese mer om Voigt-familien og Charlottenlund Verft (se kildelisten bak). Det er ingen tvil om at solid skipsbyggerkompetanse var samlet på Charlottenlund. Gjennom flere tiår hadde Michael Voigt fått god erfaring med hvor han skulle få tak i skipsutstyr, byggematerialer og ikke minst medhjelpere. Det synes som arbeidskraften kom på plass ganske snart. I Amtmannens 5-årsberetning forteller Motzfeldt at det kunne være opp til 30 arbeidere ved Charlottenlund Verft i perioden 1860-65. Flere av disse sognet trolig til lokalmiljøet i Strinda, mens enkelte spesielt viktige fagfolk, som skipstømmere og smeder, ble knyttet til verftet ved at Michael Voigt tilbød dem husrom på Charlottenlund gård med sine familier.

Skipsverftet på Charlottenlund i Strinda merket en økende etterspørsel etter mer sikre og hurtigseilende fiske- og fangstfartøyer i 2. halvdel av 1860-årene. Nå kom flere nord-norske bestillinger på seilskip som kunne manøvrere tryggere også ute på fiskebankene langt fra land. Gode fisketidender bidro til at Michael Voigt tok sjansen på for egen regning å la sønnen Johan bygge to slike seilfartøyer. Sommeren 1867 sjøsatte han det første, skonnerten *«Anne Margrethes Minde»*, og allerede i

¹Privatarkiv 24, Statsarkivet i Trondheim (SAT).

desember samme år var kjølen strukket og stevnen reist på skipet som skulle bli skonnerten «Kong Raud». Som vi snart skal se, ble begge disse seilskipene overlevert til samme eier.



En typisk to-mastret skonnert med stormast, fokkemast og klyverbom. Den har her gaffelseil, toppseil og tre forsegl. Noen ganger ble det brukt råsegl i formasten.

Nye oppdrag

Arbeidet med å ferdigstille «Kong Raud» tok imidlertid uvanlig lang tid. Det gikk mer enn 5 ½ år før skuta ble sjøsatt sommeren 1873. Årsaken til forsinkelsen var nok det faktum at verftet nettopp da fikk sterk øking i ordretilgangen på mindre dampbåter bestemt for rutefart på Trondheimsfjorden eller til fiske og ishavsfangst nordpå. Dette var utfordrende oppgaver som krevde omstillinger til ny teknologi og materialer. For de fleste treskipsbyggerier ville denne omstillingen blitt for vanskelig, og det sier litt om kompetansen og risikoviljen ved Charlottenlund verft at det aksepterte og faktisk prioriterte slike oppdrag i en periode. En forutsetning var samarbeidet med lokale bedrifter som fabrikken ved Nidelven og Trolla Brug, som ble slått sammen i 1872 til Trondhjems Mekaniske Værksted.. Hele 6 dampfartøyer ble sjøsatt mens «Kong Raud» lå uferdig på beddingen. Flere av dem var «komposittskip», de var forsynt med trehud på jernspanter. Et av disse fartøyene var «Glunten», bestilt av den kjente vøreieren



«Kong Raud» i halvmodell fra Trondheim Sjøfartsmuseum. Modellen av typen «blokkmodell» er skåret ut av ett stykke tre. En rutinert konstruktør som Johan Voigt bygde på tegninger, ikke modeller. Trolig er det derfor en utstillings- eller salgsmodell vi ser på bildet. Verftet hadde i dette tilfellet tatt sjansen på å bygge to slike seilskuter for egen regning, og laget en modell i håp om å vekke interesse blant potensielle kjøpere.

Henrik Dreyer i Henningsvær. Denne lille damperen ble Lofotens første fiskedampskip. I Strinda historielags årbok 2017 leste vi om dampbåtene «*Diana*» og «*Kvik*» som verftet bygde i 1869 og 1871². «*Diana*» gikk først i passasjerfart mellom byen og omlandet før den ble Snåsavatnets første innsjødamper. «*Kvik*» var rutebåt på fjorden og deltok senere som dampfiskebåt under «*Trollfjordslaget*» 1890, kjent fra J. Bojers skildring i romanen «*Den siste viking*».

«Bygget av godt norsk furumateriale»

I sin «Journal over byggede Skibe»³ skrev «Kong Rauds» konstruktør og byggmester: -På M. Voigts Wærft på Charlottenlund på Strinden, for M. Voigts Rægning, har jeg Skibsbygger Johan Voigt tilligemed Tømmermennene Børsvend Nicolaisen og Christofer Rønning samt flere Medarbeidere bygget Skonnert «Kong Raud» kaldet. Hvortil Stevn blev reist 2den Desember 1867, og løb av Stabelen 26de august 1873. Den har efter Toldkammerets Målebrev av August 1873 en Længde i Kjøl 61' 8" Bredde 18' og Høide i Rommet 7' 8 1/2", er Jærnfast og bygget av godt norsk Furumateriale. Bemeldte Skonner er solgt og avlevert til Herr Carl Erik Andersen fra Salten, og er Kjøbesummen fullt udbetalt. Charlottenlund August 1873. Johan Voigt.

Kal'Erik fra Salten

«Kong Raud» blir saltværing

Det var nordlendingen *Carl Erik Andersen* (1824-1892) som hadde meldt seg som kjøper av «Kong Raud». Han var født i Skjerstad prestegjeld i Saltenfjorden, og her hadde han blitt ekteviet med sambygdingen *Anne Margrethe Johannesdatter* i 1852. Kort tid etter flyttet paret til Godøy ved Saltstraumen i Bodø landsogn, der de kjøpte «Per Janssen-gården» i 1854. Karel, som de også kalte ham, må ha vært «en drivanes kar». Ved siden av investeringer i denne skippergårdens hus og drift, satset han på jektefart med egen sildenot og oppkjøp av skrei for tilvirkning av klippfisk.

Det foregikk på den tiden et uvanlig rikt sildefiske nordpå, bl.a. i Salten. Dette eventyret like «utenfor stuedøra» ville han gjerne være med på. Med egen jekt drev skipper Andersen notbruk fra tidlig i 1860-årene, og nede ved havna bygde han kai med brygge for sildesalting. Trolig var det gode sildesteng og lønnsomme oppkjøp av skrei i Lofoten som ga startkapital for å finansiere den nye seilskuta som han i 1873 hadde bestilt hos Voigt-verftet i Strinda. Med den aktet han å frakte klippfisk og saltsild til Kristiansund.

²Alf Roar Olsen: «*Diana*» og «*Kvik*» fra *Charlottenlund* – og deres eier Halvor Iversen. Årbok 2017.

³Privatarkiv 24, SAT. Med «*Jærnfast*» menes at skroget var bundet sammen med bolter av jern.

Kystskipper og bonde

Seks år hadde da gått siden forrige gang Carl Erik Andersen dro sørover til Trøndelag for å kjøpe ei skute på Charlottenlund. Det var den tunge sommeren 1867 da hans kone Anne Margrethe døde fra mann og 5 mindreårige barn, bare 45 år gammel. De hadde vært et arbeidsfellesskap, og det var et slag å miste partneren som bar hovedansvaret for gårdsdriften på Gøya (Godøya), husdyra, mat- og klesproduksjonen, husstell og barneoppdragelse. Han hadde bestemt seg for å la sin første skonnert fra Charlottenlund bære navnet «*Anne Margrethes Minde*». Men for en kystskipper som Carl Erik Andersen var det utenkelig med næringsdrift både på sjø og land uten en ektefelle ved sin side. Han giftet seg derfor på ny allerede neste sommer da han fant seg ei ny jente fra Skjerstad. Hun het Hartvika Marie Hansen, men ble bare kalt Marie. Hun var 25 år gammel.

Skipper *Carl Erik Andersen* kom altså til Trondheim i august 1873 for å hente det andre skipet han hadde bestilt hos Charlottelund verft. Etter en tur til Kristiansund med klippfisk året før, hadde hans skonnert «*Anne Margrethes Minde*» slitt seg i havna under et uvær og totalforlist ved Hunstadbøene i Saltenfjorden. Nå hadde han med seg mannskap for å ta den nye skuta nordover langs skipsleia til hennes første hjemmehavn på Godøy. Men først fikk de være med på skipets sjøsetting med påfølgende skutegjestebud på Charlottenlund Verft. Da kom det for en dag hvorfor skipperen hadde valgt å gi fartøyet navnet «Kong Raud».

Vikingshøvdingen Raud den Rame

Navnet «Kong Raud» smaker av historie og lokale tradisjoner. Det minner om vikinghøvdingen Raud (den Rame), som i følge Snorres kongesagaer skal ha levd ved Godøy i Salten i slutten av 900-tallet. Han var en «lykkemann». Gamle myter kunne fortelle at Raud med sine magiske evner og trolldomskrefter kunne kontrollere både vær og vind, og dessuten skal høvdingen ha vært en fryktet sjøkonger som lot bygge imponerende skip.

Fra Godøy til Rognan i Saltdal

I 1875 flyttet Carl E. Andersen med familien fra Godøy til Saltdal sogn inne i fjordbotnen. Ifølge panteboka hadde han da kjøpt og fått skjøte på skippergården Fiskevåg for 3000 rdl. En del av gården var strandstedet Rognan, som i hans tid vokste til å bli et sentrum for folk som bodde langs fjorden og oppover Saltdalen. Her fantes tidligere lite bosetning, men det kunne være stor aktivitet i de mange naust og boder langs fjæra der bønder lenge hadde vært engasjert i å bygge den kjente «Nordlandsbåten», som man i ulike størrelser ofte møtte på Lofothavet. Carl Erik Andersen var med på å legge ut tomter til bosettere, håndverkere, krambuer og kafeer, poståpneri, telegrafstasjon, dampskipskai og rikstelefon. Snart ble Rognan selve kommunesentret i Saltdal og et kjent handelssted langs kysten. Carl Erik Andersen gjorde gården Fiskevåg til sin skippergård.

Med klippfisk til Kristiansund

Når skreien kom inn for å gyte rundt februar, seilte skipper Carl E. Andersen fra Rognan med hyret mannskap på fiskeoppkjøp i Lofoten og Finnmark for egen regning.

Sagaen om Raud den Rame

Sagaen (Snorre) forteller at *Raud den Rame* (*sterke, grove*) rådde over folket rundt Saltenfjorden samtidig som han var en ubestridt religiøs leder som organiserte bloting for å blidgjøre gudene så de sørget for godt vær og høvelig vind, bra avlinger og vellykket fiske. Raud var en stridig motstander av kristningen, og brukte en av verdens sterkeste tidevannsstrømmer, «*Saltstraumen*», som forsvarsverk mot inntrengere. Det tok uker før Olav Tryggvason med biskop Sigurd i sitt følge endelig kunne forsere dette hinderet, og det endte med at trua på Kvite-Krist ble tvunget gjennom med makt. Da høvdingen nektet å la seg knekke, ble han drept på en bestialsk måte. Etterpå plyndret Olav gården hans for store rikdommer, gull, sølv og våpen. Han beslagla også høvdingens drakeskip, som ifølge Snorre var det største og flottest utstyrte langskip i Norge, mye større og vakrere enn kongens eget, «*Tranen*». Framstevnen var gullbelagt med ornamenter og med et utskåret dragehode kneisende på topp. Akterut en forgylt dragehale. Skipet skal ha hatt 30 drøye rom, dvs. 60 årer, og en lengde på 35-40 m. (Sml. Gokstadskipet på 24 m). Olav tok med seg dette skipet sørover, og kalte det «*Ormen*», «*for når seilet var i luften, var det som vingen på en drage; dette var det fagreste skip i Norge*» (Snorre). Det ble ifølge sagaen modell for selveste «*Ormen Lange*», (bildet) som det heter at kongen lot bygge ved Ladehamneren i Strinda år 998-999. Tegning av Halfdan Egedius.



Med «Kong Raud» dro han mellom værene og kjøpte skreien ferdigsløyd direkte fra fiskerne, lot den flekke, salte og stue lagvis i rommet før skuta satte kursen hjemover for å tilvirke klippfisk både på egne og andres lokale tørkeberg inne i Saltenfjorden. I løpet av 2-3 måneder på feltet kunne skuta i gode skreiår rekke opptil 3 turer. Ungdom og kvinner i hjemtraktene fikk igjen glede seg over å tjene klingende mynt på denne virksomheten. Den tørre østavinden i vårmånedene gjorde at klimaet i Salten var gunstig, og mens torsken tørket, hendte det at «Kong Raud» seilte videre nordover til Finnmark. Her ble gjerne lasterommet fylt på ny. Utpå sommeren, kanskje ved St. Hans, kunne «Kong Raud» endelig, fullastet med klippfisk, sette kursen sørover langs kysten for salg til gode priser i klippfiskbyen

Kristiansund. I tiden mellom 1875 og 1886 finnes i Romsdals Amtstidende årlige skipsmeldinger om at «Kong Raud» med skipper Andersen er ankommet til Kristiansund med klippfisk fra Salten.

Det var gjerne liv og røre i byen i tiden når klippfiskskutene kom. Både mannskapet og de som tok imot, kom i feststemning. Det ble akkordert om priser, så fulgte en kjøpsdram eller tre før mannskapet gikk på krambuene til innkjøp av varer for sommeren og høsten. Etter en dag eller to utklarertes «Kong Raud» for nordtur lastet med krambuvarer, salt, tønner, proviant og annen nødvendig utrustning. Snart begynte høstens sildefiske, og de måtte være på plass når det kom tidender om gode notsteng. Kanskje rakk de enda en tur sørover med salt sild.

Værfast i Honningsvåg

Storm og uvær langs åpne kyststrekninger kunne mang en gang sette sjøfolk på harde prøver. Vanligvis gikk det bra, men hvert eneste år kom folk bort på havet. Det er vanskelig å sette seg inn i all den sorg og nød dette skapte i hjemmene til de etterlatte. Men det var ikke alltid ute på havet de verste ulykkene skjedde. I Finnmark lå mange små fiskevær utsatt til når uværet raste med kraftig pålandsvind som rev av hustak og smadret båter, kaier, pakkhus og hjellbruk. Et av de verste stormårene var vinteren 1882, med en vedvarende uværsperiode i hele januar og februar, innbefattet 3 orkaner som herjet og voldte store skader fra Senja og nordover langs hele Finnmark-kysten. Bodø-avisen «Nordlandsposten» hadde 50 år senere en artikkel om en forrykende sydvestlig storm som tvang skonnerten «Kong Raud» til å søke ly og ankre opp på havna i det lille fiskeværet Honningsvåg på Magerøya i nåværende Nordkapp kommune. En rekke større og mindre fiskefartøyer hadde da allerede søkt tilflukt der.



Illustrasjon av W. Nordhaug fra «Nordlandsposten» 8/2 1933 som viser «Kong Raud» under seilas på kysten av Finnmark.

Det var på den tida da «Kall-Erik» var skipper om bord, heter det, og trolig skjedde hendelsen nettopp under stormvinteren 1882. Uværet ga seg ikke. Etter landligge på tredje døgnet skjedde noe mystisk som mannskapet senere tolket som et *varsel*. De hadde gått til ro for natta da skipper Andersen våknet av skritt oppe på dekk, og i halvsøvne hørte han en skikkelse komme inn og si:

-No må dokk tørn ut, for no tek stormen til att. Sett trossa i land, for anker held ikkje i denne hamna!

Skipperen fikk purret mannskapet, ingen hadde peiling på hva for en «skapning» som hadde advart dem, og på dekk lå et tjukt lag av nyfalt snø – uten spor. Kunne det være et gjenferd som ville dem vel? For sikkerhets skyld festet de ei solid trosse i land akkurat i tide før uværet brått var over dem på ny. Kraftige vindrosser ulte i riggen, mens hele vågen stod i et rokk og snøfokket klistret seg til rigg og rær. Med to anker i botn og godt fortøyd i land følte de seg likevel ganske trygge. Andre fartøyer var det verre med, mange av dem hadde slitt seg i springfloa og kom i drift med fare for å tørne sammen eller bli knust mot land. Det hørtes nødscrik fra fiskebåter som drev forbi, og flere av dem reddet seg i siste liten ved å gjøre fast i trosser og liner som ble hevet over fra «Kong Raud». Det ble ei fæl natt, men de berget takket være en mystisk «hjelper» og ei splitter ny trosse anskaffet sist de var i Kristiansund.

(Etter Nordlandsposten 8/2 1933: Tekst og ill. etter «Fra seilfartøiernes tid på Nord-Norges kyst».)

Klippfiskbyen Kristiansund

Fra medgang til krise

Kristiansund var blitt en klippfisk- og sildeby av dimensjoner i begynnelsen av 1880-åra, for både eksporten og byens handelshus blomstret. Også for Carl Erik Andersen betydde omsetningen av klippfisk og sild klingende mynt. De årvisse leveransene med «Kong Raud» gjorde i tillegg skipper «Kal'Erik» til en kjent og aktet mann i mørebyen. Hos handelsmenn var han blant skipperne som gjerne ble betrodd forskudd til både kost og utrustning mot at kjøpmennene senere fikk andel i utbyttet. Mot pant i skippergården på Rognan hadde skipper Andersen dessuten lett adgang til kreditt i de store handelshusene. Hos «klippfisk-kongen» Nicolay H. Knudtzon hadde Carl E. Andersen ifølge pantebok for Saltdal fått tinglyst en stående kreditt med grense på over 10.000 kroner mot pant i gården. Det tilsvarer 680.000 kroner i dagens valuta. En slik tilgang på penger gjorde noe med livsstilen selv på mindre handelssteder



Carl Erik Andersen

langs kysten, det var ikke uvanlig at nye og «finere» moter og omgangsformer i mer europeisk stil fant veien til skipperhus nordpå. Kristiansunds kramboder fristet med «nymotens» varer, gjerne importerte innbo og møbler, og man kunne bringe hjem til madammen moteklær som man ellers bare fant i byenes borgerhus.

Men fiskerinæringen kunne også være et sjansespill, et lotteri! Fiske og fiskeomsetning var forbundet med risiko, og stabile markedsforhold kunne vanskelig garanteres. I 1884 kom et uventet prisfall på klippfisk i Spania som resulterte i et økonomisk krakk med stagnasjon av omsetningen i Kristiansund. Bransjen led, og flere firmaer i byen gikk konkurs. Fallende lønnsomhet ga også rystelser blant byens mange redere og skipper, og flere skuter ble avertert rimelig til salgs. Heller ikke en noe gjeldstynget saltværing som Carl Erik Andersen fant det lenger lønnsomt å fortsette driften med sin skonnert «Kong Raud». Min siste registrering av skonnertens ankomster til Kristiansund med Andersen som skipper er sommeren 1886. (Romsdals Amtstidende 27/7 1886). Kort tid etter denne turen har han solgt skuta til en kristiansunder ved navn Edvard Eidsvaag.

Læreren som ble fiskeforedler

Omkring 1890 var «Kong Raud» stasjonert i fiskeværet Henningsvær i Lofoten. Den nye eieren, *Edvard Eidsvaag*, hadde sitt faste bosted i Kristiansund, men i mer enn 15 år hadde Henningsvær vært hans midlertidige adresse. Han var født på Eidsvåg i Nesset, Romsdalen i 1851 med gårdbruker Hans Olsen Eidsvaag og kona Marit som foreldre.

Etter utdanning ved Klæbu seminar og et par års praksis som lærer i Kristiansund, begynte han 23 år gammel som huslærer hos den velstående og barnerike kjøpmannsfamilien Bordewich i Henningsvær.

Industrialisering – nye produkter

Da den unge seminaristen Eidsvaag kom til Lofoten, konstaterte han raskt at ei ny tid var i gang innenfor fiskerinæringen. Man var i starten av en industriell epoke som åpenbarte kontrastfylte forhold mellom gammelt og nytt. Noen år senere «toppet» motsetningene seg i *Trollfjordslaget* våren 1890, der det oppstod direkte konfrontasjoner mellom fiskere som drev tradisjonelt i åpne båter og kapitalsterke aktører som hadde satset penger på fiskedampskip og kostbare nøter.

Hendelsen endte i lovreguleringer til fordel for tradisjonelt fiske. Men mye var likevel i endring. Der fiskeribefolkningen tidligere stod for det meste av fangst, produksjon og omsetning, var en stor del av tilvirkning, transport og handel nå utskilt fra selve fiskeryrket. En rekke spesialbedrifter vokste fram langs kysten. I Vågan satte også utenlandske selskaper i gang anlegg som spesialiserte seg på fiskeforedling. Damp ble brukt som drivkraft i fabrikker, og dampbåter lettet både fangst og transport av produktene, som i mange tilfeller var sterkt etterspurt i utlandet. Alt dette må ha fascinert huslæreren Edvard Eidsvaag. Da et tysk selskap, «*Lofoten Fischguano und Fischproducten Gesellschaft*» fra Hamburg, reiste en fabrikk for å produsere fiskeguano,

«Kong Raud» i Henningsvær

Edvard Hansen Eidsvaag (1851- 1927) kom til et sted som bestod av en klynge holmer og skjær ut mot åpne havet vest i Vågan kommune. I utgangspunktet skulle man tro at dette var «ein stad der ingen skulle tru at nokon kunne bu». «Kongen av Henningsvær», væreieren *Henrik Dreyer* (1811-1882), hadde imidlertid sørget for at slik var det ikke lenger. På basis av fiskerikdommen like utenfor og ei god havn hadde Dreyer sørget for å forvandle stedet til å bli Lofotens viktigste fiskevær. Selv kjøpte han det første fiskedampskipet på disse kanter, og med dampbåten «*Gluten*» fra Charlottenlund Verft ble han den første som drev garnfiske med maskinkraft. Når fiskebåtene strømmet til havna under lofotfisket, kunne opptil 3400 fiskere få



plass i de mange rorbuene. Dette ga grunnlag for en blomstrende handelsvirksomhet. Her kom også kirke, bank, posthus, bakeri, salteri osv, og Dreyer besørget selv at Henningsvær fikk fiskerilege og egen telegraflinje under lofotfisket.

Bildet av Henningsvær i 1890-årene er malt av *Richard Angel Bordewich*. (1866-1897), ett av barna som Edvard Eidsvaag var huslærer for i årene 1874-75.

fiskelim, damptran etc. på Sauøya i Henningsvær, søkte han jobb i ledelsen der, og ble dermed fra omkring 1876 aktivt med i et industrisamfunn som omfattet ca. 130 mennesker på den lille øya. Noe senere kom Eidsvaag med i virksomheten da firmaet J. Jensen & Co på vegne av et engelsk selskap ledet en fiskeforedlingsfabrikk i den nærliggende havna Brettesnes i Vågan kommune. Her produserte man mel av fiskeguano for eksport, dessuten også fiskelim, medisntran og senere sildolje og sildemel. Edvard Eidsvaag virket fram mot 1883 som fullmektig i firmaet og representerte det utad både i innkjøps- og omsetningsleddet. Mye tyder på at Eidsvaag fikk rollen som firmaets kontaktmann mot importørene, og at han foretok en del utenlandsreiser i den forbindelse. Med fabrikkskipet «Trafalgar» oppsøkte Eidsvaag også flere ganger fiskeværerne på kysten av Finnmark under loddefisket for å vurdere råstoffet og forhandle om innkjøpspriser på «feskhu» etc.

Gründer med egen forretning og produksjon

Etter 6-7 år i fiskeindustriens tjeneste følte Edvard Eidsvaag seg rustet til å starte for seg selv. Han begynte som kjøpmann i Henningsvær, der han kjøpte og tilvirket fisk samtidig som han formidlet kolonialvarer, fiskeredskaper, tauverk, salt etc. som han hentet opp fra Kristiansund. Kundekretsen på krambuene kunne være stor i lofottiden når opptil 1000 båter presset seg inn på vågen, og rorbuene gav plass til mer enn 3000 mann. Noen stor handel ble det likevel neppe, for gjennomgående var det lite penger blant fiskerne. Da våknet møringen i Edvard. Det måtte investeres og

satses! Han overtok en bakeribygning med brygge på Hellandsøya samt to pakkhus på Hjellskjæret i Heimsundet. Der satte han i gang med fiskeforedling og trandamperi for å raffinere medisntran etter apoteker Peter Møllers dampteknologi. Metoden hadde han allerede erfaring med, og visste den ville gi en etterspurt eksportartikkel til gode priser både utenlands og her hjemme. Av reststoffet fikk han bl.a. torskelevermel. Ved hjelp av dampmaskin og nødvendig utstyr må Eidsvaag ha klart å presse kvalitetstran ut av torskeleveren. Beviset kom ved Verdensutstillingen i Paris i 1889, der han fikk bronsemedalje både for medisntran og torsklevermel. (Bergens Tidende 7/10 1889).

Det var i denne perioden han anskaffet flere båter, som føringsbåten «Sværskottingen», jakta «Hilda» og ikke minst skonnerten «Kong Raud», som etter hvert var blitt ei velkjent skute i lofotværerne.

«Kong Raud» i travel virksomhet

Våren 1891 sendte Eidsvaag melding til firmaregistret om at han eide og drev et anlegg for fisketilvirkning og handel i Henningsvær med alle slags fiskeprodukter, samt rederiforretning for fartøyer i innenriksfart i tillegg til en bakeriforretning. Høsten samme år meldte han seg også som eneinnhaver av en forretning i Kristiansund der han drev handel og utskipning. (Norsk Kunngjørelsestidende 19/3 og 27/11 1891). I all denne aktiviteten må «Kong Raud» ha fått mange roller å skjøtte. I årene etter 1889 melder Romsdals Amtstidende stadig om skutas ankomster til Kristiansund med fisk fra Vesterålen, og om avganger med salt og andre forsyninger som trengtes nordpå.

Som mannskap hadde Eidsvaag hyret folk fra Kristiansund, med skipperne som også kunne navigere skuta på rett kurs når det ble jaktet etter fersk torskelever under sesongfiskeriene.

Før var det slik at fiskerne tok med seg tønner og stamper hjemmefra for transport av lever og rogn. Det var skårungens jobb å ta vare på denne del av fangsten. Uti 1880-årene, da 40-50 % av leveren gikk til medisintan, var det «kniving» mellom oppkjøpsfartøyene om torskelevra når skreien gjorde sitt inntog i Lofoten. «Kong Raud» må stadig ha vært på farten for å skaffe fersk torskelever av beste kvalitet til Eidsvaags trandamperi. Det trengtes 2,5 hl lever fra flere hundre skrei for å få 1 hl tran, og den store etterspørselen ga fiskerne gode priser i en tid da klippfisknæringen ellers opplevde prisfall. For å få best mulig lastekapasitet ble «Kong Raud» nå omrigget til enmastret slupp.

En mektig hjelper

Edvard Eidsvaag baserte i stor grad sin omfattende virksomhet på pantelån han fikk innvilget hos stortingsmann Astrup i Kristiansund (kr 10.000) og Nordlands Amtskommune (kr 5000). Dette tilsvarer i dagens valuta 1 million kroner. Den meget velstående *Hans Rasmus Astrup*, tidligere statsråd i Sverdrups regjering, investerte gjerne i foretak innen fiskerinæringen som han mente hadde livets rett. Det skal ha vært nesten som en veldedighet for ham å

hjelpe nettopp slike gründere som Edvard Eidvaag. Han lot også Eidsvaag få disponere to av sine små fiskedampskip samt en sildenot han hadde på hjell i Bodø⁴.

Eierskifte

Kort tid etter århundreskiftet avviklet Eidsvaag virksomheten i Henningsvær og dro til Trondheim. Sluppen «Kong Raud» overlot han til et partsrederi i Kristiansund. Det hadde flere årsaker.

1800-tallet ebbet ut med dystre tidender om tilbakegang for skreifisken på lofothavet. I årene 1899 og 1900 var det ekstra ille. Dette førte til at lønnsomheten sank, også for de som drev med fiskeforedling og tranproduksjon. I tillegg til det labre skreifisken kom økte leieavgifter på tomtene etter at fylkeskommunen overtok været.

Ytterligere to årsaker bidro til at Eidsvaag avviklet virksomheten i Henningsvær og dro til Trondheim for å bosette seg der. Dampskip og jernbaner hadde gjort trønderhovedstaden til et sentrum for omsetning av alle slags fiskevarer, og som den fiskeeksperten han var blitt, må Eidsvaag ha sett sine muligheter for en karriere i byen ved Nidelven. Fra 1901 ble han da også ansatt av indredepartementet som statens fiskevraker i byen. Han fikk dermed et hovedansvar når det gjelder kontroll og klassifisering av fisk og fiskeprodukter som gikk i transitt via Trondheim.

⁴Jfr. Pantebok Vågan nr. 3 – 11, 1897-98 samt opplysninger i boken “Statsrad H.R. Astrup” av Reidar Sevåg, Oslo 1967 s. 183 og Nordlandsposten 19. mai 1949 med intervju av Nils G. Folgerø, Eidsvaags tidligere notbas.

Den andre årsaken var at Edvard Eidsvaag allerede i 1896 hadde stått brudgom i domkirken. Bruden, Emilie Birgitte Kjørsvik, var datter av en kjøpmann i Kristiansund og søster til en av Eidsvaags skipperne på «Kong Raud». Paret bosatte seg med forretningslokale i Fjordgaten 1.

«Kong Raud» av Kristiansund 1900-1909

Fram til 1911 er «Kong Raud» registrert av Sjøfartsdirektoratet som hjemmehørende i Kristiansund⁵. Blant skiftende eiere finner vi i de neste årene også kjøpmann, ordfører og stortingsmann *Arne Arnesen*, som rådde over flere fiskevær langs mørekysten der han tilvirket klippfisk og tørrfisk og foredlet andre fiskeprodukter. I Kristiansund by drev han både skipshandel, rederi og sild- og fiskeforretning fra flere brygger og krambuer.

Slofart på Lofoten

Vi må regne med at sluppen «Kong Raud» inngikk i flere av de ekspedisjonene Arnesen sendte til Lofoten og Finnmark etter århundreskiftet. Nordlandsfisken ble kjøpt som råfisk direkte fra fiskerne når de kom inn til været etter dagens fiske. «Kong Raud» hadde med sløyere og flekkere som gjorde opp fisken om bord, fjernet innmat (slo) og hode og samlet rogn og lever i tønner. Til slutt ble den sløyde fisken bestrødd med salt og lagt lagvis i rommet.

Forhåpentlig fullastet kunne Arnesens fartøyer endelig seile sørover til de ventende klippfiskbergene ved Kristiansund. «Kong Raud» seilte i denne såkalte «slofarten» i mange år inntil Romsdals Amtstidende 22. januar 1909 kunne melde at skuta var solgt fra Arne Arnesens dødsbo sammen med hans øvrige fartøyer.

«Kong Raud» blir fangstskute

Østenfor Tromsø, på andre siden av Tromsøysundet, kunne man ofte etter 1910 se «Kong Raud» ligge forankret ved gården Tomasjord. På gården bodde *Arnt August Arnesen*⁶. Han hadde overtatt skuta sammen med en annen ishavsskipper i Tromsø, *Iver Andersen*. De eide hver sin halvpart. Meningen var at skipper Arnesen skulle føre fartøyet opp til iskanten, der fangst og fortjeneste lokket. Folk som kjente til «Kong Raud» fra før, kunne se at det hadde skjedd forandringer med skuta. Utstyrt med den karakteristiske tønna i mastetoppen, med pålagt ekstra ishud av eik, jernplater i skroget og jernklaver i baugen, var hun gjort i stand til å tåle større påkjenninger. Men fortsatt var seil og vind hoveddrivkraften, «Kong Raud» var fremdeles rigget som slupp med gaffelseil, toppseil og 3 forseil. Men snart, i 1914/15, fikk fartøyet også påmontert motor og propell, slik det nå var blitt mer vanlig blant seilskutene på Ishavet.

⁵Opplysninger fra «*Norsk Skipsfartshistorisk selskap Nordmøre*» v/ Jørgen Strand.

⁶*Arnt August Arnesen (1875-1959)*. Sønn av skipper *Magnus Edvin Arnesen (1846-1903)* og hustru *Anna Olufine*. Han ble født på gården Tomasjord som han senere overtok, og som i dag er blitt en egen bydel i Tromsø. Faren Magnus var en kjent skipperveteran med egen gate oppkalt etter seg: «Skipper Arnesens vei». Tre av sønnene, *Arnt August*, *Henry* og *Viktor*, ble også ishavsskipperne og vokste opp på gården.

Fra da av betegnet man «Kong Raud» som «motorkutter» (MK).

Ishavsskutene fikk stor betydning for arbeidsliv og økonomi i Tromsøområdet. Ved århundreskiftet hadde selfangsten begynt å kaste mer av seg enn fiskeriene. Årsaken var stigende priser på verdensmarkedet, noe som ga oppgang for «ishavsbyens» fangstnæring. Det ga også hyre og lott til mannskap og skippere og eierinntekter til rederen.

Med Kvitsjøen som arbeidsplass

På denne tida var Kvitsjøen blitt et viktig fangstområde for Tromsøskutene. Her drev de fangst ved iskanten i 3 måneder fra tidlig april og utover. Området er en del av det man kalte Østisen, og er en stor innbuktning av Nordishavet i det nordvestlige Russland, sør for Barentshavet. Den indre delen av Kvitsjøen var utilgjengelig, for russerne hadde bestemt en fangstgrense mot Barentshavet langs ei linje fra Kap Orlov på Murmankysten til Kap Kanushin. Lenger sydvestover måtte utenlandske fangstskuter ikke komme!



At Kvitsjøen kunne være en «skummel» arbeidsplass, det visste alle når skutene la av sted om våren. Her er det ikke mer enn gjennomsnittlig 50-60 m dybde med flere grunner der sjøen bryter. Med en forskjell på flo og fjære på rundt 6 meter kan tidevannsstrømmene bli sterke og forårsake store bevegelser i isen. Det skulle en erfaren seilskuteskipper til for å manøvrere skuta unna isflak som kunne slå hull i skutensida, eller forhindre at fartøyet ble innestengt i en råk med fare for at isen skrudde det flere fot opp i været. Når disse forholdene ble kombinert med uvær og storm, kunne det bli en stri tårn. Det fikk mannskapet på «Kong Raud» oppleve allerede på skutas «jomfrutur» som fangstskute i Kvitsjøen.

Manndomsprøven

Tidlig i april 1911, kort etter at «Kong Raud» hadde nådd fram til iskanten ved munningen av Kvitsjøen, slo orkanen til med enorm styrke. Lave, svarte skyer jaget over hodet på dem, og den sterke vinden hamret løs på skuta mens vassføyken stod innover dekket. Brottsjøene fikk båten til å krenge, det hylte i riggen mens vant og stag slet for å holde den på plass. Til slutt kom forriggen og masten med toppstøtte og seil deisende ned og tok vannet. Med voldsom kraft røsket vinden tak i «Kong Raud», la skuta over på siden så hele rekka nådde sjøen. Så traff nye frådende bølger med knusende kraft. – *Da svartnet det for meg*, fortalte skipper Arnesen senere

Kart over Barentshavet og Kvitsjøen. Hentet med forfatteren Eivind H. Kristiansens tillatelse fra boken «Ishavsfart. Fra Gratangen og gamle Ibestad».

til Tromsø Stiftstidende. Hjelpeløs hadde han blitt skylt forover og klemt ned under bakken (oppbygd dekk på forskipet), der han desperat forsøkte å klamre seg fast. Det samme gjorde resten av besetningen om bord. Hver mann kjempet for livet under iskalde brottsjøer hengende etter kroker og tau, rigg og lett båter. Redning syntes umulig, men som ved et rent under snudde sjøen fartøyet opp mot vinden, og før man visste ordet av det, var skuta gått «over stag» av seg selv. Stormen rettet henne opp igjen, så sjøen fosses ut. Hele forriggen gikk tapt, men fartøyet beveget seg inn i «issørpen», der det var roligere. I kahytten forut var alt skyllet ut. – *Men pussig nok, bemerket skipper Arnesen, – Vi fant igjen hver en tøddel, både kopper og kar, noe var skylt ned i rommet, noe satt fastklemmt forskjellige steder omkring på dekket. Men det merkeligste av alt var at vi ikke mistet folk.*

Etter denne opplevelsen fikk «Kong Raud» og andre havarister slep inn til havna i Vardø. Gjennom telegrafan ble hendelsen kjent utover landet. Flere aviser ga spalteplass, og Tromsø Stiftstidende framhevet «Kong Raud» sin redning som et mirakel.

Under overskriften «Den havarerte ishavsflåte» skrev «Trondhjems Adresseavis» 19/3 1911:

– *Spesielt var det et under med Arnesens «Kong Raud» av Tromsø, hvor alle mann var på dekk da fartøyet med en gang fikk en overhaling så topptønna tok sjøen, og ikke stort mer enn den lave rekke var over vannet. At fartøyet ved omveltningen atter kom på rett kjøl og opp i vinden, skyldtes*

omstendigheter som man har grunn til å se tilbake på med undren.

Til fangstfeltet

Med skipper Arnt August Arnesen og et hyret mannskap på 10-12 mann seilte «Kong Raud» til fangstfeltene på Kvitsjøen i årene som fulgte. Etter at skuta og lett båtene var blitt grundig overhald og gjort klar, ble det gjerne holdt et siste «utdrikkingslag» før avreisen i mars/april. Om bord skulle det herske total avholdenhet i fangsttiden. Ellers hadde de proviantert for flere måneder. Det var enkel landsens kost: brød og kavring, kaffe, smør og salt, tørket kjøtt, flesk, poteter samt skipperens nedlåste brennevin til medisinsk bruk. Delikatesser som fisk og selkjøtt etc. kunne de skaffe seg selv under turen. Redskaper måtte også bringes med, hjelpemidler som hakapiker, harpuner, geværer, ammunisjon og fiskeredskaper var obligatorisk på fangstskuter. Det samme var petroleum etter at skuta tok motorkraft i bruk. Skipper Arnesen foretrakk dessuten å ha en skipshund om bord som en viss sikkerhet om isbjørnen skulle bli for nærgående.

Endelig framme ved iskanten stod skipperen selv oppe i tønna med langkikkerten og speidet horisonten rundt. Selen lå i større eller mindre flokker spredt over store områder. Det gjaldt bare å finne den, og ikke minst se etter råker som kunne føre «Kong Raud» innover i den store isflata. Når «utkikken» oppdaget sel, gjaldt det for fangstmennene å få opp farten! Noen ganger måtte lett båtene tas i bruk, andre ganger tok karene beina fatt og svingte hakapikene. Vante fangstfolk kunne på særlig gode dager ta opptil 200 selunger, flå dem og

dra skinnene i hauger. Skytterne lå på magen bak skrugårder og siktet på de store hannene som kunne være 140 kg og lange som en mann. Det tilsvarte 40 kg spekk og 10 kg skinn! Enkelte fangstdager kunne bli lange, med jobbing fra 5-tida om morgenen til sent på kvelden, hverdag som helg. Var det tett is med mye sel, deltok alle mann unntatt skipperen, kokken og maskinisten, som var igjen om bord. Skipperen dirigerte skuta så nær at skinnene lettest mulig kunne plukkes opp. Med vaksomt øye fulgte han karene når de slet med å hale skinnene etter kroker mellom skruis og over isflak. På dekk ble de spylt og rensset for blod, før spekket ble skåret løs fra skinnet med kvasse kniver, saltet og plassert tønnevis i store tanker eller i fat med saltlake. Spekket var spesielt viktig å bringe hjem. Det inneholdt fettstoff, som var mangelvarer og ga gode priser både i Norge og resten av Europa. Næringsmidler basert på fett var nødvendige både i folks kosthold og til teknisk og industriell bruk (produksjon av margarin, såpe, smøreoljer og maling). I tillegg kom det krigsviktige stoffet glycerin, som ble brukt til å fremstille sprengstoff.

Fangstutbytte. Fra «*Tromsø Stiftstidende*» og «*Tromsøposten*» har jeg hentet noen eksempler som viser «Kong Rauds fangst i perioden 1912-1915:

- *Juli 1912: «Kong Raud» med 1800 sel, 200 tønner spekk.*
- *8/7 1913: Kong Raud: 950 sel, 16 storkobber, 1 bjørn, 29 klappmys og 150 tønner spekk.*
- *7/8 1914: Kong Raud 1100 sel, 50 storkobber og 1 bjørn. Ialt ca. 150 tønner spekk.*

- *28/5 1915: M/K Kong Raud: 2300 sel. (rakk trolig 2 turer dette året -m/innsatt motor).*

Vanskelige krigsår

Ubåtkrigen

Selv om Norge var et «nøytralt» land under 1. verdenskrig, ble særlig vinteren 1916 - 1917 en krevende tid for folk flest. Nøytraliteten ble presset både fra engelsk og tysk side. Britene krevde reduksjon av norsk handel med Tyskland, og sluttet å eksportere kull til Norge for å vise alvor. Det ble en kald vinter for mange nordmenn som manglet brensel, og både industrien og kommunikasjonene kom i alvorlig beit.

Tyskerne erklærte i januar 1917 «*den uinnskrenkede ubåtkrig*». Alle sjøområder rundt Storbritannia og deres allierte i Europa samt Østisen med Kvitsjøen ble erklært som forbudte soner (Sperrzonen) for både fiendtlig og nøytral skipsfart. Tyskerne anså det som bevist at Norge hadde brutt nøytraliteten, og dermed mente de at tyske ubåter også i norske farvann kunne senke skip uten forvarsel! Det skulle snart vise seg at denne proklamasjonen innledet et mørkt kapittel i norsk sjøfarts historie. Landet vårt var jo avhengig av tilførsler sjøveien, vi trengte import av matkorn og kull for å brødfø befolkningen og skaffe energi til industri, dampskip og jernbane. Uten inntekter fra den innbringende dampskipsfarten stod hele den norske økonomien på spill. Med myndighetenes velsignelse fortsatte derfor norske skip å farte i de farlige farvannene, med den følge at norske sjøfolk og deres pårørende ble hardt rammet. I første halvdel av 1917

fikk de føle den fulle tyngde av de tyske ubåtangrepene. Da gikk 300 norske skip tapt, mens 439 sjøfolk mistet livet⁷.

U 22 på tokt

Undervannsbåten SM U-22⁸ var en av de 46 ubåtene som gjorde tjeneste i den keiserlige tyske marine fra utbruddet av 1. verdenskrig i 1914. Fartøyet ble bygd ved Kaiserliche Werft Danzig og sjøsatt der i mars 1913. U-22 var 64,15 m lang, og med en 8-cyl. dieselmotor hørte den til den første tyske ubåt-serien som kunne gjøre tokter ute i Atlanterhavet. Med 8 knops fart hadde den en rekkevidde på 1800 km i overflatestilling, mens den i neddykket tilstand bare kunne nå 150 km. U-22 var armert med 4 x 50 cm torpedorør, to foran og to bak. Foran tårnet stod en 8.8 cm SK L/30 hurtigladerkanon med optimal rekkevidde oppgitt til 7 km.

Under et tokt i Nordsjøen løp U-22 i april 1917 på en britisk mine og fikk hele hekken ødelagt. Med slep av en torpedobåt ble ubåten likevel berget i havn og reparert. Fra sommeren 1917 var fartøyet igjen i krigstjeneste. Nå var kommandoen overtatt av Oberleutnant zur See, den 32 år gamle *Hinrich Herman Hashagen*, som ledet et mannskap på 3 offiserer og ca. 30 unge gaster, de fleste mellom 20 og 24 år gamle. Hovedoppgaven var å bidra under blokaden av all tilførsel sjøveis til og fra England. U-22 opererte først på nordkysten av Skottland, der den svenske frakte- og passasjerdamperen «*Jarl*» ble første bytte. Utover sensommeren og høsten forflyttet ubåten seg til Biscaya og vestkysten av Portugal. Blant flere senkede skip var U 22 sitt største bytte den 55.629 brt. store britiske passasjerdamperen «*California*».



U22. Bilde av et postkort – fra [https://en.wikipedia.org/wiki/SM_U-22_\(Germany\)](https://en.wikipedia.org/wiki/SM_U-22_(Germany)).

⁷Ved krigens slutt, omtrent to år senere, hadde Norge mistet hele 915 skip og 2123 sjøfolk.

⁸SM - Seiner Majestäts (Hans Majestetets u-båt).

Uten å hvile på laurbærene sendte ubåten allerede et par dager senere M/S «Staro» fra Kristiania og bergensskuta M/S «Snetinden» til bunns ved en kombinasjon av torpedoer, kanonskyts og sprengstoff som manuelt ble plassert om bord i fartøyene.

Fra nyåret 1918 opererte U-22 igjen ved kysten av Nord-Skottland, men uten særlig suksess. Eneste bytte ble det svenske D/S «Stina», som ble senket med torpedo og granater den 2. mars på vei fra Glasgow til Gøteborg med kull. Den tyske ubåtkrigen var ikke lenger så dødelig effektiv som tidligere. Britene tok i bruk konvoitjeneste med eskortefartøyer, dypvannsbomber og mer effektive lytteapparater. Oberleutnant Hashagen fikk alarmerende meldinger om at opptil 10 tyske ubåter gikk tapt hver måned. Mange ble også senket eller skadet



Oberleutnant Hinrich H. Hashagen har en røykepause på dekket av U 22. Bilde fra Uboat.net.

i minebelter som britene hadde plassert på strategiske steder. Mye tyder på at U-22 gikk inn til basen for bunkring og klargjøring for et nytt tokt i mars/april 1918. Gjennom den trådløse telegraf om bord hadde Hashagen trolig fått instruks om å sette kursen mot Kvitsjøen.



M/K «Kong Raud». Fotoet er trolig fra Tromsøysundet like før avreisen til Ishavet.
Foto: J. H. Wennberg/Perspektivet museum, Tromsø. Bilde fra www.flickr.com.

Siste reise

«Farvel-dagen.»

Bildet av «Kong Raud» forrige side er kanskje tatt på selve «Farvel-dagen» da også familiemedlemmer fikk bli med på en prøvetur sammen med mannskapet. Det meste var klargjort for en 3 måneders ferd på fangstfeltet i Kvitsjøen. Provianten var kommet om bord, og fangstredskaper, ammunisjon og våpen skikkelig sjekket. I lasterommet stod salttønner forsvarlig surret fast, det samme var tanker for huder og spekk samt fat med vann og parafin. De to lettbåtene hadde man overhelt og satt i førsteklasses stand, hvitmalte for at selen ikke skulle få øye på dem. Før avgang 1918 hadde «Kong Raud» undergått en hovedreparasjon under sjøkontrollens tilsyn, og skuta kom seg derfor ikke av gårde før den 20. april.

Ungt mannskap

Blant mannskapet som skipper Arnesen hyret dette året, var over halvparten tenåringer. Besetningen kom gjerne fra lokalsamfunnet ved Tromsøysundet, og hadde vokst opp med sjøen som nærmeste nabo og tumleplass. Helt fra barneåra hadde de fått næring for sin utferdstrang ved å lytte til veteranenes fortellinger fra ishavet. De så derfor med forventning fram til å få prøve kreftene på ekte mannfolkvis. Samtidig var det en attraktiv attåtnering ved siden av arbeidet på gården og heimefisket. Disse guttene fikk snart erfare hvilken usikker og farlig jobb de hadde valgt. Forlis, dramatik, nedgangstider med små fangster og lave priser skulle bli kjente begreper for dem. Men for mange ble utferdstrangen sittende, de dro år etter år, og bomturene var glemt når de kom tilbake med full fangst.

Besetningen 1918. Med skipperen var det et mannskap på i alt 12 mann om bord i «Kong Raud» våren 1918. Navnene nedenfor ble oppgitt under den senere sjøforklaringen i Tromsø (det mangler to personer som da var reist hjem): *Jakob Alfred Johannesen*, Tromsø, 32 år, sjømann og tømmermann, 1. harpuner. *John Johnsen*, Solhjell, Tromsøysundet, 25 år, 2. harpuner. *Ivar Bjarne Sørensen*, Tromsøysundet, 19 år, sjømann, 3. harpuner. *Harald Svenning*, Tromsøysundet, 19 år, montør og maskinist. *Karl Gulbrandsen*, 19 år, matros. *Einar Anatol Nilsen*, Tromsøysundet, 20 år, kokk. *Johannes Amundsen*, Tromsøysundet, 18 år, fangstmann. *Arne Hansen*, Tromsø, 17 år, matros. *Magnus Johansen*, Tromsøysundet, 18 år, matros.

Mager fangst

Da «Kong Raud» nådde fram til iskanten den 26. april 1918, var flere andre skuter allerede på plass, spredt over store avstander. Været var ruskete og stormfylt, og med den sterke tidevannstrømmen kom isen i stadig bevegelse. Råker som var åpne den ene dagen, kunne lukke seg den neste. Flere skuter ble fanget i isen, noen hadde basket i dagesvis for å komme seg løs. Vi vet ikke om «Kong Raud» var blant disse, men en fangst på kun 15 selunger i løpet av de første 14 dagene kan tyde på at noe hadde gått galt. Lørdag morgen den 11. mai lå de iallfall med isen i syd og peilet en landstripe med fyret på Svajtov Nos rett i vest.

Hele dagen søkte de nordøstover langs iskanten til de stanset ca. 8 norske sjømil øst-nordøst for Svajtov Nos. Her så forholdene brukbare ut, for et par fangstskuter hadde kommet seg innenfor iskanten og så ut til

å drive fangst der. Skipper Arnesen kjente begge disse skutene, den ene kom fra Vadsø, den andre fra Hammerfest. Like i nærheten vestafor dem lå også fangstskuta M/K «Ringsæl» av Tromsø.

Om kvelden og natten ble «Kong Raud» liggende og bakke et godt stykke fra iskanten. Trøtte karer gikk i køyene og lyttet til drønn og smell fra isen der ute i mørket. Ved daggry klokken 6 neste morgen kom harpuner John Johnsen opp i rorhuset og overtok vakten⁹.

Hvorfor dro de til Kvitsjøen?

På bakgrunn av de uhyggelige tall for senket norsk tonnasje våren 1917 kan man spørre hvorfor ca 40 norske fangstskuter valgte å dra til den erklærte faresonen Kvitsjøen i mars/april året etter. Enkelte seilte dit på jakt etter sel tilsynelatende uten tanke på at tyske ubåter når som helst kunne dukke opp. Noen hadde kanskje fortalt dem at faresonen ikke gjaldt for fangstskuter under nøytralt flagg. Sonen var opprettet året før for å hindre allierte konvoier i å frakte mat og våpen til russerne. Med den tysk/russiske fredsavtalen i Brest-Litovsk i mars 1918 var konvoiene ikke lenger noen trussel. Hvorfor skulle da tyskerne koste på seg å sende ubåter den lange og farefulle veien nordover bare for å senke noen små norske fangstskip?

Nei, fangstfolk trodde at det helst ville gå godt, og at den som intet våger, intet vinner. Betydelige gevinster stod på spill både for reder, skipper og mannskap. Prisene på ishavsprodukter var gått til værs under krigens høykonjunktur, en lønnsom tur kunne realisere mang en drøm på hjemmebane.

Men Kvitsjøen fortsatte å være faresone, det ble til og med spesielt framhevet i den tysk/russiske fredsavtalens artikkel 5. Her skulle skip senkes slik som i enhver annen faresone. Allierte og nøytrale skip som opererte i disse farvannene, skulle vite at de gjorde det på eget ansvar. Den tyske admiralstaben var heller ikke innstilt på å gjøre noe unntak for norske fiske- og fangstfartøyer. Dette var iallfall norske myndigheter fullstendig klar over, og saken var også omtalt i norske aviser. Spørsmålet er om det ble gjort nok for å orientere fangstfolket om alvoret i situasjonen, og om sentrale norske myndigheter i tilstrekkelig grad gjorde sin plikt for å advare mot ferdsel i Kvitsjøen.

Oberleutnant zur See, Hinrich Hashagen, ga for sin del ingen slik advarsel da han lot SM U-22 gli i overflatestilling langs den golde Murmankysten en maidag 1918.

⁹Dette avsnittet bygger i hovedsak på opplysninger hentet fra «Sjøforklaringer over norske skibes krigsforlis», bd. IV 1918. Utgitt ved Sjøfartskontoret desember 1918. (Fra s.101: Sjøforklaring om senkningen av «Kong Raud», reg. med M.L.B.W. som kjenningssignal, i sjørett satt på Tromsø rådhus 21. mai 1918.)

Angrepet

Været var grått og skyet med vestlig vind og brukbar sikt der «Kong Raud» duvet i de store dønningene mens det lysnet av dag den 12. mai. I rorhuset hadde John Johnsen tent kveik på snadda mens han speidet etter liv der inne blant de gråhvite ismassene i syd. Plutselig fornemmet han en bevegelse i øyekroken, det virket som en mørk bølge skummet fram. Med kikkerten oppdaget han snart at bølgen var en ubåt i overflatestilling som kom halsende fra vest med kurs rett mot dem. Hodestups sprang han mellom kahytten og ruffen og kalte alle mann på dekk.

Før de rakk å heise det nøytrale norske flagget, saktet ubåten farten og åpnet ild. De første granatene strøk over «Kong Raud» og slo ned i sjøen på andre siden. Deretter fulgte flere kanonskudd. En granat tok vannet rett foran baugen, mens den siste slo ned bare 8 favner fra skipssida så sjøvannet stod som en foss innover dekket. Med flagget endelig oppe kom det ikke flere prosjektiler. Derimot svingte ubåten opp mot «Ringsæl»,



Ulven jager lammet. Foto: Norsk Maritimt Museum

som allerede hadde satt en lettboat på vannet og rodde ubåten imøte.

I båtene på 3 minutter!

Fra «Kong Raud» observerte man at det foregikk en dialog mellom skipper Alfred Gudmundsen på «Ringsæl» og ubåtsjefen. Etter en stund rodde lettbooten tilbake, mens ubåten langsomt vendte og kom glidende i retning «Kong Raud». Det viste seg siden at ubåtsjefen hadde gitt Gudmundsen ordre om å la «Ringsæl» følge ubåten og ta opp mannskaper fra fangstbåter i nærheten som nå skulle senkes.

Besetningen om bord i «Kong Raud» må ha følt seg som lammet i møte med ulven ved synet av den gråmalte ubåten som kom opp på siden av dem og ble liggende stille. Skipper Arnesen anslo at det smale skroget kunne være 150-170 fot langt, men dekket lå bare en fot over sjøflata. Nummer, navn eller merke var ikke synlig, men et temmelig skittent tysk flagg hang i tårnet. På forskipet stod en diger kanon med et løp som måtte være minst 2 meter langt. Skipper

Arnesen merket seg også en telegrafstang som var lagt ned på dekket, der det stod 6-7 mann og stirret bistert mot fangstmennene. På sin plass oppe i tårnet tronet sjefen selv i oljehyre med roper for munnen:

– In the boats in 3 minutes! Aber schnell!

Skipper Arnesen trakk på skuldrene og viste med

geberder at han ikke skjønnte meningen. Han ville diskutere saken, forklare seg, parlamentere, men først og fremst vinne tid. Da lød igjen den metalliske stemmen:

– *You have got 2 minutes! L o s!*

Nå fikk karene fart på seg, begge båtene ble låret i en hast. Alt måtte gå fort, hva skulle de ta med seg? Verden kjentes uvirkelig mens de tause rodde vekk fra «Kong Raud», frarøvet alt de eide om bord. Plutselig lød fortvilte hyl fra hunden som måtte være innestengt i ruffen.

– *Helvetes bikkja! Den må med!*

Karene fulgte skipperens ordre og hamlet båten tilbake. Matros Arne Hansen, yngstemann på 17 år, jumpet om bord og returnerte med en vilt logrende skipshund. Samtidig registrerte de kanonen som pekte mot dem, skjøv fra og ventet på smellet. Om bord i ubåten stod tyskere og pekte og vinket dem av gårde i retning mot «Ringsæl», men lettbåten var ikke kommet mer enn noen få favner klar av skipssiden før den første granaten gjennomboret «Kong Raud» og eksploderte så hele skroget ristet. Så sørget sju nye kanonskudd for at splintene fra «Kong Raud» føk i alle retninger, mens skipet krenget over på siden og sank dypere etter hvert som sjøen fosset inn.

Over sjøflaten kunne de fra robåtene snart bare se rorhuset og mastetoppen med tønna og det norske flagget som blafret sitt farvel. Det var det siste glimtet de fikk av «Kong Raud» før mannskapet i begge robåtene ble tatt velberget om bord i «Ringsæl».

Slik slutter denne historien om «Kong Raud», seilskuta som ble sjø satt ved Charlottenlund Verft i Strinda i 1873. Siden seilte hun en drøy mannsalder – gjennom seilskutetida, inn i dampens og motorens tidsalder, ut av det nittende århundre og inn i et nytt. Om bord hadde sjøfolk og fangstmenn slitt for det daglige brød. Storm hadde jaget skuta, regn og hagl pisket henne, orkan truet med å knuse henne. Men alltid gjenoppstod «Kong Raud» til ny innsats inntil tyske granater ga henne nådestøtet søndag morgen den 12. mai 1918. Siden da har «Kong Raud» ligget på havbunnen ved munningen av Kvitsjøen i 100 år.

Etterord

Neste offer skulle bli *M/K «Michail»*, en tidligere postbåt som var omgjort til russisk fangstskute, og som befant seg 4 kvartmil unna. «Ringsæl» fulgte etter ubåten på avstand i håp om å ta opp overlevende. Skipper Arnesen og skipper Gudmundsen kunne begge iaktta hvordan ubåtfolk entret det russiske fartøyet på jakt etter proviant og verdisaker før de til sist satte skuta i brann. Meldinger gikk ut på at tyskerne gikk hardt fram og drepte flere om bord i «Michail», men mannskapet rakk likevel å sette båter på vannet. Slik ble flere overlevende tatt opp av «Ringsæl», som straks satte kursen mot Norge. Snart kunne flere norske aviser berette om at kaptein Gudmundsen med «Ringsæl» var ankommet Vardø fra Ishavet tirsdag 14. mai med 42 bergede fangstfolk fra 2 skuter som var senket av en tysk ubåt ved Mumankysten.

To Ishavsfartøier sænket i Hvitehavet.
Mandskaperne reddet og kommet ind til Vardø.
Privat-telegram til Adresseavisen
Vardø 14de: Skipper Gudmundsen med Tromsøfartøiet «Ringsæl» kom fra Ishavet inat med mandskaperne fra to isænk-skutte Ishavsfartøier, Tromsøfartøiet «Kong Raud» og en russer utrustet fra Tromsø, ialt 42 mand. Isænkskytingen fandt sted i farezonen 8 mil østnordost av Svatoi-Nos i Hvitesjøen. U-baaten antages at gjøre rik høst deroppe. Ialt var ca. 40 fangstfartøier beskæftiget i nærheten. Fangstutbyttet har hittil været ringe paa grund av uveir.

Fra Trondhjems Folkeblad 16. mai 1918.

Skipper Arnesen på «Kong Raud» hadde en bror, Viktor Arnesen, som var eier og skipper om bord på fangstskuta «Tennæs» av Tromsø. Dette var søndagen da begge brødrene mistet skutene sine på Kvitsjøen etter fulltreffere fra U-22. Viktor Arnesens folk ble tatt opp av M/K «Stairs» av Hammerfest, som også ble bombardert i senk mens skuta var på hjemtur to dager senere. Hashagen herjet på Kvitsjøen og senket 8 skuter i løpet av uka. Viktor Arnesens mannskap var blant flere som kom seg i land i den lille russiske byen Vaidaguba, der russerne ved telegrafstasjonen tok godt i mot dem. Herfra kunne Viktor Arnesen og de 33 andre norske fangstmennene ligge i skjul og observere den tyske ubåten som kom etter dem inn i havna. Det ble en blodig seanse. Først skjøt U-22 i senk postskipet som nettopp var kommet fra Vardø med passasjerer, deretter en fiskeskøyte, før granatene la telegrafstasjonen og flere av husene i grus. Under disse operasjonene ble flere mennesker drept.

Samlet dro de norske fangstmennene i flere robåter hjemover mot Norge. Etter et par døgns hardt slit, fikk de endelig hjelp. En norsk laksefisker med motorbåt slepte dem den siste biten inn til Vadsø, der de gikk i land om ettermiddagen den 17. mai, etter sigende til musikk fra et oppstilt brassband.

Kilder og henvisninger:

Privatarkiv 24 (Charlottenlund Verft), SAT.

<http://digitalarkivet.no> – folketellinger, kirkebøker og panteregistre (jfr. noter).

«*Sjøforklaringer over norske skibes krigsforlis*», bd. III, Sjøfartskontoret, Kr.a. april 1918. Nasjonalbibliotekets digitale arkiv (www.nb.no).

«*Sjøforklaringer over norske skibes krigsforlis*», bd. IV 1918. Utgitt ved Sjøfartskontoret desember 1918. www.nb.no.

Norske aviser: Spredte nummer av Trondhjems Adresseavis, Trondhjems Folkeblad, Nordlandsposten, Romsdals Amtstidende, Tromsø Stiftstidende, Tromsøposten, Bergens Tidende, Norsk Kunngjørelsestidende, Morgenposten, Dagbladet. (jfr. noter). Fra Nasjonalbibliotekets digitale avisarkiv.

Breida, Jan P.: «Skipsbyggeren på Charlottenlund. Historien bak stedsnavnet». *Årbok for Strinda historielag 2008*.

Fremmerlid, Astri: «*En fiskerikommune industrialiseres. Utvikling av industri og bosetning i Vågan 1880-1920.*» Hovedoppgave Bergen 1982. www.nb.no.

Gudbrandson, Terje: «*Bodin bygdebok II A. Gårds- og slektshistorie for Straumen*», Bodø 2001.

Haug, Karl Erik: «*Falls Norwegen auf die Seite unsere Feinde tritt*». Det tysk-norske forhold fra sommeren 1916 til utgangen av 1917. Hovedoppgave UNIT 1994. www.nb.no.

Helgason, Guðmundur: «*WW1 U-boat commanders. Hinrich Herman Hashagen*». Uboat.net.

Kristiansen, Eivind H.: «*Ishavsfart. Fra Gratangen og gamle Ibestad*» Alta 1989. www.nb.no.

Olsen, Alf Roar: «Diana» og «Kvik» fra Charlottenlund – og deres eier Halvor Iversen. *Årbok for Strinda historielag 2017*.

Sevåg, Reidar: «*Statsråd H. R. Astrup*», Oslo 1967. www.nb.no.

Ytreberg, Nils A.: «*Nordlandske Handelssteder*», Trondheim 1941. www.nb.no.

Jan P. Breida, f. 1937, er lektor med historie hovedfag.



Dagbladet 18. mai 1918.