

# Lyngør historiegruppe

Lyngør historiegruppe ble etablert sommeren 2015 og er en uavhengig gruppe bestående av personer som er interessert i Lyngørs historie, både i smått og stort. Gruppen har som formål å stimulere til å bevare og å gjøre kjent historiske minner knyttet til Lyngør. Disse små skriftstykkene er ledd i dette, og er skrevet av folk som har en historie å fortelle, eller som har kunnskap å dele.

Nr. 18.

Dato: Juni 2019

## Bark Sunniva av Fie Skaar Trysnes

Artikkelen sto i årboken 2007 for Aust-Agder kulturhistoriske senter.

Fie Skaar Trysnes var leder museums- og formidlingsavdelingen, KUBEN/  
Aust-Agder museum og arkiv inntil hun gikk av med pensjon i mai 2019.



1 styrmann om bord Sunniva var Elling Johan Ellingsen fra Lyngør. Han var sønn til Grethe og Anton Ellingsen.

Anton Ellingsen, \* 26.05.1848, † 02.02.1898. Grete Teresie Nielsdtr,  
\*21.11.1853 i Lyngør. † 22.11.1916.

### *Barn:*

1. Anna Elise Ellingsen, \* 04.12.1878, † 20.04.1964.
2. **Elling Johan Ellingsen, \* 24.11.1880, † 06.12.1907.  
Omkom under forliset med barken Sunniva.**
3. Halvor Ellingsen \* 05.08.1883. † 03.04.1963.
4. Nils Petter (Okka) Ellingsen, \* 15.11.1885, †  
3.08.1960.
5. Gerhard Antonius Ellingsen \* 20.10.1888. †  
13.07.1984
- 6.. Jendorf Karl Ellingsen, \* 27.08.1895, † 17.10.1899

etaget flere  
ndelse med

## Handel og Skibsfart.

Skibe anmeldte pr. Telegram.

Cette Decbr. 8. Dp. Randulf Hansen fra Manchester.

Laguna 7. Ekko, Evensen, fra Kingston.  
Kristiania 9. Dp. Nordlyset, Jacobsen, til Stettin.

Ankomne og afgaaede Skibe.

Königsberg Decbr. 5. Dp. Fanny, Falck, ank.

Stettin 3. Dp. Lysaker, Linae, fra Sunderland.

Rønne Novbr. 29. Dp. Knut Skaaluren ank.

Kjøbenhavn Decbr. 5. Dp. Thordis af Arendal ank.

Kristianssand 5. Bark Lom af Arendal ank.

Tønsberg 5. Brig Atlantic, Pedersen, fra Hartlepool.

Harburg 4. Dp. Donstad, Andreassen, fra Newcastle.

Havre 3. Bark Ringhorn af Grimstad ank.

Bordeaux 3. Dp. Snorre afg. til Barry; 5. Dp. Sonja afg. til Newport.

London 4. Dp. Sterk afg. til Hull.

Cardiff 3. Dp. Sundet af Tvedestrand fra Oporto.

Grangemouth Novbr. 30. Dp. Bjørn fra Rotterdam.

Boness Decbr. 1. Dp. Start fra Windau; Novbr. 30. Bark Pierre, Ulsted, til Arendal ank. 7. Decbr.

Blyth 6. Dp. Bengal, Svendsen, afg. til Bodø.

Grangemouth 3. Dp. Bjørn af Risør afg. til Rouen.

Hull 2. Dp. Sjöfna, Gundersen, til Husum.

Padang Novbr. 25. Ursus Minor til New York.

Coquimbo 17. Bark Eos ank.

Barbadoes 9. Teutonia, Gregersen, til Hayti.

Monte Christi 6. Nor. Olsen, til Havre.

Gulfport 23. Bark Zippora af Risør til Berwich on Twed.

Pascagoula 21. Thora, Abrahamsen, til Buenos Ayres.

Neufahrwasser Decbr. 3. Dp. Skrim, Olsen, fra Hull.

Riga 3. Dp. Haakon, Larssen, fra Königsberg.

Stralsund 4. Roska, Pettersen, til Kristiania.

Karlshamn 5. Dp. Dag, Salvesen, fra England.

Bordeaux 3. Dp. Dagfin fra Senegal.

Dungeness 3. Pass. Dp. Maud fra Pauillac.

Fowey 2. Maagen, Jensen, fra Kotka.

Barry Island 4. Pass. Dp. Dagrund fra Bristol.

Hartlepool 2. Dp. Zeus fra Hernösand.

Hull 3. Dp. Hilda, Bjelland, fra Cronstad.

### Kristiania Børskurs 9. December.

London	à vista	Kr. 18,35
Hamburg	à vista	89,40
Amsterdam	à vista	151,45
Paris	à vista	72,85
Antwerpen	à vista	72,75

Kl. 6 M + 3 1ber ans Kl. 5 Ma. + 5°

# Julepresenter

## i godt Udvalg! Lave Priser!

Fra idag er en Række Gjenstande passende som Julepræsenter for Barn og Voksne, for Hjemmet og Husholdningen udstillet i Forretningen.

— Kom og se! —

## Kristian Laug

Herved er det min tunge Lod at meddele for Slægt og Venner, at min inderlig elskede Mand og vor kjære Fader,

### Carl Anton Andersen,

nær 56 Aar gammel, omkom under Forliset med Bark „Sunniva“ ved Lyngør den 5te ds.

Vestre Sandøen den 9de Decbr. 1907.

**Anna M. Andersen,** Børnene.  
født Pedersen.

Min kjære Datter, vor Søster og snille Tante,

### Lina Marie,

tog Jesus hjem idag, 45<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Aar gammel. Salterød <sup>9</sup>/<sub>12</sub>—07.

Paa egne, Børns og Børnebørns Vegne:

Lars Larsen.

Begravelsen foregaar fra Hjemmet Lørdag Kl. 12.

Min høit elskede eneste Søn og min kjære Nevø,

### Jens Taraldsen,

15<sup>1</sup>/<sub>4</sub> Aar døde <sup>25</sup>/<sub>11</sub> ved et Ulykkestilfælde ombord i Bark „Errol“ i South Shields!

Christiania den <sup>6</sup>/<sub>12</sub> 07.

Hans dybt sørgende Moder og Tante:

Thora Taraldsen,

født Johnsen.

Caroline Johnsen.

Dødsbudskabet bedes modtaget kun paa denne Maade.

Vor kjære Mor

### Petrine Mathilde Jensen,

født Larsen

hensov idag 87<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Aar gammel.

Røed, den <sup>4</sup>/<sub>12</sub> 07.

Paa fraværende Søskenes Vegne

Christine Christensen,

født Jensen.

## Kapellet.

Missionær Bastiansen prædiker  
i aften Kl. 8.15.

## Tvangsauktion.

Lørdag den 11te Januar 1908 Kl. 1 Eftm. bliver efter Rekvisition fra Overretssagfører Aalholm Auktion affholdt paa Arendals Raadhus over Gaarden Matr.-Nr. 39 a Feierheien, Arendals Kreds, pantsat ved Severin Magnussens Skadesløsbrev af 8de, thl. 12te September 1900, til Arendals Fattigvæsen for 1000 Kroner.

Arendals Byfogedembede 9de  
December 1907.

**Emil Harboe.**

## Cokes

er billig, renslig og giver en jevn Varme.

Vore tørre prima Cokes anbefales!

### Arendals Gasværk.

Telefon 309.

## Haandværksbanken i Arendal.

Det i Planens § 3 omhandlede Møde berammes herved til Afholdelse i Bankens Lokale Tirsdag den 17de December Kl. 12.

Arendal 3die December 1907.

J. Sverdrup G. S.,

Forstanderskabets Ordfører.

I Tromsø Sogns Sparebank afholdes Fredag 13de December Kl. 10 Form. det aarlige Valgmøde (Planens § 3), hvortil de stemmeberettigede Indskydere opfordres at møde.

Umiddelbart derefter afholdes Forstandermøde til Valg af Ordfører,

# Sunniva

*Fie Skaar Trysnes*

*På begynnelsen av 1900-tallet forliste et stort antall seilskuter hjemmehørende i Aust-Agder. Mange forlis fant sted langt borte, andre i hjemlige farvann. En av disse dramatiske hendelsene var forliset av barken Sunniva natt til 6. desember 1907. Sunniva var hjemmehørende på Askerøya, hadde kaptein fra Sandøya og forliste rett utenfor Lyngør. Hele mannskapet omkom.*

## En seilskute bygges

Høsten 1890 ble det inngått avtale om bygging av et nytt seilskip på Frisøya. Skipet skulle bygges på det som ble kalt store Friisø verft. Det var Anders Henriksen Friisø som eide verftet og det var ham avtalen ble inngått med.

1890-tallet representerte på mange måter slutten på den eventyrlige perioden der seilskuter ble bygd i hver vik langs kysten i Aust-Agder. Men det var altså ikke helt slutt!

Skipsbyggmester Anders Henriksen Friisø bygde skuter fra 1861 og til den siste gikk av stabelen så sent som i 1906. De fleste av Anders Henriksens skuter ble bygd på Frisøya. Sunniva var en av i alt 18 skuter som ble bygd der.

Anders Henriksen Friisø drev en betydelig virksomhet. Han bygde skuter flere steder og han eide også store skogområder som leverte skipstømmer til hans egen virksomhet.

Sunniva ble påbegynt høsten 1890 og gikk av stabelen i begynnelsen av mai 1892.

## Sunnivas eiere

Sunniva var et aksjeselskap der Anders Henriksen Friisø selv eide 30/100 i skipet. De andre rederne var J.M. Jensen, Morten Kallevig, jernhandler Knudsen, K. Dybendal og A. L. Andersen. Aksjesummen var på kr. 96.000,- fordelt på 100 parter.

Jens Martin Jensen fra Borøya (født 1850) var deleier og reder for Sunniva. Hans bror, Kristofer Jensen, overtok som reder for Sunniva etter at J.M. Jensen døde i 1906. Kristofer Jensen var skipsreder og landhandler og døde sent på høsten 1907. Iens M.A. Marcussen på

Sunniva hadde følgende spesifikasjoner:

Lengde: 151,7 fot

Tonn: 659 registertonn

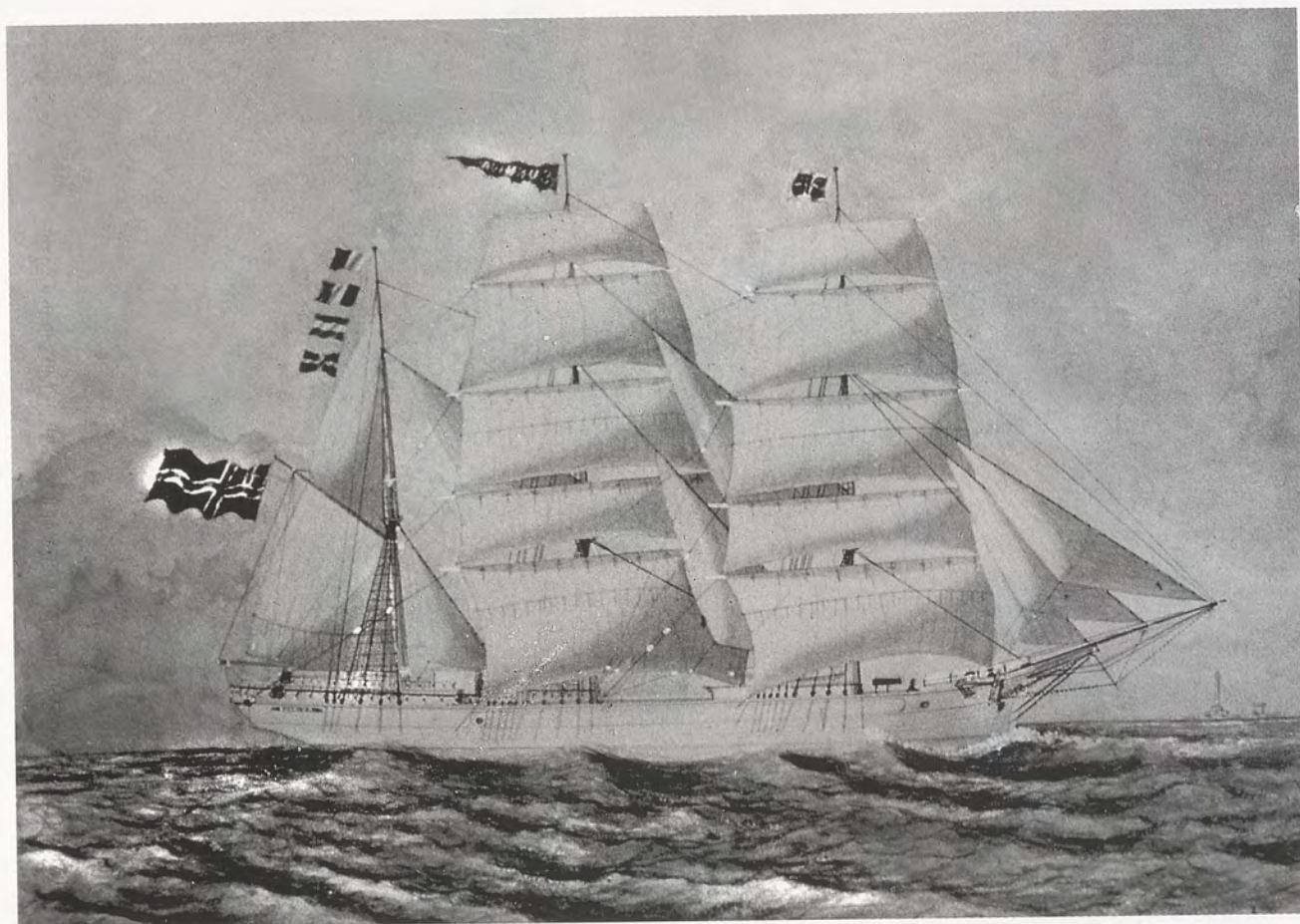
Bredde: 34,2 fot

Hjemsted: Borøya

Reder: J.M. Jensen

Klasse i Veritas: A1 - 13 år.

Kaptein Carl Anton Andersen fra Sandøya, og hele hans mannskap, omkom da Sunniva forliste utenfor Lyngør natt til 6. desember 1907. Han var en av de omkomne som ble funnet i dagene etter forliset. Hans dødsannonse sto å lese i Vestlandske Tidende tirsdag 10. desember 1907.



Bark Sunniva av Tvedestrand.  
Bygget i 1892 på Friisø storverft av  
Anders Henriksen Friisø. Reder var J.M.  
Jensen, Borøy.  
Foto: Sven Magne Walle.

Askerøya overtok som reder av Sunniva bare en drøy uke før den forliste.

En av de andre eierne var Andreas Ludvig Andersen fra Sandøya. Han var skipets kaptein og han hadde en avtale om at en av hans brødre skulle føre Sunniva når han ville ha avløsning. Det var hans bror Carl Anton Andersen som var kaptein på forlistidspunktet og som omkom under det tragiske forliset ved Lyngør i desember 1907, sammen med resten av mannskapet.

Sunniva gikk av stabelen den 2. mai 1892. Det var Konrad Pedersen som hadde vært oppsynsmann under byggingen og kildene oppgir navn på i alt 25 personer som skal ha vært med på byggingen av barken.

## Navnet skjemmer ingen

Hvem som hadde bestemt navnet på skuta - og hvorfor det ble akkurat Sunniva - kan vi bare spekulere på. Dersom skuta var oppkalt etter St. Sunniva var det i hvert fall et navn med en sterk tilknytning

til havet. Legenden forteller om den hellige Sunniva som levde i Irland omkring år 960 e.Kr. Hun var kongsdatter og da faren døde arvet hun hele riket hans. Hun skal ha vært både vakker og sterk i troen. Legenden forteller videre at en vill vikinghøvding prøvde å hærta riket hennes. Han hadde hørt om hennes skjønnhet og ville ta henne til kone. Men Sunniva sto i mot både lokking og trusler. Hun ville heller rømme enn å bli kona til en viking. Hun rømte ut på havet med tre skip. Da de nådde norskekysten, fikk de storm. Da uværet endelig la seg, kom Sunniva og resten av følget hennes til øya Selje. Der tok de inn i en hule i fjellet. Øya ble brukt som beite for dyr som hørte til bøndene inne på fastlandet, og når det hendte at noen av dyra ble borte, mistenkte bøndene de hellige for å stjele. Håkon jarls hærmenn dro for å drepe Sunniva og følget hennes. Sunniva så dem komme og inne i hulen sa hun til Gud at de heller ville dø enn å falle i hendene på jarlens menn. Da raste berget sammen og stengte hulen. Ettersom tiden gikk skjedde det underlige ting på Selje. Olav Tryggvason dro selv til Selje og fikk se at kroppen til den hellige Sunniva var hel og uskadd. Rundt år 1100 ble det bygget et kloster på Selje til ære for St. Sunniva.

## Fra «bilferdig» til seilklar

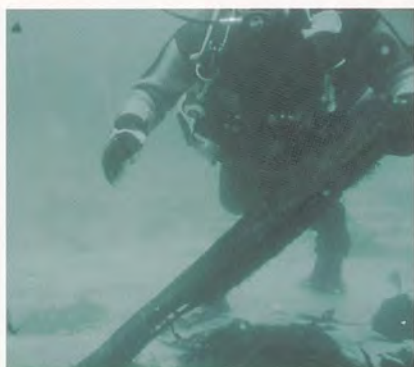
Det var en optimistisk og glad markering av Sunnivas stabelavløpning. Når skip skulle sjøsettes, var det alltid stor aktivitet. Ofte fikk barna fri fra skolen og det samlet seg mange mennesker som ville se på. Det vanket gjerne noe ekstra til verftsarbeiderne denne dagen. I alle fall finnes det et bilag som viser til at det ble utbetalt kr. 62,55 som betaling for smørbrød i forbindelse med stabelavløpningen av Sunniva.

Etter stabelavløpningen var det mye som skulle ivaretas for å gjøre skuta klar til den første turen. Ved stabelavløpningen var det skroget, dvs. alt tømmermannsarbeidet som var ferdig, skuta var bilferdig. Men det gjensto fremdeles mye før skuta var seilklar. Noen av de tingene som måtte gjøres - og kjøpes - kommer frem av regnskapet.

Den samlede arbeidslønnen til verftsarbeiderne som bygget Sunniva kom på kr. 13.050, 20.

Skipsbyggmester Anders Henriksen Friisøes regning for bygging av skipet, levert i komplett bilferdig stand til J.M. Jensen var kr. 65.470,65. Det tilsvarte kr. 115,00 pr. reg.tonn.

Her følger en oversikt over noen av de andre utgiftene som måtte bekostes for å få Sunniva seilklar:



Forlisstedet med vrakrester. Vrak som er 100 år gamle er automatisk fredet i henhold til Kulturminneloven.  
Foto: Frode Hansen.



Deler av skipslasten lå synlig på bunnen.  
Foto: Frode Hansen.

* Anker / kjettinger	kr. 4.295,32
* 117 ruller seilduk	kr. 4.448,94
* Tauverk, tjære m.m.	kr. 4.446,07
* Blokkmaker Knudsen	kr. 1.000,00
* Flagg, signaler, presenninger	kr. 256,00
* Saltregning	kr. 432,36
* Billedskjærer Abrahamsen	kr. 125,00
* 1 stk. skipsprom	kr. 20,00
* 1 stk tåkelur	kr. 36,00
* 1 stk. medisinkiste	kr. 68,00
* Havstad støberi	kr. 2.284,66
* Fürst baadbyggeri	kr. 377,00
* Møbelregning	kr. 235,00
* Jernhandler Knudsen	kr. 2.222,85
* Mitt tilsyn under bygging (J.M. Jensen)	kr. 600,00
* Fürst, regning for metallhud	kr. 5.480,96

I regnskapsprotokollen til Henriksen Friisø over eiendommen Haave skog går det fram at det i 1892 ble levert flere «granspirer» til Sunniva. Dette var sannsynligvis reservedeler til master som skulle være med om bord og som kunne bli til stor nytte ved eventuelle skader på riggen som det kunne være aktuelt å reparere i åpen sjø eller på steder der den type materialer kanskje ikke var så enkle å få tak i.

Kostnadene for bygging og klargjøring av Sunniva tilsvarte ganske nøyaktig aksjesummen på kr. 96.000,-.

## Mannskapet

I 1893 hadde Sunniva dette mannskapet:

* Kaptein A.L. Andersen	kr. 80,00 i lønn pr. mnd.
* Styrmann N. Olsen	kr. 50,00 i lønn pr. mnd.
* 2. styrmann Bernt Andersen	kr. 30,00 i lønn pr. mnd.
* Stuert G. Tomassen	kr. 50,00 i lønn pr. mnd.
* Tømrer Lars Osmundsen	kr. 50,00 i lønn pr. mnd.
* Seilmaker Karl Gundersen	kr. 38,00 i lønn pr. mnd.
* Matros Zakarias Olsen	kr. 30,00 i lønn pr. mnd.
* Matros B. Reinertsen	kr. 30,00 i lønn pr. mnd.
* Matros Karl Abrahamsen	kr. 20,00 i lønn pr. mnd.

Kaptein A.L. Andersen hadde kr. 80,- i lønn pr. måned pluss 5% caplak av inntjente frakter. Caplaken kunne være både en inntektskilde og til inspirasjon for kapteinen for å få gjort best mulige fraktavtaler. Kapteinen hadde altså en betydelig egeninteresse i gode fraktslutninger.

Ifølge denne oversikten var mannskapet på Sunniva på 9 mann. Matros Karl Abrahamsen hadde den laveste lønnen, med kr. 20,- pr. måned. Vi vet ikke hvor mange av mannskapet som hadde en lokal tilknytning, men det er sannsynlig at flere av dem var hjemmehørende i områdene rundt Dypvåg og Flosta.

## På reiser verden rundt

Sunniva var ferdig bygget på et tidspunkt da seilskutetida på mange måter gikk inn i både en turbulent og avsluttende fase. Vi kjenner til at i de årene skuta seilte var den blant annet innom disse stedene:

- \* 1893 Sunniva er ventet til Montevideo i Uruguay med stykk-gods fra Marseille, og retur fra Rosario i Argentina til Europa.
- 1895 Avgikk fra Padang (Indonesia) den 5.12 med full last kaffe. 820 tonn a kr. 35.00 pr. tonn.
- \* 1896 Avgikk fra East London, Sør Afrika den 16.12 til Stockholm.
- \* 1897 Avgikk fra East London 16.12 til Barbados for ordre.
- \* 1901 Var skipet underveis til Tamatave på Madagaskar, avgikk fra Fredrikstad 1. oktober foregående år.

Sunniva har også vært disse stedene: Port Natal - Marseille - Dunkirk - København - Sundsvall - Delagoa Bay - Gefle - Rio de Janeiro - Capetown - Santos - Riga - Floridastredet - Port Elizabeth.

Alle disse havnene og byene var viktige i seilskutetida. Det var her de kunne slutte brukbare frakter og seilskutene ennå kunne konkurrere med dampskip. Det var varer som tålte lang transporttid som ble fraktet på seilskutenes kjøler i denne perioden. En oversikt over inntjente bruttofrakter illustrerer hvordan tidene og inntjeningsmulighetene varierte. Konjunktorene var i stadig endring og dette var ingen enkel periode å drive seilskipsfart. Utgiftene til mannskap og skute var ikke ubetydelige, og det var om å gjøre at virksomheten hadde noe overskudd - eller i hvert fall helst ikke gikk med tap.

## Dårligere tider

Etter århundreskiftet ble tidene så dårlige at det ble gjort forsøk på å selge skuta. Men kjøperne sto ikke i kø. De følgende utdragene fra korrespondansen mellom rederen og de andre eierne gir et godt inntrykk av situasjonen.

Reder J. M. Jensen skrev i årsregnskapet for Sunniva i 1904: «Skibet er beliggende ved Sandøen oplagt, på grund af at ingen seilbare fragter er erholdelig. Den er desuden forfalden til omkobring og ombesigtigelse.» Det er mye som tyder på at Sunniva ble lig-

### Inntjente bruttofrakter i perioden 1893 - 1902

- \* 1893 kr. 23.849,50
- \* 1894 kr. 17.228,01
- \* 1895 kr. 22.006,99
- \* 1896 kr. 27.020,90
- \* 1897 kr. 30.199,27
- \* 1898 kr. 21.308,17
- \* 1899 kr. 26.337,26
- \* 1900 kr. 11.957,04
- \* 1901 kr. 37.500,15
- \* 1902 kr. 16.996,95



Sunnivas last på den siste turen besto av logwood eller fargetre. Båten hadde lastet fargetre i Mexico og skulle til Riga. Fargetre fra Mexico var ettertraktet og av god kvalitet. Fargetreet inneholder et fargestoff som ble benyttet i industriell farging av tekstiler. Fargetreet ble raspet, fuktet med vann og deretter satt til gjæring. I denne prosessen ble stoffet hematein utfelt og som ved videre behandling ga forskjelligfarget bunnfall som ble brukt til fargeproduksjon. Bildet viser fargetre fra Sunnivas last. (AAM 28656).

Foto: Karl Ragnar Gjertsen, AAKs.

gende i opplag fram til 1906. Rundt 1904 hadde Sunniva en gjeld på kr. 12.000,- og rederne ble ikke enige om hvem som skulle betale. I 1906 var gjelden kommet opp i kr. 14.000,-. På et rederimøte dette året ble det imidlertid bestemt at Sunniva skulle omkobres og omklassifiseres, samt at det skulle foretas annet nødvendig arbeid for å sette den i fart igjen. Gjelda ble innbetalt av rederne.

Sunnivas reder J.M.Jensen døde sommeren 1906 og hans bror, kjøpmann og reder Kristofer Jensen, overtok bestyrelsen og ble reder for Sunniva. Det går frem at K. Jensen forsøkte å selge Sunniva våren 1907, men kjøperen fremkom med fordringer som Jensen i samråd med kaptein Andersen ikke kunne godta. Situasjonen på denne tida illustreres også godt av et brev som skipsbyggmester Anders Henriksen Friisø, som jo var en av Sunnivas eiere, skrev til Østre Moland ligningskommisjon i januar 1906:

*«Nesten samtlige skibsparter trykkes av gjeld. Som eksempel paa hvor verdiløse gamle treskib er, skal jeg kun nevne at en større part i Sunniva ble oprobet paa eiernes dødsboauksjon, uden at erholde bud. Ingen ville resikere aa gi bud da skibets gjeld var kolosal. Jeg er villig til aa selge til hvemsombelst mine parter i treskib til 20% rabatt av de opgitte verdier, da gode jernskib kan kjøbes meget billigere, og har større udsigt til fortjeneste. Mine parter har en gjennomsnittsalder paa 18 aar, og har ikke utdelt et rødt øre på 1 ½ aar.»*

Men Sunniva kom altså i fart igjen.

## Den siste reisen

Den 23. juli 1907 avgikk Sunniva Champton, Mexico med «690 tons logwood» ombord som utgjorde i frakt 900 pund eller ca. kr. 15.000,-. Logwood kalles også fargetre (*Haematoxylum campechianum*) og ble brukt til å utvinne fargestoff.

Bestemmelsesstedet var Riga, og derfra kunne frakt ordnes ut igjen.

Imidlertid seilte Sunniva på grunn i Floridastredet den 19. august. Etter å ha vært strandet i 2 dager ble den berget inn til Key West. Utenbords var det tilsynelatende ingen skade, men den trakk en del vann. Skipet og lasten var godt assurert, så det ble ikke noe tap for rederiet.

Den 13. oktober var reparasjonen ferdig, og Sunniva kunne fortsette reisen til Riga.

Disse opplysningene kom frem i vitneforklaringen til Iens.M.A. Marcussen i forbindelse med sjøforklaringen kort tid etter forliset. Marcussen fortalte at det i korrespondansen mellom kapteinen og den forrige bestyrende rederen (C. Jensen) gikk frem at kapteinen



hadde bestemt seg for å anløpe en norsk havn for å gjøre seg bedre kjent med isforholdene i Østersjøen.

Sunniva forliste natt til 6. desember 1907 på Ormevikskjærene utenfor Lyngør. Et av vitnene fra sjøforklaringen, los Jens Jensen i Lyngør losdistrikt, fortalte følgende om været:

«Der havde fra kl. 5 om aftenen den 5te december og indtil kl. 12 midnat raset en stærk storm paa s.s.v. til s.s.o. og der er grund til at antage at skibet under den stærke storm kan være gaaet i land paa skjæret og der slaaet sig i stykker.»

Mannskapet om bord på Sunniva da den forliste var:

«Fører Carl Anton Andersen	56 aar Sandøen
1 Styr. Elling Ellingsen	27 aar Lyngør
2 Styr. N. M. Engelsen	26 aar Bergen
Tømmermann F. H. Tørnqvist	54 aar Flosta
Seilmaker Jonas Nielsen	46 aar Fredrikshald
Dekksgutt Peder S. Holum	17 aar
Stuert John S. Thomson	20 aar Tyskland
Matros I. Bartley	26 aar British Guyana
Matros I. Morton	52 aar Barbados
Matros Mc Donald Redman	20 aar Barbados»

Det går frem av sjøforklaringen at listen over mannskapet var et av de dokumentene som ble funnet i vraket. Kapteinen ombord var Carl Anton Andersen fra Sandøya. I folketellingen for 1900 står han oppført som skipsfører, reder og gårdbruker. Han var bror til Andreas Ludvig Andersen som var partseier og den opprinnelige kapteinen på Sunniva. De to brødrene kom fra en familie på Sandøya som hadde sterk tilknytning til sjøen. Av en søskenflokk på åtte ble de tre guttene som vokste opp alle skipsførere. Carl Anton Andersen ble født i 1852, han var gift med Anne og sammen hadde de fem barn, den yngste sønnen var født i 1900 og altså sju år gammel da faren omkom. Andreas Ludvig Andersen var 10 år eldre og han døde i 1919.

1. styrmannen var fra Lyngør og tømmermannen var fra Flosta. Sturten og de tre matrosene var utlendinger og to av dem ble funnet og ble gravlagt på Dypvåg kirkegård.

## Forliset

Det var altså den 13. oktober at Sunniva dro fra Key West etter at reparasjoner i forbindelse med grunnstøtingen i Floridastredet var avsluttet. Det har sannsynligvis vært kaptein Carl Anton Andersens mening å gå til Lyngør eller Sandøya. Det var selvfølgelig ikke tilfel-



Haematoxylum campechianum: logwood eller fargetre. Tab.69 fra Adolphus Yprey, Vervolg ob de Avbeeldingen der artseny-gewassen met Derzelve Nederduitsche en Latynsche beschryvingen, Eersde Deel, 1813.



dig at en rekke av forlisene langs kysten vår skjedde som et resultat av vinterstormene. Denne desemberdagen var kort, mørket kom tidlig og Sunniva var nær land i en forrykende storm. Farvannet på utsiden av Lyngør er urent. Her er undervannsskjær som er umulige å styre unna dersom man er kommet for nær. Ormevikskjærene, nær Speken ved Lyngør, er nettopp slike skjær. De ligger på utsiden av sundet mellom Lyngørsida og Askerøya. Den frådende stormen må ha gjort kort prosess med Sunniva. Ingen av mannskapet klarte å redde seg i land og det var ikke noen som verken så eller hørte det som skjedde. Mørket og stormen fikk herje fritt!

Sjøforklaringen, som ble holdt den 20. desember, gir et inntrykk av det som møtte de som kom til forlisstedet morgenen etter. De første som kom var Elling Pedersen og sønnen hans. De skulle ut og fiske og fikk vite av en av tollvesenets folk at det var forlist et skip ute ved Speken i løpet av kvelden eller natten. Elling Pedersen var 62 år gammel og skipsfører av yrke. Dette er hans beretning, slik den ble skrevet ned i sjøforklaringen:

*«Vi roede ud til indsiden af Spæken, der ligger indenfor Ormevikskjærene, hvor vi saa en rest af et skibs agterende. Jeg og min sønn gikk til hver vaar kant af stranden for at se om vi kunde opdage folk af besætningen. Men vi fant ingen. Derimot saa vi rester af skibet, nemlig et stykke af kjølsvinet og bunden drevet i land i en*

bugt og diverse logwoodkubber, som laa og flød langs med stranden. Efterhvert kom flere tilstede, hvoriblandt lodserne Johan og Jens Jensen, hvoraf den ene kom opp paa vragsstykket, hvorpaa bergtes i land et lig, som jeg imidlertid ikke saa, da jeg strax forlod stedet paa grund af at der var tilstrekkelig antal af andre tilkomne folk til at foretage bjergning. Medens jeg og min søn som ovenfor forklaret gikk langs stranden, fandt han en redningsbøie, som var mærket Sunniva af Tvedestrand. Senere har jeg været behjelpelig med at bjerge i land rester af rig, seil og rundholter, ligesom jeg har hørt af de andre at heller ikke de har fundet livbælter.»

Sunniva var slått i stykker i løpet av natten. Rester av lasten og vrakgods fra skipet ble registrert og det er liten tvil om at det gjorde et uslettelig inntrykk å finne navnebrettet og redningsbøyen merket med «Sunniva af Tvedestrand». Selv om sjøforklaringen er holdt i en nøktern tone er det ingen tvil om at dette var en hendelse som gjorde et sterkt inntrykk på de som kom først frem - og etter hvert på hele lokalsamfunnet.

## Sjøforklaringen

Sjøforklaringen etter forliset ble satt i A.O. Holms hus i Lyngør den 20. desember 1907. Dette var dagen etter at de tre siste, av de i alt fem som ble funnet, ble gravlagt på Dypvåg kirkegård. Her gjengis hele forklaringen til rederen Iens M.A. Marcussen, samt forklaringen til Jens Jensen. Jensen var en av de som kom først til forlisstedet, han var om bord i vraket og han var den som fikk liket av en ung mann brakt i land. Rederens forklaring:

*«Framstod som 1ste vidne Iens M.A. Marcussen 70 aar gammel, det forliste skibs bestyrende reder, bor paa Askeroen.*

*Bark Sunniva, der i 1892 var bygget på Friisøen ved Arendal, 549 44/100 registertons 1ste klasse i Veritas, fører Carl Anton Andersen, afgik 23de juli fra Champton, Mexico, lastet med ca. 690 tons Logwood bestemt for Riga. Skibet indkom under havari til Key-West 21de august, hvor det undergik reparation og afgik derfra 13de okt. 1907. Av brev-veksling fra kapteinen til den forige bestyrende reder af skibet, K.Jensen, Borøen, fremgaar det at kapteinen havde bestemt sig for at anløpe en hjemhavn for at gjøre seg bekjent med isforholdene i Østersjøen.*

*Om morgenen den 6 decb. fikk jeg telefon-meddelelse om at skibet maatte være strandet i nattens løb ved Lyngør, da man havde fundet en rest af agterskibet beliggende paa Ormvikskjærene udenfor Lyngør, hvorefter jeg samme dags formiddag indfant mig paa strandingstedet.*

### „Sunniva“'s Forlis.

Der er endnu intet nyt at meddele om dette sørgelige Forlis. Skibet er totalt Brag, kun en liden Del af Agterskibet staar igjen paa et Skjær. Lasten er aldeles væk. Hidtil er kun fundet 1 Lig, det igaar omtalte. Det viser sig efter de fundne Papirer at være Liget af en Tysker, der blev paa-mønstret i Key West.

Af Mandskabet (12 Mand) har antagelig Halvparten Udlandinge. Kapteinen, Styrmanden og Løjtnanten var fra Nybbaag, 1 Mand var fra Hjøsta.

Forliset antages af lokal kendte Folk paa Lyngør at have foregaaet jaadan:

„Sunniva“, Kapt. Andersen, lastet med Logwood fra Yucatan til Riga, fik ved Key West Havari. Efter at have repareret sejlede Skibet videre og skulde indom her for at faa Dphsning om Isforholdene i Riga, før det satte Kursen for sit Bestemmelsessted.

Om Aftenen 5te Decbr. var Skibet opunder. Der var da boldsøm Sjø og sterkt paalands Storm. Det antages, at Skibet har faaet se Lyngør Fjær og har sat Kurs paa det for at komme ind til Lyngør. Imidlertid stilnede Stormen pludselig ved 12—1 Tiden om Natten, og i den høie Sjø, som da var, antages det, at Skibet har stødt paa et Underbandskjær og er slaaet istykker.

Der er desværre intet Haab om, at nogen af Mandskabet er reddet; men hidtil har man som nævnt kun fundet et Lig.

Faksimile fra Vestlandske Tidende 7. desember 1907 som forteller om forliset. Stykket avslutter med: ”Der er desværre intet Haab om, at nogen af Mandskabet er reddet; men hidtil har man som nævnt kun fundet et Lig.”

## „Sunniva“'s Forlis.

Lyngør, 13de December.

Som bekendt strandede Bart „Sunniva“ af Sandøen udenfor Lyngør Nat til Fredag 6te dennes i en forrygende Paalandsstorm. Man antager, at Strandingen er steet ved 11-Tiden, og at Besætningen har holdt sig paa Braget til ud paa Morgenstunden.

Af Gjenstande, som er drebet iland, synes det at fremgaa, at de har surret sig fast til Rigger, og da denne er fhyllt oberbord, er de ulykkelige Mennesker fulgt med og har fundet sin Grab i Bølgerne — alle paa en nær.

Denne ene fandtes død under Korbænken paa Fartsøets Agterskib, som af Stormen var sat op paa et Skjær, et Stenlast fra Vand. Den stakkels Mand var iført Sjøstrøpe, men ellers slyderstilet klædt, endog Strømperne havde han taget af sig — de laa paa Dækket lige ved ham. Det har rimeligvis været hans Mening at svømme iland, naar Vællighed gaves, men saa har Kulde og Træthed gjort det af med ham.

Manden var en Tysker ved Navn Thomson.

Kapteinen var en ældre Mand, hvis Hensigt det var at slutte Sjøen, naar denne Tur var gjort, og dette blev saaledes i dobbelt Betydning „sidste Rejs“.

Faksimile fra Vestlandske Tidende 16. desember 1907. Her fortelles det mer om forliset og om omstendighetene rundt funnet av den omkomne stueren Thomson, som var 20 år gammel.

Jeg fant at rester af skroget laa spredt langs med stranden, medens en del af agterskibet paa mesanmasten stod oppe paa nevnte skjær. Skibets navnebrett fantes staaende paa babord side saavel som i agterspeilet. Lodserne Johan og Jens Jensen var tilstede paa strandingsstedet hvoraf den ene om bord, der bragte forbindelse med land og vragsstykket. Fra vragsstykket bragtes i land ved hjælp af en line et om bord fundet lig, samt en del inventar, bestaaende af en del ældre seil, og en del ubetydelig proviant. Det paa vragsstykket fundne lig blev besiktet af lægen i Lyngør Dr. Voss og 4 andre paalidelige mænd. Liget befandtes at være ubeskadiget og meget tyndt paakledt samt barbent. Det viste sig at være en unggutt i 20 aars alderen. Liget var stærkt tatoveret paa høire arm, hvor monogrammet J:S:T: fandtes, der tydede paa at liget maatte være af stueren John Thomson, en Tysker, der var paamønstret i Key-West. Paa vragsstykket fandtes ogsaa bemandingslister, nationalitetsbevis, maalebrev, samt kapteinens regnskapsbog. Men ingen af skibets øvrige papirer som fks. journal over lasten.

Den paafølgende dag fandt man ved sokning i nærheten av vragsstykket liget af andenstyreman. Senere har dykkere fra Moss bjergings- og dykkerkompani fundet 3 andre lig, hvoraf det ene liget af kapteinen og de to andre, saavidt man kan identifisere seilmager Jonas Nilsen, Fredrikshald, og matros John Morton, Barbados. Samtlige fundne lig er begravne paa Dypvåg kirkegaard. Ingen af mandskapet vides at være reddet, saa man maa antage, at de alle er omkomne. Ifølge skrivelse fra kapteinen skulde skibets besetning ved afgang fra Key-West udgjøre 10 mand. Af ladningen er ubetydelige rester bjerget i land, medens dykkere har oppdaget deler af ladningen spredte omkring paa bunden i nærheten av strandingsstedet. Hvem der i Riga er modtager af lasten, ved jeg ikke, men jeg har telegrafert ti en ældre mægler, Rustad, med anmodning om at underrette ladningsmodtageren om ulykken, og har modtaget svar tilbake om at saa er skjedd.

Den foregaaende reder K. Jensen er afgaaet ved døden, og blev jeg antaget som bestyrende ca. 8 dage før ulykken. (Marcusen fremlagte fortegnelse over skibets besetning.)

Oplæst og vædtaget, vidnet edfæstet.

Som det 2det vidne Jens Jensen, 34 aar gammel, fast lods i Lyngør lodsdistrikt, forklarer omkring 8 tiden om morgenen den 6te d.m. underrettede søn af en af toldvæsenets folk, at han fra toldvæsenets udkikkspost havde lagt mærke paa Ormvikskjæret en gjenstand, som han troede maatte tilhøre et vrage. Gjennom en kikkert saa jeg fra nevnte udkikkspost at det var et vragsstykke, som laa der.

Sammen med brødrene Johan og Nils Jensen roede vi ud til Orm-

svikskjæret, og saa at vragestykket var en del af agterskibet, og saa jeg paa navnebrettet, der var i behold, at det var bark *Sunniva* af *Tvedestrand*. Jeg kom oppaa vragestykket og fandt der liget af en ung mand liggende paa maven paakledt men barbenet, hænder, fødder og den ene side af ansigtet var ganske blaa. Ved hjælp af en line fik jeg bragt i land liget. På vragestykket fantes af lasten kun en ubetydeli del ca. ½ snes logwoodkubber. Langs med stranden saaes rester af lasten. Senere har jeg sammen med dykkere fra *Moss* bjergings og dykkerkompani været behjælpelig med sokning efter liga f besætningen, hvorunder vi har fundet liget af kapteinen og 2 andre af besætningen.

Der havde fra kl. 5 om aftenen den 5te december og indtil kl. 12 midnat raset en stærk storm paa s.s.v. til s.s.o. og er der grund til at antage at skibet under den stærke storm kan være gaaet i land paa skjæret og der slaaet sig i stykker. Paa vragestykket fantes ikke livbælter, og de fundne lig havde heller ikke livbælter, ligesom man ikke har fundet saadanne under bjergingen, men man har fundet ilanddrevet en redningsbøie mærket med skibets navn, videre har man fundet rester af en hvidmalet baat. Hvorvidt disse har tilhørt en livbaat eller ikke, kan jeg ikke avgjøre.

Oplæst og vedtaget, vidnet edfæstet.»

## Fem sjømenn ble gravlagt

Som det gikk frem av sjøforklaringen besto mannskapet av i alt 10 personer, hvorav 5 ble funnet omkommet. Det var den 20 år gamle stuerten John Thomson som ble funnet på selve vraket. Han ble identifisert av initialene han hadde fått tatovert på høyrearmen. Senere ble likene av fire andre funnet ved sokning og med assistanse fra *Moss* bjergings- og dykkerkompani. Den ene av de fem omkomne som ble funnet var kapteinen. Annenstyrmannen og den unge stuerten ble gravlagt den 13. desember på *Dypvåg* kirkegård, og de tre andre ble gravlagt den 19. desember samme sted.

Avisen «*Vestlandske Tidende*», som kom ut i *Arendal*, hadde flere notiser om forliset. Under overskriften «*Sunniva's Forlis. Lyngør 13de December*» heter det:

«Som bekjent strandede Bark «*Sunniva*» af *Sandoen* udenfor *Lyngør* Nat til *Fredag 6te* dennes i en forrygende *Paalandsstorm*. Man antager, at *Strandingen* er skeet ved *11-Tiden*, og at *Beatningen* har holdt sig paa *Vraget* til ud paa *Morgensiden*. Af *Gjenstande*, som er drevet i land, synes at fremgaa, at de har surret sig fast til *Riggen*, og da denne er skyllet over bord, er de ulykkelige *Mennesker* fulgt med og har fundet sin *Grav* i *Bølgerne* - alle paa

*Lørdag* fandtes *Liget* af *Andenstjyrmand*, *N. M. Engelsen* fra *Bergen*.

Senere har *Storm* og *Uveir* umuliggjort ethvert *Sokningsarbeide*.

De to *Forulykkede* begravedes idag under stor *Deltagelse*. *Kjærlige* *Hænder* hadde stelt vel om dem i *Døden*. *Begravelsen* foregik fra *Stedets* *Bedehus*. Et rigt blomsterflor dækkede de to *Riister* — *Kranse* var jendt ogsaa fra *Arendal* og *Sandøen*.

Før *Talen* blev de 3 første *Bers* af *Salmen* 634 sunget — efter *Talen* de to sidste.

Den store *Skare* af *Fremmødte* fulgte til *Dampstisbryggen*, hvor en *Motorstøite* laa færdig for at føre de *Hensjebede* til *Dybvåg Kirkegaard*.

*Motoren* sættes igang, *Flaget* gaar tiltop som sidste *Hilsen*, jænkes atter, og de to unge *Mænd*, der døde paa sin *Post* hin *Uveirsnat*, føres til sit sidste *Hvilested*, fjernt fra *Hjem*, *Slægt* og *Benner*.  
Fred med deres *Minde*.

J. S.

Faksimile fra *Vestlandske Tidende* som forteller om begravelsen til to av mannskapet. Begravelsen fant sted på *Dypvåg* kirkegård den 13. desember 1907. De tre siste, av de i alt fem som ble funnet omkommet, ble gravlagt på *Dypvåg* kirkegård den 19. desember.

Lyngørklubben og Lyngør Sjømannsforening har montert en minneplate på fjellet innenfor forlisstedet. Sommeren 1999 ble det også plassert et skipsanker ved minneplaten. Minneplaten markerer også Lyra, som forliste samme sted julaften 1915. Lyra gikk tapt, men hele mannskapet ble reddet.  
Foto: Frode Hansen.



*en nær. Denne ene fandtes død under Rorbænken paa Fartøiets Agterskib, som af Stormen var sat op paa et Skjær, et Stenkast fra Land. Den stakkels Mand var iført Sjøtroie, men ellers yderst let klædt, endog Strømperne hadde han taget af sig - de laa paa Dækket lige ved ham. Det har rimeligvis været hans Mening at svømme i land, naar Leilighed gaves, men saa har Kulde og Træthed gjort det af med ham. Manden var en Tysker ved navn Thomsen. Kapteinen var en ældre Mand, hvis Hensig det var at slutte Sjøen, naar denne Tur var gjort, og dette blev saaledes i dobbelt Betydning «sidste Reis».*

Dagen etter hadde avisen en ny notis om forliset der det gikk fram at alt håp var ute for mannskapet.

I nok en notis skrev avisen at liket av 2. styrmann Engelsen fra Bergen var funnet. Og det sto videre at fortsatt storm og uvær hadde gjort ytterligere ettersøkningsarbeid umulig. I denne notisen, som var undertegnet J.S., kan vi også lese om begravelsen til de to omkomne den 13. desember:

*«De to Forulykkede begravedes i dag under stor Deltagelse. Kjærlige Hænder hadde stelt vel om dem i Døden. Begravelsen foregikk fra Stedets Bedehus. Et rig blomsterflor dækkede de to Kister - Kranse var sendt ogsaa fra Arendal og Sandøen. (...) Den store Skare af Fremmødte fulgte til Dampskibsbryggen, hvor en Motorskøite laa ferdig for at føre de Hensovnede til Dypvaag Kirkegaard. Motoren settes i gang. Flaget gaar tiltops som sidste Hilsen, sænkes atter, og*

*de to unge Mænd, der døde paa sin Post hin Uveirsnat, føres til sit sidste Hvilestad, fjernt fra Hjem, Slægt og Venner. Fred med deres Minde.»*

Forliset hadde gjort et sterkt inntrykk i lokalsamfunnet. Den 19. desember var det igjen begravelse i Dypvåg kirke. Denne gangen var det seilmaker Jonas Nilsen, matros J. Morton og kaptein Carl Anton Andersen fra Sandøya som ble stedt til hvile.

Grunnen der Sunniva forliste fikk et nytt navn på folkemunne: Sunnivabrottet.

## Kilder og litteratur

- Arkiv 16/1997 Gården Haave, regnskapsbok. AAKs.  
Folketelling 1900. Digitalarkivet.  
Kirkebok, Dypvåg i Dypvåg 1901 - 1922. [www.arkivverket.no](http://www.arkivverket.no)  
Vestlandske Tidende desember 1907.  
Jan Blom Bohre: Skipsbyggmester og reder. Anders Henriksen Friisø's byggevirksomhet i tidsrommet 1856 - 1906. 1994.  
Jens Marcussen: Sønner av Askerøy. En historie om Gården Østre Askerøy fra år 1600 - 2000. Utgitt i 2000.  
Hartvig W. Dannevig: Siste Havn. Skipsforlis langs Sørlandskysten. 3. opplag 1993.  
Daniel Danielsen og Sophus Jenssen: Dypvåg gårds- og slektshistorie. 1965.  
Aarbog for Norges Handelsmarine 1907. Kristiania 1908.  
Trond Barth Andersen: Strandinger og forlis i Lyngørs skjærgård i Dengang - på våre kanter 2002. Årbok for Historielaget for Dypvåg, Holt og Tvedestrand. [www.uib.no/gamlenaboar](http://www.uib.no/gamlenaboar) : Legenden om St. Sunniva på Selje.