



26. mai i år var det nøyaktig 90 år siden noen beviselig observerte Th. Brøvigs bark Cedarbank under seil. På denne dato i 1917 utvekslet man nemlig signaler med fullrigger Gezina fra samme rederi. Alt var da vel om bord.

Illustrasjon, usignert maleri fra Farsund Sjøfartshistorie

## Om Farsunds største skute, 4-mastet bark

# CEDARBANK

## og hennes krigsforlis sommeren 1917

Av Bjørn Tandberg

**I** år er det nitti år siden Farsunds største seilskute gjennom tidene, 4-mastet bark Cedarbank møtte sin tragiske skjebne i Norskehavet. Denne store skværriggeren, bygd av stål og på 4.500 tonn dødvekt, var da på reise fra Savannah i USA til Århus, Danmark. Før barken forsvant, hadde kaptein Emanuel Abrahamsen (40) fra Tjørve vært innom britiskkontrollerte Halifax på Nova Scotia for kontrabandeinspeksjon. Av de 26 om bord er det aldri funnet spor. En skadd livbåt, merket Cedarbank, ble imidlertid senere funnet drivende ved Flø på Sunnmøre.

Målt i antall omkomne, er dette den nest største katastrofe som noen gang har rammet Farsunds skipsfart. I så måte overgåes den bare av tapene ved Annavores senking i Atlanterhavet under siste verdenskrig. Denne damperen, tilhørende rederiet Gunstein Stray & Sønn, seilte i konvoi fra Huelva til Aberdeen via Gibraltar, da hun den 21. desember 1941 ble torpedert av tysk U556. Lastet med kis, sank hun på få sekunder. 29 av

besetningen, 2 norske passasjerer og 3 britiske kanonskyttere omkom. Av de omkomne var 25 nord-menn. Fire norske sjøfolk overlevde Annavores torpedering, hvor altså hele 34 personer mistet livet.

### Søstrene Cedarbank og Olivebank av 1872

I august 1872 overtok glasgowrederiet Andrew Weir & Co. det første av to kon-

traherte nybygg fra verftet Mackie & Thomson i Port Glasgow. Denne firemastete barken fikk navnet Cedarbank. Søsterskipet, levert et par måneder senere, ble døpt Olivebank. Målt som nybygg, ble Cedarbank notert ett bruttoregister tonn større enn sin søster. Ved inngangen til det tjuende århundre eide dette rederiet 30 seilskuter og 11 dampere. Alle Bank Lines skuter var bygd som rommelige lastedragere, uten vekt på å skulle være



hurtigseilende. Allikevel greide både *Cedarbank* og *Olivebank* å kombinere sin lasteevne med forholdsvis god fart. De ble regnet som flåtens beste og gjerne omtalt som *the Pride of the Bank Line*. Høyeste dokumenterte fart for *Cedarbank* under britisk flagg skal være 676 nautiske mil på 48 timer, tilsvarende en gjennomsnittsfart på vel 14 knop. En imponerende fart for en lastedrager over så lang tid.

### Solgt til Norge

Rundt årsskiftet 1913–1914 solgte Andrew Weir flere av sine seilere til Norge. Kjøper var et nystartet rederi i Stavanger, AS *Olivebank*. Initiativtaker til selskapet var en Erling Monsen, som da var bosatt i London. Der hadde han i flere år hatt en ledende stilling i det velkjente shippingfirmaet H. Clarkson & Co. Han var født 1880 i Stavanger, som yngste sønn av reder, forretningsmann og industrigründer, M. Gabriel Monsen (1836–1896). I 1906, fremdeles ansatt hos Clarkson, hadde han, i forståelse med sin sjef, startet rederi i England. Nå ønsket han altså å utvide virksomheten til Norge. Erling Monsen tegnet seg personlig for 1/5 av aksjekapitalen, det resterende beløp skjøt pengesterke stavangerfolk inn. Foruten *Cedarbank* og *Olivebank*, kom fire andre bankskuter nå til å seile under norsk flagg. Alle ble registrert i Tvedestrand. Der hadde Monsen ansatt folk til å drive rederiet i sitt navn. Selv fortsatte han sin personlige virksomhet i England fra adressen nummer 4 Lloyds Avenue, London E. C. Andrew Weir beholdt selv betydelige eierinteresser i disse skutene den første tiden under norsk flagg, altså en form for utflagging.

### 1913 – 1916, Cedarbank av Tvedestrand

Mot slutten av 1913 ble *Cedarbank* overtatt av sine norske eiere. Neste vår anløp hun Callao i Peru for lossing. Derfra seilte barken i ballast over Stillehavet til Australia for å laste kull i Newcastle NSW. Kullene skulle til Taltal i det nordlige Chile. Derfra var skipet, før avgang Newcastle, sluttet av et tysk firma for en salpeterreise til Europa. Da barken på høsten i 1914 ankom Taltal, mottok man beskjed om krigen som i august hadde brutt ut i Europa. Lastingen ble derfor sterkt forsinket. Endelig, etter lang tid i Chile, kunne *Cedarbank* avgå med full last i rommene. I kapteinens

seilingsordre hette det seg at han skulle seile mot Europa, *Falmouth for order*. Da barken, etter en dryg reise via Hornet, kom til denne havnen, lengst vest i den Engelske kanal, mottok han ordre om å fortsette til Rotterdam for å losse salpeterlasten der.

Fra Rotterdam bar det over til Leith, hvor man lastet koks for Chile. Derfra gikk seilassen med lett skute nordover langs stillehavskysten til Portland, Oregon. I USA lastet så *Cedarbank* korn til Dublin. Hjemreisen, mer enn 16.000 nautiske mil under seil, foregikk på våren 1916 og ble en til dels meget stormfull affære. Særlig på strekningen Kapp Horn - Falklandøyene var det ille. Enkelte mindre hardtværskader måtte senere repareres i Dublin, og der godkjennes av Lloyds stedlige representant. Fra Irland gikk seilassen i ballast over Atlanteren til New York, for der igjen å laste korn. Krigstidsratene var gode, hele £ 4-15 per tonn oppnådde Monsen da. Denne lasten skulle loses i Leith, hvor skipet også skulle overtas av nye eiere fra Farsund.

I det forannevnte har jeg ikke navngitt noen av *Cedarbanks* kapteiner. Dette av den enkle grunn, jeg kjenner få eksakte år, ei heller i hvilke havner de fleste skifte av fører fant sted. Barkens første fører under norsk flagg var imidlertid Emanuel Abrahamsen fra Tjørve på Lista ved Farsund. Så, muligens i løpet av 1915, ble han avløst av Anton Jørgen-

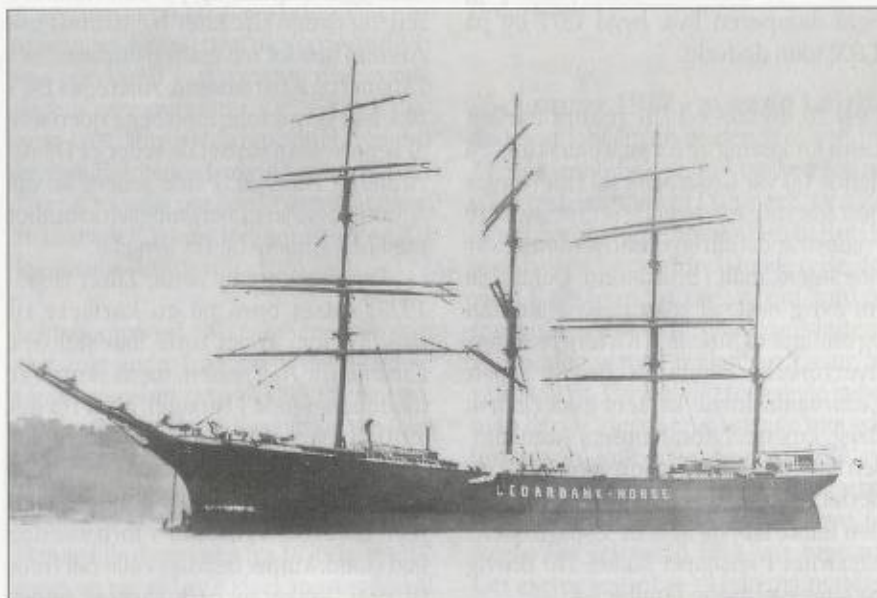
sen fra Vestre Sandøya. Jørgensen ble så, i sin tid avløst av en kaptein Olsen. Han sto om bord inntil desember 1916, da solgtes skuta til Farsund. I tillegg til *Cedarbank*, førte Abrahamsen også den store 4-mastete stålbarken *Clan Graham* under sin tid i rederiet Erling Monsen & Co., Tvedestrand.

### 1916, Cedarbank kjøpes av Th. Brøvig, Farsund

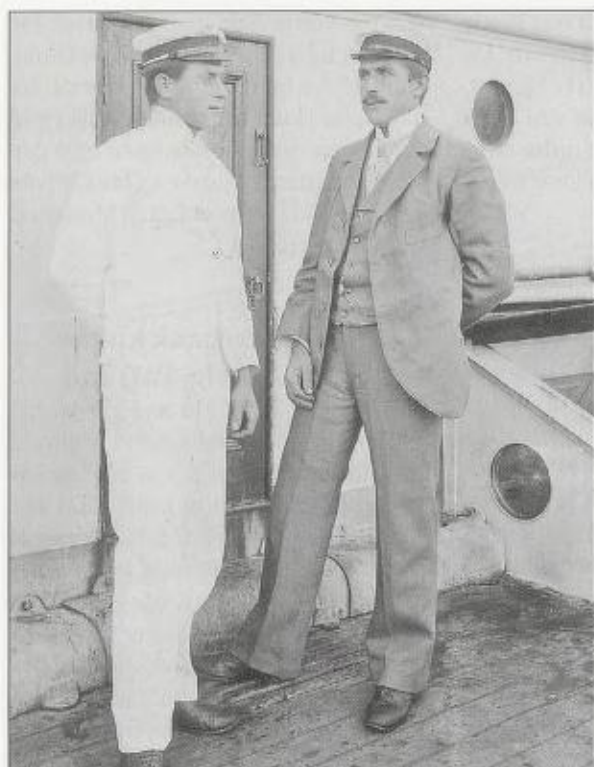
Allerede 10. juni 1916 hadde rederiet Th. Brøvig i Farsund skrevet kontrakt med Erling Monsen & Co. om kjøp av *Cedarbank*, avtalt pris, kroner 875.000. Dette var en høy pris å betale for et 24 år gammelt seilskip, men fortjenestemulighetene var tilsvarende gode under de rådende høykonjunkturer.

Like før utbruddet av første verdenskrigen kulminerte Th. Brøvigs seilskips-tonnasje. Ved årets begynnelse i 1914 eide Brøvig 6 barker, inkludert firemasteren *Far*, som med sine 2.143 bruttotonn, var rederiets største skip. Dertil kom 4 fullriggere, størst av disse var *Cate* på 1.917 bruttotonn. Summen var ti skip på vel 16.000 bruttotonn, noe som tilsvarte tre prosent av Norges jern- og stålseilskipsflåte. Dette var mye for et enkelt rederi, og Brøvig var blant de ledende innen seil. Det skrives at bare S. O. Stray & Co. i Kristiansand og Bruusgaard i Drammen kunne gjøre farsundsrederiet rangen stridig. Riktignok fremsto både Alf Monsen i Tønsberg og et par rederier

*Den 4-mastete stålbarken fotografert til ankers i britisk havn under første verdenskrig. Merk at nøytralitetsmerke, CEDARBANK - NORGE, er tydelig markert på skutensiden. Disse var til liten nytte da hun møtte sin skjebne, antagelig i mai, eller juni måned 1917. Illustrasjon: Postkort fra Nautical Photo Agency, Beccles, Suffolk, UK i forfatterens eie*







Brødrene Anton Theodor- og Emanuel Abrahamsen, fotografert i Yokohama hvor de møttes, antagelig i 1904. Til høyre Emanuel, som senere førte bark Cedarbank i to perioder. Først for E. Monsen & Co. i Tvedestrand, senere for rederiet Th. Brøvig, Farsund. Hvilket skip de møttes på dekket av, vites ikke. Anton T. seilte den gang under amerikansk flagg, mens Emanuel var påmønstret DS Nor av Tvedestrand som styrmann. Foto: T. Mama, Yokohama via Antoni Abrahamsen

## Brødrene Abraham- hamsen – tre kap- teiner fra Tjørve

Emanuel Abrahamsen ble født på Tjørve den 11. desember 1876 som eldste sønn av Abraham M. Emanuelson og Tobine Eilertsdatter. I folketellingen for 1900 er faren oppført som selveiende gårdbruker, makrellfisker og tangbrenner.

Sommeren 1892 pakker unge Emanuel skipskisten og drar på langfart med bark Colin Archer av Farsund, reder G. Jensen Bekkevig. Vel 26 måneder varer guttens første tur til sjøs. Mer fartstid opp tjenes og de nødvendige eksamener blir avlagt.. I mai 1896 får han sitt styrmannsertifikat og reiser ut som 2. styrmann på bark Hassel, reder Jens A. Samuelson, Farsund. I 1902 går over til utenbys dampskip og seiler med disse en fire – fem år. Skipsførersertifikat for seil og damp får han så i november 1904.

i Tvedestrand som større foretagender i navnet. Dette var Carl Bech & Co. og forannevnte Erling Monsen & Co. For disse rederienes del, dreide det seg i stor grad om proforma registrering og skatteplanlegging for utenlandske interesser. Engelsk og tysk kapital var sterkt inne i bildet. Foruten seilskutene, eide Brøvig også damperen Eva, bygd 1877 og på 1.600 tonn dødvekt.

Den 20. oktober 1916 ankom barken Leith for lossing og formelt eierskifte. På denne tid var Cedarbank faktisk Norges nest største gjenværende seilfartøy. Bare tvedestrandsfullriggeren Nordfarer var noe større, målt i bruttotonn. Denne ble for øvrig neste år solgt til Kristiansand og omdøpt til Bragdø. Til å føre rederiets nyervervelse hadde Th. Brøvig ansatt Cedarbanks første kaptein under norsk flagg, Emanuel Abrahamsen. Abrahamsen hadde da kjøpt seg inn med 4,5% i rederiet Cedarbank. Han står oppført som den femte største av i alt 59 partedere. Majoritetet i selskapet hadde Th. Brøvig og hans nærmeste familie.

I mai måned 1908 reiser Emanuel Abrahamsen over til USA for å søke lykken der. Rundt fem år senere er han atter tilbake i Norge. Før denne tid, allerede i 1904 hadde Emanuels yngste bror, Anton Theodor (1885-1952), reist over til USA. Der seilte broren frem til 1910 som mannskap på amerikanske seil- og dampskip. Etter hjemkomst tok Anton Theodor navigasjonsutdannelse i Farsund og Kristiansand. Allerede i 1915 fikk han skip å føre, men bega sjøen tolv år senere. Han startet da rederiet DS AS Aranda i Farsund. I sine senere år var Anton engasjert i bergningsvirksomhet med MK Andora og DS Lyngdal.

Familiens tredje sønn, Eilert (1883-1927) satset også på en karriere til sjøs. Mellom annet førte han stålbark Farsund for A. Theisen, mens skuta var hjemmehørende i Farsund, altså fra juli 1910 til mars 1912. I disig og stormfullt vær grunnstøtte denne barken da nær Tasmania. Der ble hun kondemnert, men skroget, fremdeles i forbausende god stand, kunne beskuies i alle fall frem til 1995. Vraket av bark Farsund finnes

avbildet i bind 2 av «Farsund bys historie» (2001).

## Langt opphold i Leith

Som før nevnt ankom Cedarbank Leith den 20. oktober 1916. Der skulle kornlasten losses og førerskifte finne sted. Emanuel Abrahamsen var da for lengst ankommet Skottland for å møte sin neste kommando. Hjemme på Lista satt nå hans kjære Nilsine (f 1882) og deres tre barn, to piker og en gutt og håpte på det beste, mens far la ut på risikabel krigsseilas. At Norge var erklært som nøytral nasjon, var ofte til liten hjelp hva angikk våre sjøfolks sikkerhet. Nesten daglig kunne avisene melde om tragiske krigsforlis og tap av menneskeliv. Vel fremme i Leith måtte Abrahamsen finne seg i å bo på hotell enn så lenge. Kaptein Olsen som hadde ført barken inntil da, hadde instruks fra sin arbeidsgiver om å bli om bord inntil hele kjøpesummen var overført til Erling Monsen. Ellers skulle skadet bauspryd skiftes ut for Monsens regning. Hva gjelder denne kaptein Olsen, så nevnes han ikke som fører av Cedarbank i noen kjente maritime bøker. Men omtales altså, uten fornavn, i et par brev fra Emanuel Abrahamsen til Th. Brøvig.

Selv om Abrahamsen ikke fikk bo om bord, benyttet han tiden godt. Skuta ble inngående inspisert hvor det var mulig å komme til under lossingen. Tilstandsrapporter blir sendt hjem til rederiet i Farsund. Det aller meste omtales i positive vendinger, men noen mangler beskrives av påtroppende fører. Abrahamsen forteller blant annet om deler av den løpende rigg som må skiftes ut før avgang, tre ødelagte stormseil må fornyes og om donkeykjele som må overhales. Det siste for å skaffe nødvendig damp til skutas vinsjer og ankerspill. Ellers trenger skuta sterkt til å males utenbords, rapporteres det. Enn videre anbefales dokking i Leith for rengjøring av undervannsskroget som er svært begrodd. Om lossingen forteller Abrahamsen at denne går langsomt, forsinket av dårlig vær. Under de første tre dagene ble kun 600 tonn losset. På kvelden den 21. november er kornlasten imidlertid losset, men skuta er på langt nær seilingsklar. Først må arbeidet med bausprydet fullføres. Videre søker rederiet å finne en passende last ut fra Europa, foreløpig uten resultat.





Da Cedarbank forsvant hadde hun en besetning på 26. På dette, udaterte bilde, er 19 av folkene samlet i akterkant av bakken. Ti av dem er identifisert i første rekke, nr. 2; messeg. Eilert Nøtland, Spind, nr. 3; lettm. Karl Jensen, Risør, nr. 4; jungm. Jens Pedersen, Risør, nr. 5; 2. styrm. Peder K. Nøtland, Spind, nr. 6; jungm. Gudmund Ariansen, Spind. I andre rekke, nr. 3; antagelig jungm. Søren Leander Frøyland, Brekne, nr. 4; jungm. Bernhard Syvertsen Brekne, Brekne, nr. 5; lettm. Bernhard Holth, Risør. I tredje rekke, nr. 2; jungm. Ansgar Speilberg, Risør, nr. 5; lettm. Bernhard Holth, Risør.

Foto via Torbjørn Larsson-Fedde

Lørdag den 2. desember 1916 bekrefter skipsreder Monsen telegrafisk fra London at Cedarbank nå er betalt og altså eies av rederiet Th. Brøvig i Farsund. Endelig kan kaptein Abrahamson flytte om bord og innta sine bekvemmeligheter i akterskipet. Fire dager før dette var folkene, mønstret i Farsund, kommet om bord. Besetningen var nå komplett og alle mann hadde nok å henge fingrene i. Kapteinen skriver hjem om overhaling av vitale komponenter i riggen (rakker og skivegatt), et arbeid som skal godkjennes av Lloyds. Ellers beretter han at man nå er kommet i gang med å male skroget utenbords. Her er det godt at kapteinen nå har fått en erfaren sjømann som sin nærmeste medarbeider, nemlig

### 1. styrmann

#### Lars Andreas Syvertsen

Med denne velkvalifiserte mannen om bord hadde kaptein Abrahamson fått en førsteklases nestkommanderende. Også han kom fra Tjørve på Lista. Der ble han født den 15. januar 1873 som nest eldste barn av gårdbruker Syvert Tobiassen og

Anne J. Larsdatter. Femten år gammel reiser gutten ut med bark *Atalanta* av Farsund, reder T. Andreassen Slevedal. Han fortsatte seilassen med andre skuter og fikk oppleve dramatiske ting. I 1896 var han med da bark *Remittent* av Farsund (reder Jacob Olsen Maberg) forliste nede ved Brasil. I januar 1897 får han sitt styrmannssertifikat og tar hyre som 2. styrmann på skonnerbriegg *Tiber* av Stavanger. Neste trinn på karrierestigen er opprykk til 1. styrmann, tilsvarende dagens overstyrmann. Dette skjer i januar 1901. Han går da om bord i *Framfart* av Farsund, reder Ludvig Larsen Sunde. Etter å ha stått om bord i denne barken 16 måneder, kunne han sommeren 1902 løse ut sitt skipsførersertifikat.

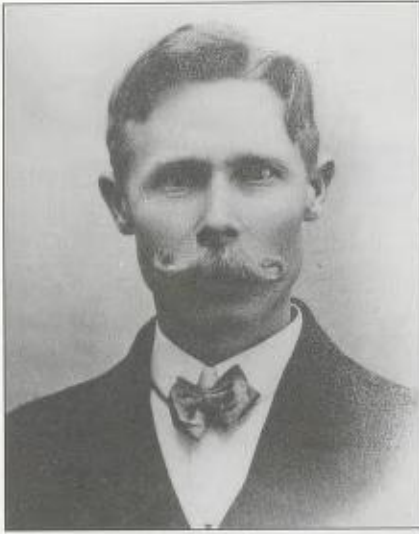
I oktober måned 1903 gjør Syvertsen som så mange andre fra Lista på denne tiden. Også han reiser over til USA for å prøve seg der. Neste sikre informasjon om Lars Andreas Syvertsen er datert 10. januar 1916. Da mønstrer han nemlig på DS *Avance* av Haugesund som 1. styrmann. Denne lille damperen fra 1870, lastet 360 tonn, og var eid av sildeeksportør Mikal

Lindøe. Etter sju måneders utenriks krigsseilas bærer det igjen hjemover. På dette tidspunkt er Lars Andreas allerede gift med sin Rikke Marie (1881 - 1951). Ekteparet har to barn, Anne, født 1907 og Sigurd, født 1910. Neste ansettelse blir i rederiet Th. Brøvig. Der underskriver han 17. november 1916 kontrakt som 1. styrmann på deres nyinnkjøpte bark *Cedarbank*.

### 5. januar 1917 - avgang Leith

Rederiet fant ingen passende last ut fra Europa, men fikk sluttet barken for en reise fra Savannah til Danmark. Den 22. desember skriver Abrahamson til Brøvig at all ballast for den forestående reise, det vil si 1.400 tonn, nå var tatt om bord og forsvarlig stuet. Disse gamle seilskutene var sjelden utstyrt tanker for føring av vannballast. For stabilitetens skyld lastet man derfor gjerne en passende mengde jord, stein, kull, eller lignende, før avgang. Noen dager senere rapporterer kapteinen at det meste av proviant og stores for reisen til USA var mottatt. Litt ekstra godsaker til jule- og nyttårs-





1. styrmann Lars Andreas Spvertsen (1873 - 1917), en særdeles erfaren seilskutemann fra Tjørve som, sammen med sine 25 skipskamerater, omkom da Cedarbank krigsførliste.

Foto via hans barnebarn, Harald Spvertsen

feiringen var nok inkludert i denne leveransen fra firmaet Beruelsen & Søn i Leith, får man tro. Alle seil var på dette tidspunkt ettersett og bendt under, etter å ha vært stuet vekk under det lange havneoppholdet. Alt arbeid med riggen ble besiktiget og godkjent av Lloyd's. Nå gjensto bare å fullføre arbeidet med bausprydet og Cedarbank ville være klar til avgang.

Den 28. desember skriver Abrahamsen at bausprydet nå er lagt inn, men at all rigging der forut fremdeles gjenstår. Nyttår feires i den skotske havnebyen. Antagelig ønsket man hverandre godt nytt år, med inderlig ønske om at dette måtte bli det siste krigsåret. Den 5. januar 1917 skriver, en sannsynligvis meget lettet kapteinen, at nå er losen om bord og slepebåten fast for å ta skipet ut gjennom Firth of Forth til Nordsjøen, dette 77 døgn etter ankomst Leith. Enn videre fortelles at dagen før blåste det nordlig kuling og at avgangen derfor måtte utsettes med ett døgn. Kapteinen avslutter brevet således:

*Alt er vel om bord og skibet i duelig sjøorden. Med haab om at alt maa gaa hurtig og vel for os paa reisen, tegner Med høiagtelse E. Abrahamsen.*

### Til Savannah på 51 døgn

Vi kjenner ikke Cedarbanks rute over Atlanterhavet. Når seilskuter skulle til amerikanske havner, sør for Kapp Hatteras, valgtes imidlertid ofte den sørlige rute.

Da seilte man sørlige kurser til skipet var nede ved Madeira, eller hvis vinden tillot det, midt mellom denne øya og Azorene. Kommet noe videre sørover, nær den 30. nordlige breddegrad, fanget man gjerne nordøstpassaten. Så, godt innenfor passatbeltet kunne kursen settes vestover mot Amerika. For seilskutemannskapene var dette, det nærmeste man kunne komme en drømmeseilas. Ofte døgn etter døgn for babord halser med stødig vind og alle seil satt, uten så mye som å røre en bras. Lufttemperaturen er også behagelig på disse breddegrader, noe som førte til at folkene gjerne forlot den varme ruffen og sov under åpen himmel på sine frivakter.

For en av folkene om bord var denne reisen sikkert helt spesiell, nemlig for barkens nye 2. styrmann, Peder Kristian Nøtland. I en alder av så vidt tjue, var dette hans aller første tur som offiser, og det på en av landets aller største og flotteste skuter! Hans yngre bror Eilert, vel 15 år gammel ved påmønstring, seilte også med Cedarbank, han som messe-gutt. Guttene kom fra Spind hvor foreldrene, Peder Kristian - og Marie Nøtland, i henhold til folketellingen for 1900, drev gården Nautland (Muldbrokken). Vel femten år gammel, reiste Peder Kristian i 1912 til den franske havnebyen Nantes for å tiltre tjenesten på Th. Brøvigs fullrigger *Gezina*. Der ble han værende i hele 46 måneder. Etter avmønstring i Dublin bar det i slutten av mai 1916 hjemover. Neste steg på karrierestigen var styrmannseksamen i Farsund. Denne passeres greit og bare fire måneder etter hjemkomst får han den 30. september 1916 utstedet sitt sertifikat som styrmann på seilskip.

Som nevnt var skuta, allerede ved ankomst Leith sterkt begrodd. Rederiet prøvde der å skaffe plass i dokk, men grunnet verdenskrigen hadde ingen verksteder i nærheten kapasitet til å motta Cedarbank for dokking. Denne atlantehavsreisen ble derfor, nærmest som forventet, ingen rekordseilas. Først 25. februar 1917, etter 51 døgn i sjøen, ankom barken Savannah. Neste dag skriver kapteinen blant annet følgende i brev til Th. Brøvig:

*De underrettes om at Cedarbank ankom hertil i gaar, og alt er gaaet vel paa reisen. Det siste av reisen har vi haft meget løit og stille, samt vestlige vinde der har forårsaget at det blev saa lenge, da skibet er tungt at faa frem i løi vind.*

### 44 døgn i Savannah

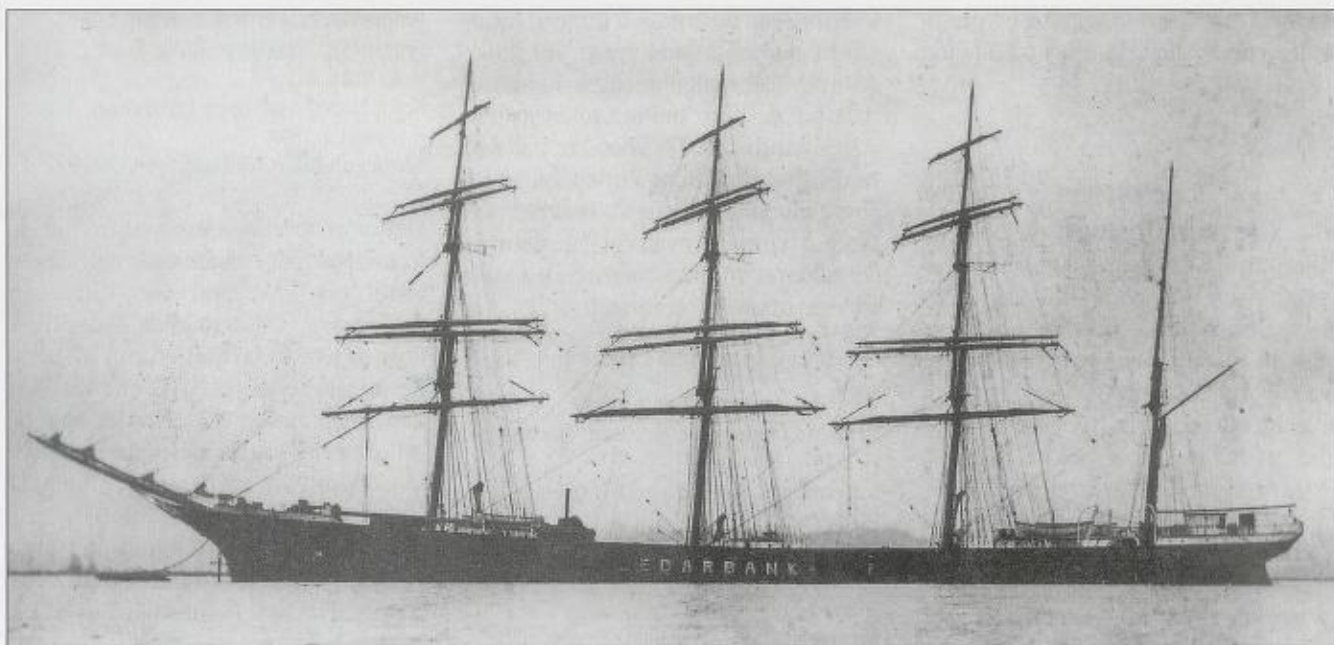
Like etter ankomst begynte sjauerne å losse ballasten med kran fra land. Deretter måtte mannskapet gjøre lasterommene grundig rene før lastingen kunne begynne. Rederiet hadde som nevnt, sluttet Cedarbank for en reise med oljekaker fra Savannah til Århus. Dette er en type proteinrikt kraftfôr, fremstilt av rester og avfall fra oljefruktdyrkingen. Altså ingen ulovelig kontrabandelast i henhold til krigens lover. Det totale lasteinntaket ble 4.420 tonn, noe lastet i bulk og resten i sekker, skrives det. Raten var god, hele 105 kroner per tonn innlastet. Bruttofrakten ble således 464.100 kroner, som i henhold til certepartiet skulle forutbetales til rederiet.

Hva gjelder mannskapet, så rapporter kapteinen hjem at fem mann var avmønstrert i henhold til kontrakt. I tillegg hadde fire stykker rømt. Rømming fra norske skuter, var fremdeles den gang en sann plage, sett med redernes øyne. Noe tidligere, i løpet av 1890-årene og det første tiåret på 1900-tallet rømte sannsynligvis så mange som 17 - 18.000 norske sjøfolk fra flåten. I mange havner opererte samvittighetsløse hyreagenter, såkalte crimps, hvis spesialitet var å lokke sjøfolkene til å rømme. Løkkematene var løfter om høye hyrer og god kost på andre lands skuter. Mange av disse hyreagentene brukte ofte voldelige metoder for å overtale lite samarbeidsvillige sjøfolk. Drinker, tilsatt sovemiddel, var også en yndet metode for å holde folk igjen mot deres vilje. Ofte våknet ofrene, langt til havs, om bord i de reneste helvetesskip. I dag benevnes slik virksomhet kriminell menneskehandel.

Om 2. styrmann Nøtland fortelles at han benyttet det lange havneoppholdet på en litt spesiell måte. Han spurte seg fri, reiste nordover til New York, og møtte der sin søster Bendikte. Hun hadde i januar 1909, da bare 17 år gammel, reist over fra Kristiansand med den danske damperen *C. F. Tietgen*. Over i USA hadde ungjenta fra Spind siden arbeidet som hushjelp. Da søskenparet senere måtte skilles for at Peder Kristian skulle returnere til sitt skip i Savannah, ante ingen hvilken ufattelig tragedie som ventet Cedarbank og hennes mannskap.

For å komplettere mannskapet, måtte kaptein Abrahamsen akseptere og betale de nymønstrete en høy dollarhyre. Ser man på de nyes hyrer, så fikk for





Her er Cedarbank, fortøyd til bøye med en av sine ankerkjettinger. Skuta ligger dypt i vannet, lastet til merkene for sin dødvekt, 4.500 tonn. Dette bildet er muligens tatt under første del av verdenskrigen, mannskapet har ikke rukket å ferdigmale nøytralitetsmerkene. Her på babord side kan vi lese navnet CEDARBANK. Ordet NORGE er ennå ikke kommet på plass. Barkens første lossehavn etter krigsutbruddet var Rotterdam, så bildet ble muligens tatt der, en gang etter ankomst i 1915. Foto fra egen samling.

eksem-pel tømmermann 80 dollar og matrosene 65 dollar per måned. Dette var langt over norsk standard, men måtte altså aksepteres for å få folk. I brev til rederiet omtaler Abrahamsen sine førstereisgutter i rosende ordlag. Dette honoreres av kapteinen – før avgang Savannah er samtlige dekksgutter forfremmet til jungmenn. Abrahamsen skriver ellers at han kan seile trygt med 25, eller 26 mann om bord. Den 10. april var barken, nå lastet til merkene, gjort forvarlig sjøklar og kunne slepes ned Savannah River mot åpent hav. Etter 44 døgn i havn kunne man endelig sette seil og legge kursen nordover langs kysten. På kapteinens mannskapliste fantes denne dagen 26 navn, to færre enn på utreisen fra Europa.

### Kontrabandekontroll i Halifax

I henhold til avtale med Storbritannia skulle Cedarbank nå anløpe Halifax på Nova Scotia for kontrabandekontroll. På denne måten ville skipet unngå å bli oppbrakt av britiske stridskrefter som vokter Nordsjøen og seilasen mot Danmark kunne foregå uten avbrytelser fra britisk side. Derimot hadde Tyskland i januar 1917 proklamert sin uinnskrenkede ubåtkrig, slik at ethvert skip, uansett nasjonalitet, ville bli senket uten varsel innenfor et fastsatt område. Dette var den såkalte Nordsjøblokaden, veldig

nær Cedarbanks forestående reiserute mot Europa.

Etter tretten døgn seilas fra Savannah, kunne kaptein Abrahamsen den 23. april ankre på Halifax red og der avvente den avtalte kontroll. Dette var nesten bare en proforma affære i Cedarbanks tilfelle. Lasten var ikke av krigsviktig betydning, oljekakene kom fra USA, på den tid fremdeles nøytral i verdenskrigen og var bestemt for nøytrale Danmark. Mange skip skulle kontrolleres og oppholdet dro seg litt ut i tid. I tillegg blåste det kontrari vinder da kapteinen endelig mottok sine klareringspapirer, noe som ytterligere forsinket avgangen et par døgn. Først den 9. mai 1917 fikk man en høvelig vind, lettet anker og gikk seil, som man den gan sa.

### Siste reis

I boken En by og en bank, skriver Johs. Seland, at Cedarbank, for å unngå krigssonene, fra Halifax planla å seile helt opp under Island og videre nedover kloss i norskekysten. Normalt skulle barken ha vært fremme i Danmark rundt midten av juni, men sterkt begrodde Cedarbank hadde allerede bevist at hun på denne tid så langt fra var noen skarpseiler. Forsinkelser forekom ofte og skapte vanligvis ikke bekymring før de ble påfallende store. Siste sikre observasjon av barken kan dateres til 26. mai 1917, da

utvekslet man signaler med Th. Brøvig's Gezina. Det gledet nok unge 2. styrmann Nøtland å se igjen denne fullriggeren, hans tidligere arbeidsplass og hjem, gjennom nær fire år. Skutenes posisjon var da nord av Færøyene, altså godt inne i Norskehavet. Andre kilder hevder at dette møtet fant sted ved Island, altså noe lengre mot vest.

### Om Cedarbanks livbåt

Den 30. juni 1917 observerte man ved Flø på Sunnmøre en kantret båt, drivende en fire – fem kilometer fra land. En Olaf Flø og hans hjelpesmann, gikk ut og fikk berget båten til land. På akterspeilet sto det malt CEDARBANK FARSUND, så identifiseringen var grei. Bergeren underrettet lensmann Moldenes i Ulstein, som igjen kontaktet Th. Brøvig i Farsund. Den båt- og sjøkyndige Stø fastslo at dette definitivt var en livbåt, 18 fot lang, og ikke noen travaljubåt, som senere ofte hevdet. Videre mente han at båten kun hadde vært i drift kort tid, bare få dager, etter hans beste skjønn. Ingen tegn til sleipe var nemlig å se på skroget. Livbåten var helt tom, intet spor av mennesker eller utstyr. Det ble observert flere skader i bunnpartiet og noen i akterspeilet, kjølen var derimot tilsynelatende uskadd. På en innvendig fastskrudd messingplate fant man båtbyggerens navn, J. A. Reinecke, Hamburg Baumwall. Dette, med mer, fremkom i den fylldige rapporten fra



lensmannen i Ulstein, opplest og protokollført under sjøforklaringen i Farsund den 15. desember 1917.

### Komplisert forsikringsoppgjør

Hjemme håpte man i det lengste at besetningen skulle være tatt opp av et annet fartøy. Utover høsten svant håpet og man måtte tilslutt innse at skip og mannskap var tapt. Riksforsikringen, tilsvarende dagens Rikstrygdeverk, gikk ut fra at skipet var krigsforlist. Dette hadde mye å bety for de pårørende, idet det til hvert besetningsmedlems etterlatte da ble utbetalt 10.000 kroner. Krigsforsikringen for Norske Skip ville på sin side ikke anerkjenne *Cedarbank* som krigsforlist. I mars 1918 fikk assurandørene livbåten sendt til Bergen for besiktigelse av Bergen Sjørett. Denne oppnevnte to marineoffiserer som sakkyndige og disse konkluderte med at livbåtens skader sannsynligvis skyldtes avfyrte prosjektiler. De sakkyndiges rapport ble øyensynlig tillagt stor betydning, og etter at Høyesterett hadde gått Krigsforsikringen imot, bøyde den seg og utbetalte *Cedarbanks* forsikringssum, kroner 830.000.

### Epilog

Hva gjelder *Cedarbanks* siste besetning, har det gjennom alle år vært skrevet at 20 navngitte nordmenn og 6 utlendinger forsvant den gang i 1917. Artikkelforfatteren

ønsket, om mulig, å finne ut hvem disse navnløse utlendingene var. Etter grundig søk i tilgjengelig arkivmateriale, har det vært mulig å rekonstruere mannskapslisten. De korrekte tall skal være 21 nordmenn og 5 utlendinger. En norsk sjømann, nemlig G. Pedersen fra Tromsø har i alle år vært utelatt. Han ble påmønstret som tømmermann under barkens opphold i Savannah.

De 26 omkomne ved *Cedarbanks* forlis var:

Kaptein Emanuel Abrahamsen, Tjørve, f. 1876.

1. styrmann Lars Andreas Syvertsen, Tjørve, f. 1873.

2. styrmann Peder Kristian Nøtland, Spind, f. 1896.

Stuert J. S. Samuelsen, Lyngdal  
Tømmermann G. Pedersen, Tromsø.

Båtsmann F. G. Olson, Sverige.

Matros Paul Andersen, Danmark.

Matros Adolf Edvardsen, Stavanger.

Matros H. A. Eisen, Danmark.

Matros Johan Johansen, Bergen.

Matros Karl Kittelsen, Grimstad.

Matros Lambek Lambeksen, Sandefjord.

Matros Fritz B. Nielson, Sverige.

Matros E. E. Seimesen, Danmark.

Lettmatros Jens Bergendahl, Risør, f. 1900.

Lettmatros Olaf Børresen, Risør, f. 1899.

Lettmatros Bernhard Holth, Risør, f. 1899.

Lettmatros Karl Jensen, Risør, f. 1900.

Lettmatros Frants Thomassen, Bergen.

Jungmann Gudmund Ariansen,

Spind, f. 1900.

Jungmann Bernhard Syvertsen Brekne,

Brekne, f. 1899.

Jungmann Søren Leander Frøyland,

Brekne, f. 1900.

Jungmann Jens Pedersen, Risør, f. 1893.

Jungmann Ansgar Speilberg, Risør, f. 1899.

Kokk Ludvig Ludvigsen Lyngsvaag, Spind, f. 1899.

Messegutt Eilert Nøtland, Spind, f. 1900.

Det er et merkelig sammentreff at de to søsterskipene skulle ende sine dager, i omtrent samme farvann, i hver sin verdenskrig. *Olivebank*, da under finsk flagg og registrert i Mariehamn, ble nemlig minesprengt nær Jyllands vestkyst den 8. september 1939. Barken sank på grunt vann og deler av formasten stakk så vidt opp over havflaten. Der tilbrakte sju mann 44 timer, surret fast til riggen, før de ble reddet av esbjergkutteren *Talona*. Fjorten mann omkom ved dette forliset, Finlands første tap på havet i 2. verdenskrig.

Avslutningsvis vil jeg nevne at vel sju måneder etter *Olivebanks* forlis, skjedde et annet krigsforlis, i nesten samme farvann. Da var det britisk MS *Cedarbank* som den 21. april 1940 ble torpedert. Liksom sin vinddrevne forgjenger, var motorskipet, bygd i 1924, eid av Andrew Weir & Co. i Glasgow. Da «nye» *Cedarbank* ble senket, ikke langt fra norskekysten, seilte hun i konvoi fra Leith i Skottland til Åndalsnes, lastet med soldater og krigsmateriell. 36 omkom og 24 overlevde torpederingen.

### 4-mastet stålbank CEDARBANK (WJJK)

Bygd av Mackie & Thomson, Port Glasgow, Skottland, UK (# 56) Tonnasje: 2.225 brt / 2.648 nrt / 4.500 dvt Dimensjoner: 326.0 x 43.0 x 24.5 fot Seilareal ca. 3.800 kvadratmeter

08/1892: Levert til Andrew Weir & Co., Glasgow, Skottland, UK. Pris GBP 20.000.

12/1913: Solgt til AS *Olivebank* (E. Monsen & Co.), Tvedestrand

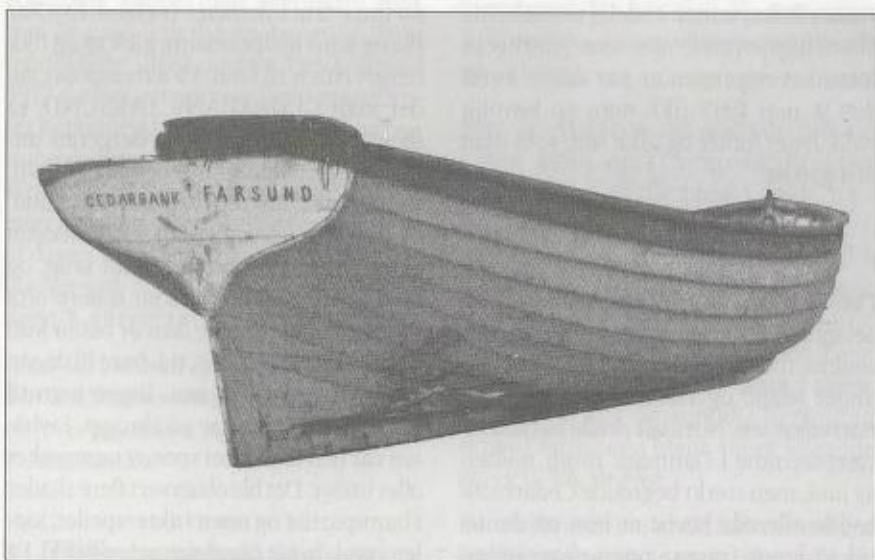
12/1916: Overtatt 2/12 av AS *Cedarbank* (Th. Brøvig), Farsund. Pris NOK 875.000.

05/1917: Avgikk Halifax NS den 9/5 for Århus. Forsvant med hele besetningen på 26 mann. Antatt krigsforlist i Norskehavet, sommeren 1917.

Førere under norsk flagg med usikre tjenesteår:

1913-15: Emanuel Abrahamsen (f. 1876), Tjørve på Lista

1915-16: Anton Bertinius Jørgensen (f. 1879), Vestre Sandøya



Dette er *Cedarbanks* ene livbåt som den 30. juni 1917 ble berget i land ved Flø på Sunnmøre. Båten, som bar synlige tegn på å være beskytt, ble således et avgjørende bevis på at barken hadde forlist grunnet krigshandling. Krigsskadeforsikringen kunne derved utbetales.

Illustrasjon fra *Farsunds Sjøfarts Historie*