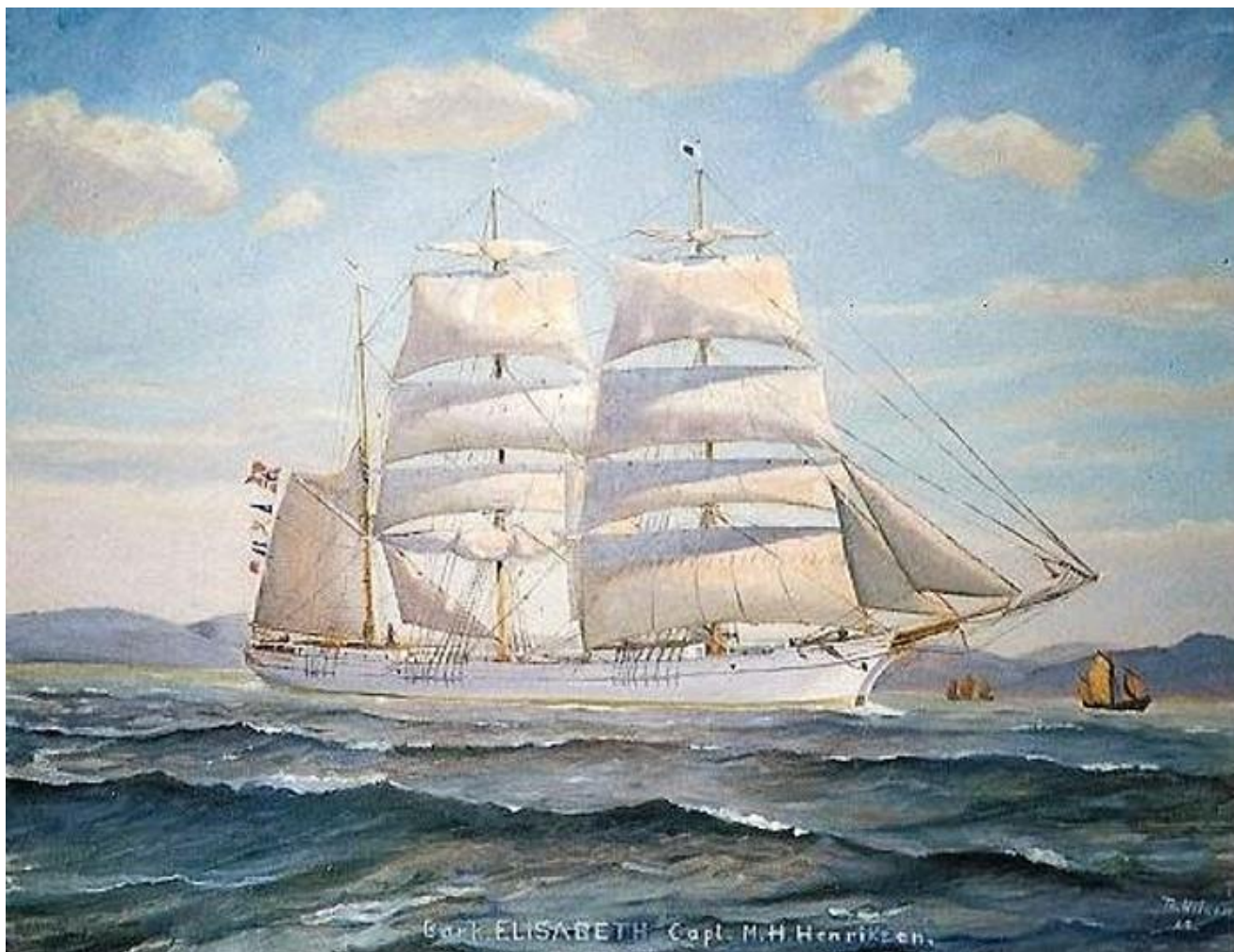


BARK ELISABETH'S FORLIS

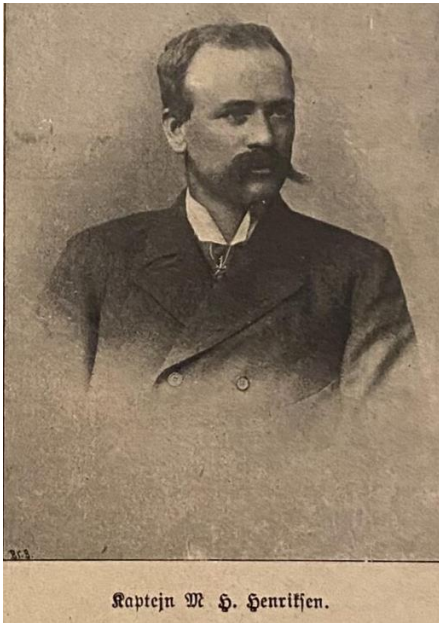
Av Kristine Engebrihtsen Stewart



Bark Elisabeth, malt av Thor Nilsen

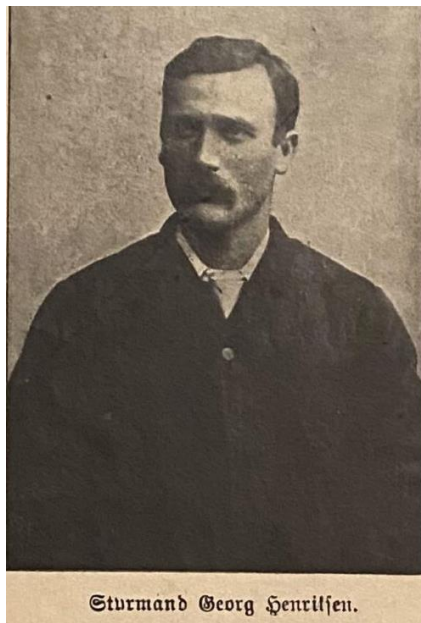
Bark «Elisabeth» var et flott seilskip som i 1890 ble kjøpt av skipsreder Gunlek Martin Henriksen og hans sønn Mads Henrik Henriksen i Tyskland. De var fra Vardevik i Lyngør, og de transporterte varer av mange slag fra fjerne verdensdeler. Varene kunne være f.eks: mahogni, kull, møbler, orgler, skytevåpen, levende kveg, olje, frukt, kokosnøtter og isblokker. 16. april 1892 skulle skipet seile fra Sydney i Australia til Rotterdam i Nederland, men det forliste i en storm i Koralhavet nord-øst for Australia. Mads Henrik Henriksen var kaptein ombord, og med seg hadde han en besetning på 10 mann - bl.a. to av brødrene sine: styrmann Lorenz Georg Henriksen og lettmatros Martin Carl Henriksen.

I 1900 ble styrmann Lorenz Georg Henriksen intervjuet av forfatter Constantius Flood – som skrev en artikkel for «Illustreret Familieblad». Her følger en gjengivelse av hele artikkelen, som var skrevet på dansk (vi skrev på dansk fram til riksmålsreformen i 1907), med gotisk skrift. Et eksemplar av bladet ble funnet av fisker Anders Nilsen og kona Helene da de skulle pusse opp huset. Panelet på innsiden av veggene ble fjernet, og der ble gamle blader funnet – de var brukt som isolasjon. Et av bladene var «Illustreret Familieblad» fra 1900, med artikkelen om Bark «Elisabeths» forlis.



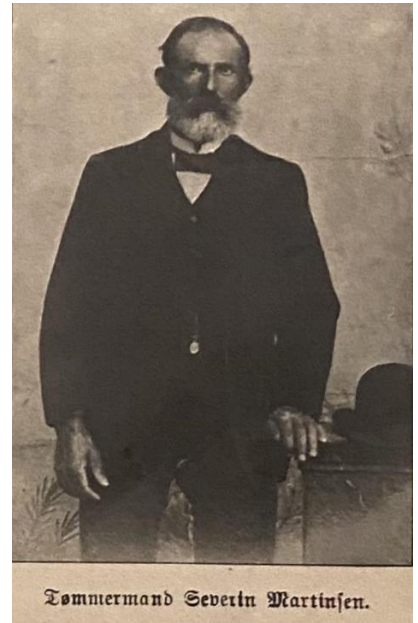
Kaptein M. H. Henriksen.

Kaptein Mads Henrik Henriksen



Sturmand Georg Henriksen.

Sturmand Lorenz Georg Henriksen



Tømmermand Severin Martinsen.

Tømmermann Severin Martinsen

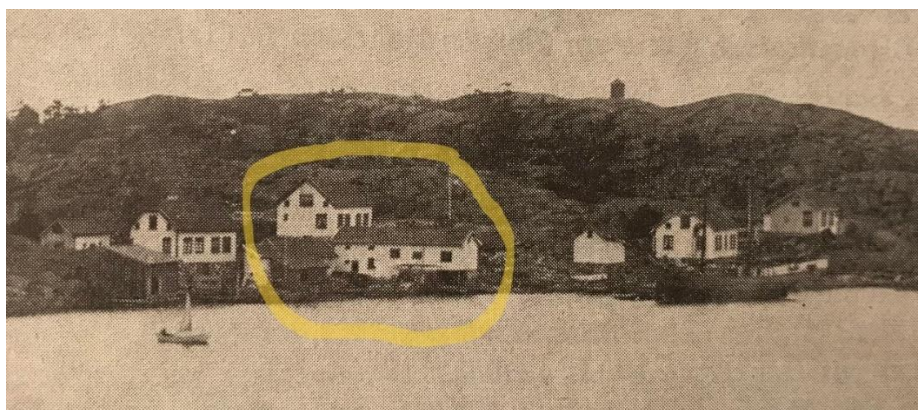
Besetningen på Bark Elisabeth på seilasen i 1892:

Kaptein Mads Henrik Henriksen	Vardevik	1857 – 1916	(35 år, eide skipet med sin far)
Sturmand Lorenz Georg Henriksen	Vardevik	1859 – 1947	(33 år, han ble intervjuet om forliset)
Lettmatros Martin Carl Henriksen	Vardevik	1874 – 1950	(17 år, disse 3 var brødre)
Tømrer Severin M. Martinsen	Ytre Lyngør	1843	(49 år, Arthur Kretz sin morfar)
Severins sønn Martin Martinsen	Ytre Lyngør	1875	(17 år, forsvant senere i utlandet)
Stuert Lars Abrahamsen	Risør	1864	(28 år, gift med Borgine, 3 barn)

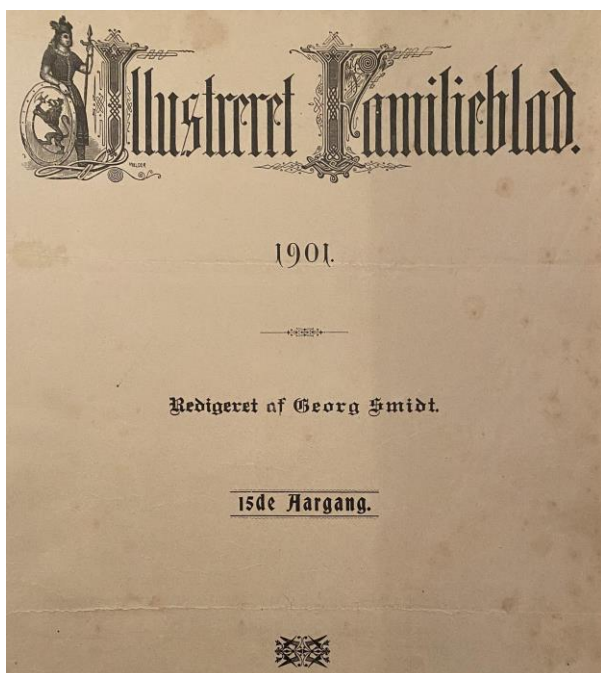
Resten av mannskapet mønstret på i Sydney, det var 4 sjømenn fra Australia.



Lettmatros Martin Carl Henriksen



Vardevik i Lyngør ca 1896, der familien Henriksen bodde



Illustreret Familieblad – 22de December 1900

Et forlis i Korallhavet

Ved Constantius Flood

«Det er altsaa Dem, der er gaaet over Korallhavet i en Trækasse, Kaptejn?» «Ja.»

Jeg stod foran en Sjømandstype – en nogleogtretti aars Mand – med et Ansigt brunet af Sydens Sol. Ja, det var ham; men han havde ikke den gang været Kaptejn. Det var hans Broder Mads Henrik Henriksen, som havde ført Skibet. Selv havde han været Førstestyrmand.

Vel! Jeg forlangte ikke noget bedre end at høre Beretningen om denne mærkelige Sejlads fra Skibets Styrmand. Og saa fortalte han, medens jeg noterede, og af og til holdt inde for at høre gjentage hvad der fortaltes. Det hørtes vidunderligt nok til at stanses ved. Folk, der færdes paa Havet, oplever jo forunderlige Begivenheder, men dette var jo næsten som Redning ved Mirakler. Det gik et vakkert Smil over Kaptejns solbrune Ansigt.

«Vi har ogsaa forstaaet det – som Herrens frelsende Haand var over os», sagde han. «Det var til ham vi satte vor Lid, og hans være Æren.»

Men hvilket Mod, hvilken Energi, disse Gutter havde udfoldet under sin barske Kamp med Korallhavets Storme! Det var visselig gjæve Mænd disse ti Sjøgutter, som havde udgjort «Elizabeths» Besætning. Jeg vet kun at nævne Kaptejnen, Mads Henrik Henriksen, Styrmand Lorenz Georg Henriksen og Lettmatros Martin Carl Henriksen – de to førstes Broder – foruden Tømmermand Severin Martinsen og hans Søn Martin – alle fra Lyngør. Der hørte ogsaa Skibet hjemme. Efter min hjemkomst fra Lyngør modtog jeg et Brev fra min Meddeler, hvori han nævner Stuert Lars Abrahamsen fra Risør som en sindig og koldblodig Mand under Forliset. De øvrige Folk var forhyret i Australien, og forblev der, da man havde naaet Townswille.



De kom fra Sydney i sør og skulle gjennom Torres-stredet nord for Australia.

Forliset skjedde på Lihou Reef i Korallhavet, øst for Townsville, rett ved Skilpadde-øya (Turtle Islet, rød ring).



Det var en Bark paa omkring 500 Tons og ti Mands Besætning. Den 16de April (1892) var man gaet til sjøs fra Sydney, bestemt for Rotterdam. Man agtede sig gjennom Torresstrædet og rundt Kap Gode Haab; men paa Grund af stærk Storm sattes Skibet i Læ af sit Bestik, og 12 Dage efter Udsejlingen strandede «Elisabeth» paa et Korallrev. Det var i første Glas af Hundevagten, Tykke og Storm. Kaptejnen havde Vagten paa Dækket. ('Hundevakten' var fra kl. 00:00 til 04:00, og 'første glass' betydde at time-glasset ikke var blitt snudd enda, altså skjedde forliset innen den første timen i vakten).

Stødet bragte Styrmanden til at styrte ud, og i samme Øjeblik han stak Hovedet ud af Kahyt-gangen, gik alle tre Master overbord. Skibet var løbet paa for sine Merssejl slørende med en 10-11 Mills Fart. Storm og Mørke, forfærdelige Grundbraat, store rullende Vandbjerge tordnede over Vraget, der gav sig som et redningsløst Bytte for Havet. Man troede ikke det vilde holde sammen til Dagen brød; men hvad var i dette forferdelige Mørke og dette overhændige Vejr at gjøre? Enhvær klyngede seg til det, der var at faa tag i, ventende paa Dagens komme. Man fik endelig Dagslys. Skibet laa der som et hjælpeløst Vrag; men alle Mand var frelste. Storbaaden? Nei, der var ingen Tanke om Redning i Storbaaden. Den var slaaget i Spit højt ope paa Ruftaget, hvor den stod.

Men man hadde endnu Giggen og Prammen. Disse to Fartøjer var rummelige nok til at bære Besætningen, men hvor skulde man hen? Den Druknende griber efter et Halmstraa, ved man. Tværs i Læ af den Koralklippe hvor Skibet stod, saaes en lav, grøn Ø, og did kunde man da iallefald foreløbig ty i Baadene. Den var ubeboet. Kun en umaadelig Sværm af Sjøfugle kredsede om den, svingede sig ud i Stormen og flaksede om det grundstøtte Skib og de dødstruede Mænd. Det var kanskje ikke første Gang disse graadige Havfugle hadde faaet Vrag til sin Ø – de ventede sit Rov.

Man hadde altsaa Giggen og Prammen, hvormed man kunde naa den lille Ø – dersom Lykken var god, og man ikke knustes mellom Koralklipperne. Imidlertid kunde man ikke komme til at gjøre Forsøget,

thi i samme Øjeblik Giggen sattes ud, fyldtes den, og knustes som et Skal mot Skibssiden. Man havde nu kun Prammen tilbage. Prammen kunde visstnok ikke bære mere end to-tre Mand; men den havde alligevel sit Værd som Middel til at oprette en Forbindelse med Øen. Med stor Dygtighed lyktes det endelig Kaptejnen og Tømmermanden at holde den lille Farkost klar af Skibssiden ved at springe i den i samme Øjeblik, den øvrige Del af Mandskabet firede den udover Siden. Der stod nu Kaptejnen og Tømmermanden som Sejerherre over de graadige Brændinger, der havde slukt Giggen, og som nu hvirvlede sig som en Malstrøm paa Læsiden af Vraget for ogsaa at gjøre det af med de Skibbrudnes sidste Trøst. De to Mænd holdt imidlertid en lang Stund Striden ud, og det saa næsten ud som Sjøen efterhaanden slaknede.

Pludselig hævede sig imidlertid et af disse forferdelige Grundbraat, der skyller alt med sig i sin Vej – og i næste Øjeblik var Prammen og de to Sjømænd begravne. Prammen endevendtes «kapsejse» (capsize = å kullseile), og de Ombordværende troede at baade Kaptejnens og Tømmermandens sidste Time var kommen. Tømmermanden havde ogsaa modtaget et voldsomt Slag idet Prammen begravede ham under sig; men han var en kraftig Mand og en dygtig Svømmer, til Lykke for baade ham selv og hans Kammerater, der snart skulle komme til at trenge hans Dygtighed. Ved at samme alle sine Kræfter naaede han ind under Vraget, og fik klamret sig til Skibssiden. Han var frelst. Men Kaptejnen? Ja, det var kun som ved et Mirakel. Han havde faaet en eller to Aarer under armene. Med sin sædvanlige Besindighet og Aandsnærværelse, som ikke havde forladt ham under hele Katastrofen, og som heller ikke svigtede ham under de Kampe som skulle komme, havde han grebet Prammens Aarer, idet denne «endevendtes». Men flydende paa disse Aarer hvirvlede han rundt i den Malstrøm, der gik paa Skibets Læside, uden at kunde naa ind til selve Vraget. Der var heller intet Haab om Redning fra dette. Han var, saaledes som han hvirvlede om, i Malstrømmens Vold, og endelig fører denne ham ud foran Skibets Baug. I neste Øjeblik vilde han være knust mod Korallerne; men nettop, som han er lige i Dødens Gab, reiste der sig et af Vragets Rundholter op af Malstrømmen, og om dette frelsende Stykke Træ slaar han sine Arme. I samme Øjeblik suser en Line ud fra Vraget og falder ham om Skuldrene. Det er hans Broder, Styrmanden, der er sprungen op i Stumpen af Fokkemasten og har tilkastet ham denne Line. Frelst!

Begge de raske Mænd i Baaden er frelst, men Prammen? Den lille Farkost, hvorpaa de ti Mands Liv nu kanske beroede, laa ude i Malstrømmen. Den Line, hvortil den var fæstet, havde beknebet sig mellem Korallerne, og fra Vraget var det en Umulighed atter at hale den ind. Var der nogen, der vilde vove en ny dyst med Malstrømmen for atter at komme ombord i den, saa den atter kunde bringes til Siden af Vraget? Var der nogen, der frivillig vilde ofre sig for sine Kamerater? Ja, der var en som i Øieblikket var rede! Det var Martin Carl Henriksen, den yngste af de tre Brødre; og uden Betænkning sprang den unge Sjøgut overbord med en Line om Livet.

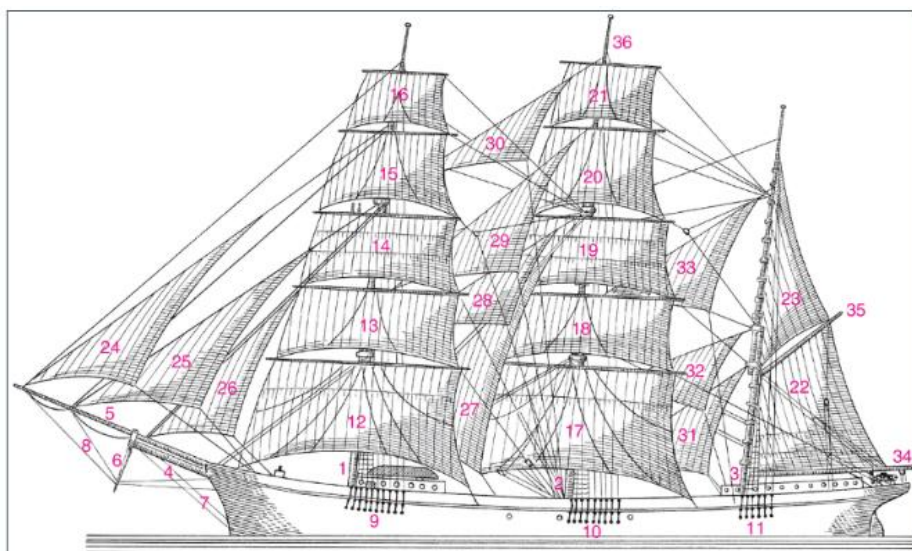
Han var en kraftig Svømmer, men Kampen med den sydende Malstrøm blev ham alligevel for haard, og uden at naa sit Maal maatte han atter hales ombord. Hvert Øjeblik ventede ventede man nu, at Linen vilde overskjæres mellem Korallerne, og Prammen drive af. Men den driftige unge Sjøgut havde ikke opgivet at naa den. Efter at have pustet ud nogle Sekunder efter den haarde Dyst, sprang han atter i Sjøen. Det mislykkede Forsøg syntes han at være ham en Spore til et endnu kraftigere Tiltag – og denne Gang lykkedes det ham. Under Kammeraternes Bifaldsraab haledes han og den lille Farkost til Siden af Vraget og endelig helt op paa Akterdækket. Men Kampen for at redde den havde været til Kræfternes sidste Traad.

Desverre skulde ogsaa samme Nat Frugten af hans heltmodige Opofrelse forspildes. Da man vaagnede om Morgen, havde Grundbraattene knust Prammen, der den laa. Alt Haab om Redning

syntes nu ude for de Skibbrudne, der sad paa det halvknuste Vrag mellem Koral-klipperne. Skoget holdt visnok endnu sammen, men hvorlænge vilde det trodse de veldige Angreb, som Brækningerne gjorde mot dets Sider? Det laa allerede mere enn halvt kantret, saa Læsiden af Dækket laa langt under Vandet. Selve Luvart Skibsside (dvs. Lo side) dannede et mere horisontalt Opholdssted end Dækket. Inde i Kahytten buldrede Sjøen, og heller ikke her var noget blivende Sted for de Skibbrudne; men der inde samledes man dog imellem til den sædvanlige Skibsbøn. Det var imidlertid let at regne sig til, at heller ikke her i mange Dage vilde være nogen Tilflugt.

Hva der syntes at forestaa var kun - Døden – Døden i Brækningerne, der snart vilde mase Vraget til Smaastykker. Men midt under dette havde «Elisabeths» raske unge Officerer ikke opgivet Tanken om at redde sig og sit Mandskab – og Overlægningen om dette paagik inde i den sønderslagne Kahyt. At naa den lille Ø, antagelig Skilpaddeøen, var vel ingen uoverkommelig Sag. Man havde Vraggods nok til at lage en Flaade af, hvormed man kunde drive ind til Øen; men hvad skulde man paa det lille Stykke Land, hvor der vistnok hverken fandtes Vand eller andre Livsfornødenheder? Det vilde kun være at forlænge Livet en stakket Stund og udsætte sig for Lidelser.

Man maatte enten naa Kysten af Ny Guinea eller Australiens Fastland, dersom det skulde være Haab om Frelse. Man maatte bygge – ikke en Flaade, til hvis Naade man maatte overgive sig og drive for Strøm og Storm med, men en Farkost, som man kunde have under Kommando. Man tænkte først paa en Sejldugsbaad; men efter Overlæg med Skibets dyktige Tømmermand bestemte man sig for at bygge en kombineret Træ- og Sejldugsbaad. Om Stunden, da denne dristige og energiske Beslutning blev tagen, fortalte senere Tømmermand Severin Martinsen mig: «Vi havde opgivet Tanken om Redning», sagde han. «Det saa ud som Havet skulde blive vaar Grav, og jeg havde taget min Søn i Enrum med mig for at tale om, hvad der forestod. Vi talte da om min Datter, som var død og som vi nu haabede at gjense. Saa talte vi om de tre, min Hustru og to Børn, som var hjemme, med Haab om at Herren heller ikke vilde glemme dem.» «Som vi sidder der, kommer vore Officerer ud af den sønderslagne Kahyt, og Kaptejnen raabte til mig: «Vort nye store Merssejl, Tømmermand. Vi har faaet Tag i det, og der maa kunne gjøres en Sejldugsbaad af det.» – «En sejldugsbaad?» – «Javel, en Sejldugsbaad.»



Mersseil er to råseil som føres på mersestangen, altså den midtre del av masten på større seilskip. Seil nummer 13, 14, 18, og 19 er mersseilene på denne barken.

Tømmermanden smagte paa denne Sejldugsbaad, og der udspant sig nu en Samtale, hvorefter man bestemte sig for det forenævnte Baadslag – en Trækasse overtrukket med Sejldug. Man havde riktignok en Distance af 150 Sjømil (1100 km) til Kysten af Australien og lidt kortere til Ny Guinea at

tilbagelægge i denne forunderlige Farkost; men man fortrøstede sig til, at der var en Magt, der var mæktigere end Koralhavets Bølger – og saa gik alle Mand til Bøn. Medens Kaptejnen læste denne, og den hele Besætning knælede og bad, voksede Livshaabet og Modet.

Umiddelbart efter Bønnen gik alle Mand til Arbejde med en Energi og Dygtighed, som skulde faa sin Løn. Man havde ganske vist ikke faa Vanskeligheder at overvinde, men «Elisabeths» Besætning har været dygtige Folk – og selv disse fortvilede Omstændigheder overholdtes en Disciplin, der havde sine lykkelige Følger. Skibets to Officerer gav Eksemplet ved personlig at bistaa Tømmermanden ved det vigtige Arbejde, Baaden, som det skulde staa til dem at navigere over det hundrede Mile lange Koralhav med alle dets skjulte og aabenbare Farer.

Paa det skraa Dæk skulde for det første lægges en horisontal Flade, hvorpaa Baaden kunde bygges, og dernæst maatte det opbrydes Dæksplanker for at erholde Materialer, Nagler og Spigre; men alle Hænder arbejdede villig, og seks Dage senere stod en Kasse paa den Beddingen, som var anbragt paa Dækket. En Plankekasse 17 Fod lang, omtrent 7 Fod bred og 5 Fod høj.

Bunden var lagt af nogle 17 Fods Planker, som man havde i Lasten, og som var boltet sammen en for en. Fire Bolter i hver Planke. Siderne havde derpaa faaet Opstandere, der ved dobbelte Skraaband var forbundne med denne Bund, og undenpaa disse nagledes atter Garneringsbord, der var løsnede fra Skibets Skandseklædning. Ligeledes agter og for. Tversover Kassen anbragtes endnu for at styrke Forbindelsen en Tofte af en svær Planke, som forøvrigt ogsaa skulde benyttes som Sejltofte; thi Kassen skulde selvfølgelig føre Sejl – foruden at den forsynes med Aarer og et kraftig Ror.

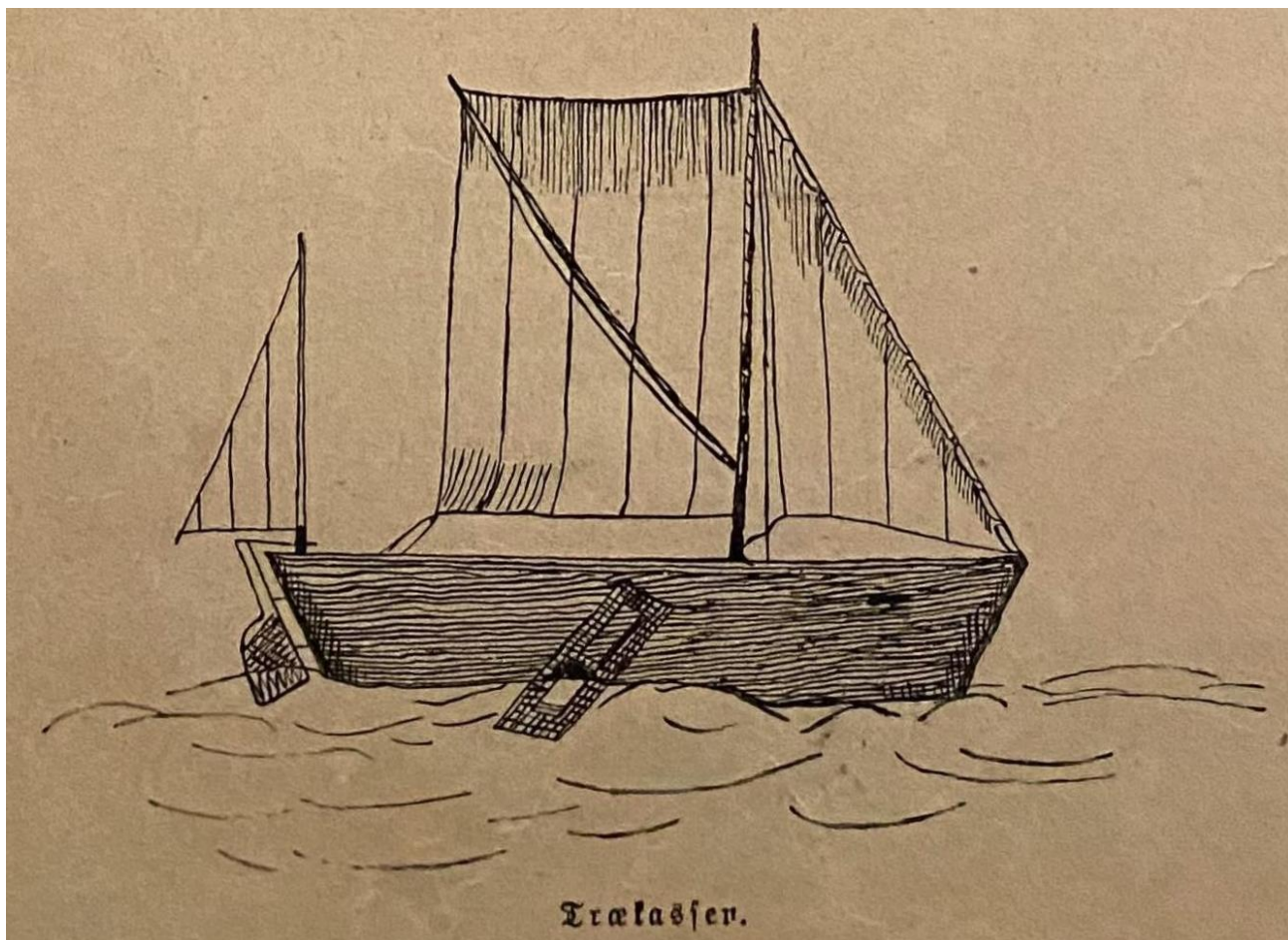
Det arbejdedes af Planker, hvori anbragtes to øjeskruer, ligesom to lignende skruedes ind i Kassens Agterende, hvorpaa en Jernstang sattes ned mellem Skrueerne. Roret var dermed forbundet med Kassen. Nogen Kjøl syntes det ikke at have været Tanke om at give Farkosten – i allefald fik den ingen; men istedet anbragtes paa Siden et «Sværd», der bestod af en af Kahyttdørerne, hvilket selvfølgelig vilde bidrage noget til at forhindre for stor Afdrift. Efterat Farkosten saaledes havde faaet sin Bund og sine Sider, blev Naterne tattede med Tjæredrev og Kobberspiger. Efterat dette var udført, blev Sejldugen gjentagende Gange indsmurt med Tjære, Olie og Zinkhvidt.

Man havde udført dette Arbejde i den forbausende korte Tid af seks Dage. Man havde bedet og arbejdet. Lørdag den 7de Maj var den forunderlige Farkost færdig, og efter Bønnen Søndag Morgen skulde den sættes paa Vandet. For en Sjømand er det uforholdent at fortælle hvilke Vanskeligheder dette frembød ombord i et masteløst Skib, men Nøden gjør opfindsom. Ved Hjælp af Sejl, der spændtes over Kassen, for at forhindre at den fyldtes, naar den løb af sin Stabel, og Spirer, forsynede med Taljer, lykkedes det efter en hel Dags Anstrengelser at benytte et heldig Øjeblik mellem Braatsjøerne – og der flød Kassen endelig paa Læsiden af Skibet. Resultatet hilsedes med et Jubelraab fra alle Munde. Man havde ikke bedet og arbejdet forgjæves.

Det voldsomme Hav, der havde knust alle «Elisabeths» Baade, skaanede denne besynderlige Farkost, som nu skulde modtage de ti skibbrudne Mænd. Foreløbig gjaldt det om at holde den klar af Skibssiden, medens Proviant og alle andre Fornødenheder indladedes, og her var en ny Vanskelighed. Men med Hjælp af en Spire, hvorpaa anbragtes en Talje, lykkedes det efterhaanden at bringe ombord i Kassen en tilstrækkelig Mængde Hermetik, fornemmelig Melk og Kjød, samt et stort Kvantum af Olie og Parafin, som Skibet var rikelig forsynet med. Endel af Folkenes Tøj kom ogsaa med, og endelig Officerernes Instrumenter, Kronometeret, Kompasset og et Sjøkart over Farvandet.

Vandforraadet var mindre rigeligt. Under Forliset var alle Skibets Vandtanker knuste. Kun en eneste en var forbleven hel – en Jerntank der stod paa selve Dækket og var surret til dette med Tauge,

istedenfor at de øvrige havde havt Jernforbinding. Indholdet af denne Tank var pumpet ind i et Par smaa Ankere. Det var det hele Vandforraadet – og med dette maatte der altsaa gaaes sparsomt tilværks. Af Skibsinventar medtoges ligeledes en Dræg og tilstrækkeligt Taug til at ankre for samt noget nødvendig Tømmermands-verktøj.



«Trækassen» En tegning av trekassen – den hadde to master, spri, seil, ror og sidesverd til kjøll

Saaledes ladet laa endelig Kassen der, og hele «Elisabeths» Besætning sprang ombord. Ogsaa den raske unge Sjøgut, der havde fristet Kampen med Malstrømmen, var nu saavidt ved Kræfter, at han kunde følge sine Kammerater. Hele den øvrige Besætning var trods det haarde Arbejde ved udmærket Helbred og trøstig Mod.

Saa satte man endeligt af for at begynde den dristige Færd. Fra Vraget af havde man nøje iagttaget Farvandet gennem Korallrevet og selvfølgelig bestemt sig til at tage den Vej, hvor de mindste Vanskeligheder forelaa. Det viste sig nemlig mindre farlige Steder i Passagen, som Sjøen ikke brød saa haardt paa. Men man havde gjort Regning uden Kassen. I samme Øjeblik denne besynderlige Farkost ble kastet los fra Vraget, tog den sin egen Vej – tværs gennem Braat og Brand uden nogetsomhelst forstandigt Hensyn til sin dyre Last. Saaledes som Indladningen havde maattet foregaa i Hui og Hast, var det heller ikke muligt at bringe den under Kommando af Aarer eller Sejl. Alle Sager laa hulter til bulter i Kassen – som de var faldne, og desuden laa endnu det Sejl, som man havde svøbt om Forenden for at forhindre Sjøen for at trænge ind, til Hinder for at benytte Aarene. Men det var som den originale Farkost med engang vilde vise, hvad den duede til. Den passerede alle disse Braat mellem Korallrevene som det kun var Barneleg og befandt sig inden kort Tid i Læ af

Skilpaddeøen, hvor Kaptejnen befalede at lade Ankeret falde. Han vilde nok nu helst selv tage Kommandoen og overlade Kassen at lystre.

Til dette Øjemed gik man nu her i Læ af Øen ifærd med at bortstuve alle de forskellige Gjenstande, der udgjorde Kassens Ladning, saaledes at der blev Rum til at benytte Sejl og Aarer. Forud i Baugen spændtes et Stykke Sejldug, der dannede et beskyttende Tag mod den tropiske Sol for de af Mandskabet, der havde Frivagt. Agter spændtes ligeledes over et Hjørne af Kassen et Stykke Sejldug, hvor man forvarede Instrumenter og Kartet, og hvor de to Officerer vekselvis skulde hvile. Man bibeholdt nemlig den samme ordning som ombord paa «Elisabeth» med Hensyn til Vagternes Fordeling, saaledes at fem Mand vekselvis havde Tjeneste, medens de fem øvrige hvilede. Den samme udmærkede Disciplin, som var overholdt under Katastrofen og Arbejdet ombord i Vraget, opretholdtes ogsaa nu ombord i Kassen.

«Uden Undtagelse?»

«Ja, uden Undtagelse – den Ros maa jeg give Mandskabet – selv de fremmede Folk, som vi havde forhyret i Sydney.»

«Og saa satte De ud paa den 600 Kvartmil lange Færd?» (Her lar forfatteren Kaptein Henriksen selv fortælle:)

«Javel – Efter at have befalet os i Guds Haand, lattede vi Anker Tirsdag den 10de Mai og satte vore Sejl. Om de vil her se vor Kurs paa Kartet, dette vandtrukne Kart er nemlig det samme, som vi benyttede ombord i Kassen. De vil af disse Blyantskryds, som De ser anmærkede, kunde se vor udsejlede Distance. Jeg antager at de er temmelig nøjaktige, for vi fik de fleste Dage gode Observationer og kunde med temmelig Sikkerhed vide vort «paaværende sted» hver Middag. Vor Farkost var saaledes, som disse Kryds viser, en ikke ganske daarlig Sejler. Det første Døgn tilbagelagde vi ikke mindre end 18 Sjømil i Retning af den australske Kyst. Vi havde nemlig, trods den større Afstand, bestemt os for Australien, væsentlig af Hensyn til det Folkefærd, som vi kunde vente at komme ud for, dersom vi søgte Guinea-kysten. Dersom det derimod lykkedes os at naa Australien, vilde vi ialfald være blant civiliserede Mennesker.

Men naar De kaster et Blik paa Kartet her, vil De se en Uendelighed af Prikker, der strækker sig langs denne Kyst i flere hundre Mil – og mellem disse Prikker kun to Steder, der er betegnede som Indsejlinger. Disse Prikker betegner nemlig Barrier Rev (Great Barrier Reef), hvor enhver Gjennemgang vilde være umulig, om det ikke lykkedes at naa en af disse Indsejlinger.

Det var dette, der var den store Vanskelighed, som vi ved Navigeringen af vor Farkost maatte have Opmærksomheden henvendt paa. Vi havde riktignok seet den passere Korallrevene om Skilpaddeøen; men at indlate os paa at passere Barrier Rev paa samme Maade, kunde der fornuftigvis ikke være Tanke om.

Vi maatte se at opsejle en af disse Aabninger. Det lykkedes ogsaa de første Dage at holde vor Kurs under en nogenlunde jevn S.O.; men tre Dage efter vor Afsejling fra Skilpaddeøen overfaldtes vi af en forrygende Storm. Lykkeligvis var Vinden fremdeles omtrent paa samme Streg; men Havet – De skulde have seet disse uhyre Vandbjerge, som rullede op om os. At de ikke slugte os var et Herrens Under. Vi gjorde alt, hvad der stod i Sjømænds Magt. Forud laa Mandskabet og øste Olie ud. Vi havde et rigelig Forraad af den, og der var ikke Tanke om at spare paa den; thi nu gjaldt det Frelse eller Undergang. Agter skiftedes min Broder, Tømmermanden og jeg ved Roret, der nu paa Grund af Kassens ringe Dybtgaaende ikke vilde have forhindret den fra at kaste sig tvers i Sjøerne. Vi maatte

derfor understøtte Styringen med en Aare, som Tømmermanden havde hugget af en Planke, og ved Hjælp af denne lykkedes det os nogenlunde at holde vort Fartøj under Kommando.

Herrens stærke Haand var over os – det er ikke andet at fortælle om denne Sejlads mellem disse store Hejer af Sjø, der hvert Øjeblik truede med at falde over os og begrave os. Kl. 2 Nat til Lørdag 19de begav Stormen sig endelig, og vi kunde takke for Frelse. Merkelig nok havde vor Kasse ikke faaet synderlig Vand ind. Den havde flytt som en Kork, og heller ikke lækkede den. Den tjærede og maledede Sejldug, som den var betrukket med, gjorde den omtrent vandtæt. Men at den ikke var «kapseiset» og kommen med Bunden i Vejret, saaledes som den blev omtumlet af det forferdelige Hav – ja det var Underet.

Nu vel. Vi holdt vor sædvanlige Morgenbøn, kanskje med mere Andagt og Tak end nogensinde, styrkede os med Mad og Drikke: Melk hvori vi blandede lidt Vand, og fortsatte saa trøstigere end nogensinde vor Færd. Det regnede voldsomt; men i den varme tropiske Luft var det kun en Behagelighed for Vagten paa Dækket, og hvad Folkene tilkøjs angaar, da sov de som Sjømænd kan sove. Mod Regnet var de da ogsaa temmelig beskyttet ved den Sejldug, hvorunder de laa. Vor Tilstand var saaledes ikke værst, og Sejladsen fortsattes under en ganske ordinær Pasat af O.S.O., der hver Dag bragte os nærmere den australske Kyst, men ogsaa Barrier Rev.»

«Uden at se en Sejler i al denne Tid?»



«Uden at se en eneste Sejler, ja. Det havde jo ogsaa været en af Mulighederne dette, at træffe et Skib, skjønt vi jo ikke havde gjort nogen Regning paa et saadant Tilfælde. Vi var udenfor alle sædvanlige Router.

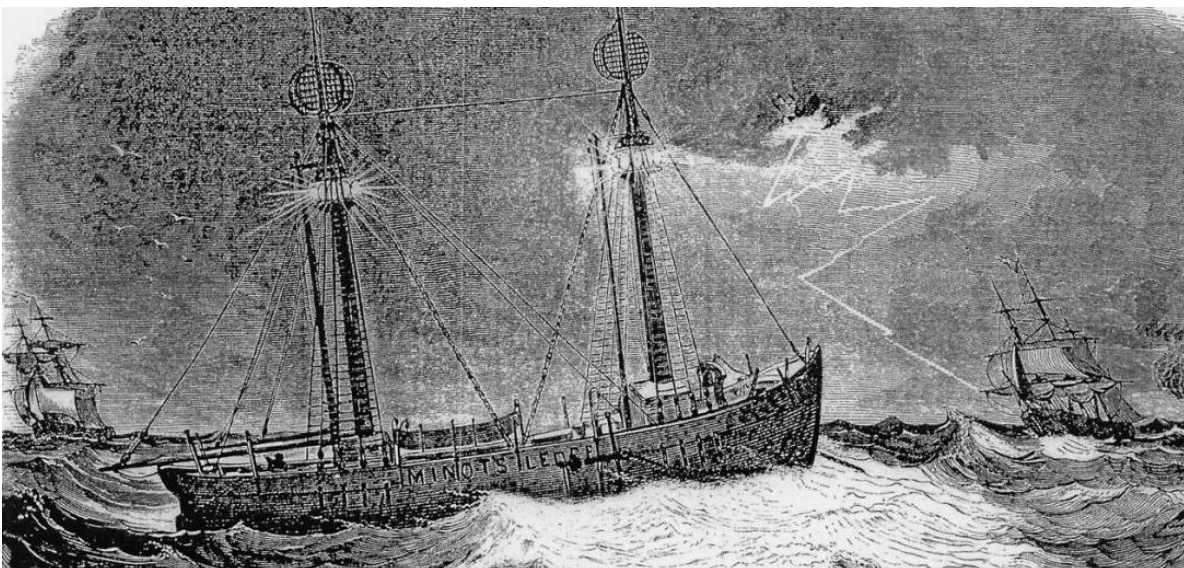
Nu vel, paa den Maade skulde vi heller ikke ræddes. Men en Morgen saa vi i det Fjerne en blaalig Fortoning forud. Denne Fortoning maatte være Land, det australske Fastland. Der kunde efter vort Bestik heller ikke være Tvil om dette, og det viste sig ogsaa aat være Tilfeldet, thi lidt efter havde vi en lang, hvid, skinnende Stribe i samme Retning. Det var Barrier Rev, det endeløse Barrier af Klipper, der ligger som en vældig Bølgebryder udenfor denne Kyst af Landet.

Vi stirrede alle ud mod denne forfærdelige, nesten sammenhengende Kjæde af Brækninger, der laa mellem os og Landet, da vi pludselig mod syd opdagede et blaalt Belte af Sjø, hvori ingen Brekninger kunde sees. Som jeg før viste Dem, var Barrier Rev afbrudt af to Indsejlinger, hver af omtrent ikkun tre engelske Miils Bredde (Grafton Passage og Palm Passage). Vi befandt os udenfor en af disse Indsejlinger!

Hvilken dyb Bevægelse der greb os, formaar jeg ikke at skildre Dem. Frelst – frelst som ved – atter et Under. Vi havde visselig anvendt al vor Kunst og alt vort Sjømandsskab for at naa dette Maal; men De vil begribe, hvor lidet Haab vi kunde have om at det ville lykkes, naar de Betænker hvilket Fartøj, vi havde til vor Raadighed, og hvor vanskelig dette var at navigere. Men Maalet var naaet.

Lørdag 21 Maj, netop 14 Dage efter at vi havde forladt Vraget, passerede vi Barrier Rev og løb ind. Indenfor Revet mødte os imidlertid en Omstændighed, der gjorde os betænkelige ved uden videre at fortætte Sejladsen. Der viste sig nemlig meget udbredte flade Grunde i Farvandet, og af Frygt for at blive siddende paa en af disse, bestemte vi os foreløbig for at ankre.

Neppe var Mørket indtraadt, før der imidlertid viste sig en ny Ledestjerne paa vor Vej. Hvad vi ved Dagens Lys ikke havde kunnet se, viste sig nemlig ved Nattemørket – intet mindre end et Fyr, som vort Kart viste os at være Clarence Island. Vi forblev imidlertid paa vor Ankerplads hele Natten over, og gjorde først i Dagningen Sejl for at naa op under Fyrskibet. Efterhaanden blev Vandet nu dybere og Faren for at grundstøde forsvant; men det viste sig ogsaa, at det trods alt ikke var muligt at bruge Kassen til at gaa saa højt i Vinden, at vi kunde opsejle Fyrskibet. Trods «Sværdet» drev den længere og længere i Læ, indtil vi alle bestemte os for at ankre, samtidig med at vi hejsede Flag i Sjau fra Toppen af vor Mast, i Haab om at man vilde se os fra Fyrskibet.



Fyrskip

Inden kort Tid var dette ogsaa Tilfældet. Trods Sejladsen paa denne Kyst af Australien foregaar i dette Farvand indenfor Barrier Rev, hvor der ikke færdes saa ganske faa Skibe, maatte dog en saa usædvanlig Farkost som vor vække Opmerksomhed. En Baad sattes ud, og kort efter kom en af Fyrskibets Officerer med et Par Mand ned til os. Vi fortalte selvfølgelig ganske ligefrem, hvofra vi kom; men Sejladsen var jo i den Grad usandsynlig, at man ikke kan fortænke Fyrskibets Officer at han drog vor Beretning noget i Tvil. Jeg havde en Mistanke om at han helst antog os for Folk, der havde rømt fra en eller anden Straffekoloni. Og jeg tror ikke, han var meget tilbøjelig til at tage os ombord i Fyrskibet, der sandsynligvis ikke var meget stærkt bemandet. Han meddelte os imidlertid, at han i Dagens Løb ventede en Damper, der skulde bringe ham Proviantsager, og med denne vilde han søge os befordret til Townsville. Vi forlangte ikke noget bedre – og Officeren tog tilbage til Fyrskibet, medens vi forblev ombord i vor egen Farkost.

Dagen gik imidlertid hen, uden at nogen Damper viste seg, og Natten brød ind med temmelig haardt Vejr. Uvejret vedblev ogsaa den følgende Dag, og vi hejsede atter vort Flag til Tegn paa, at vi ønskede Assistance, saa meget mere som vort Vandforraad nu var blevet betænkelig lidet. Ogsaa denne Gang blev vort Signal seet, og da Fyrbaaden atter kom paa siden af os, fulgte min Broder og en af Mandskabet denne ombord. Kort efter viste sig imidlertid den ventede Damper. Det var den 1000 Tons Packet Victoria, Kaptejn Fleetwood, der beredvillig modtog os ombord i sit Skib, og vi tok Afsked med vor Farkost, som vi ikke uden Sorg lod blive liggende. Den havde næsten fortjent en bedre Skjæbne denne Farkost, der havde bjerget 10 skibbrudne Mænd over Korallhavet; men den temmelig tunge Kasse, vilde Kaptejnen ikke inklade sig paa at medtage.

Men os var det vemodig at se den forsvinde i vort Kjølvand, og jeg mindes, vi blev staaende og stirre efter den, til den var borte i Rimningen. Et par Dage efter anløb vi Townsville, og stod paa det australske Fastland – alle ti Mand – uden Mén efter den 600 Kvartmil lange Rejse i vor Kasse. Selv min yngste broder havde atter fullstendig gjenvundet sine Kræfter. Herrens stærke Haand havde været over os. Det er ikke andet at sige.»

Hjemrejsen foregik med engelske Paket-skibe, og omtrent tre Maaneder efter Dysten i Korallhavet, landsattes «Elisabeths» djerve Besætning i norsk Havn.



Bark «Elisabeth» forliste ved Lihou Reef, nær Turtle Islet, nord-øst for Townsville. De var 150 sjømil (ca 600 nautiske mil) fra Australia. De hadde seilt 12 dager nordover fra Sydney med «Elisabeth» da de forliste, og det tok 14 dager å seile vestover til Townsville med trekassen.

Mange skip har ogsaa forlist på revene i Torres Strait nord for Australia, som var der bark «Elisabeth» var på vei. Faktisk har så mange skip forlist der at passasjen er blitt kalt «A sieve for ships» – en sikt for skip – der bare enkelte båter slipper gjennom.

Vardevik i Lyngør – der brødrene Henriksen var fra:

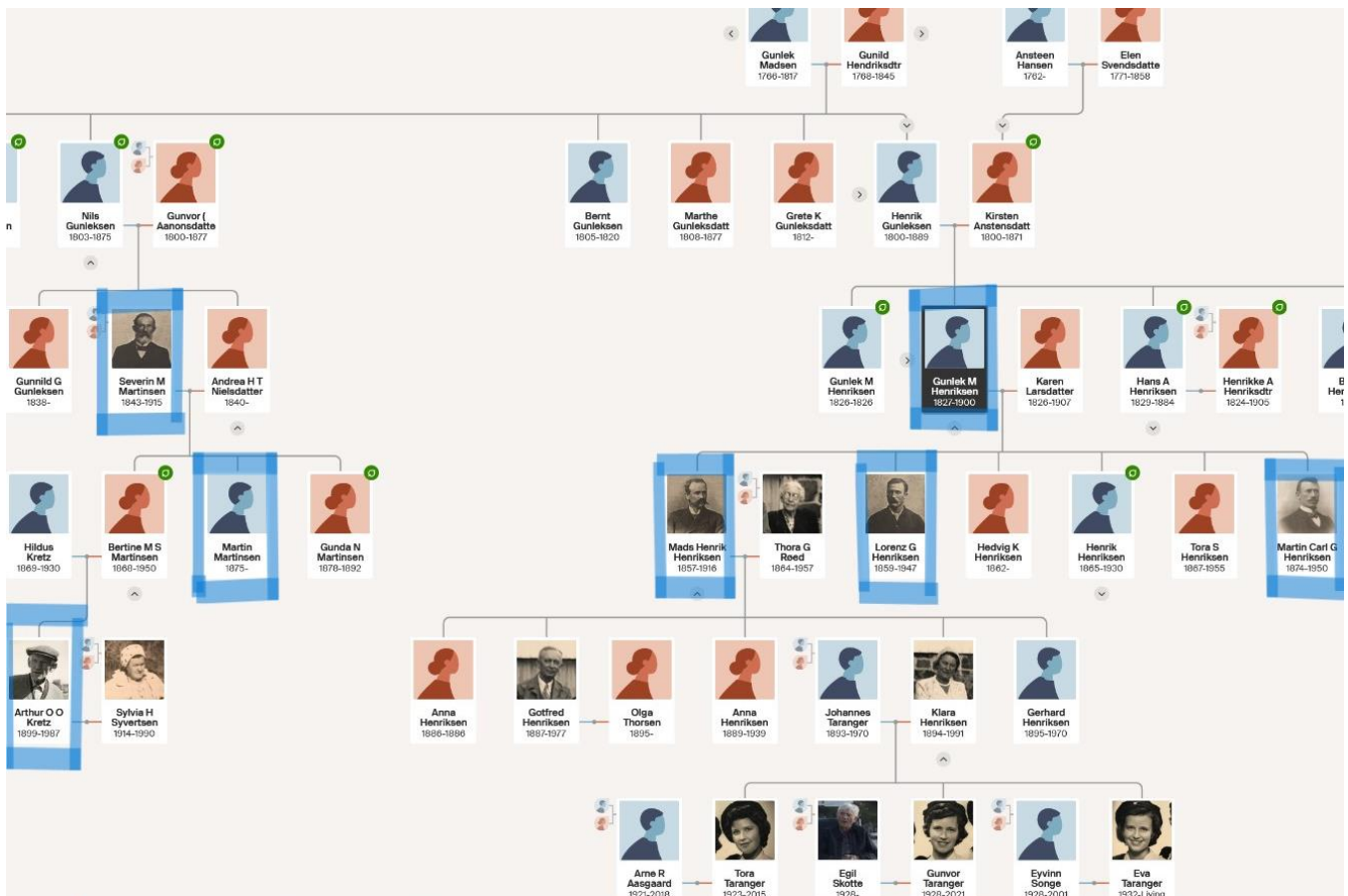


Informasjon om de første husene som ble bygget i Vardevik

Vardevik nr 1 (81/8) er lengst nord, tomten ble utskilt fra 81/5 i 1844. Huset ble bygget av **Bernt Henriksen** i 1863, solgt til **Alf Kobro** i 1949, og deretter til **Else og Øyvind Ytrehus** i 1971. Deres datter **Trine Strøm-Gundersen** arvet huset i 1974.

Vardevik nr 3 (81/70, tidligere 81/7) huset ble bygget av reder **Gunlek Martin Henriksen** i 1853, og senere arvet av hans barn: **Lorenz Georg Henriksen**, **Martin Carl Henriksen**, og **Thora Susanne Henriksen**. I 1957 ble det overtatt av **Gunvor Taranger** (barnebarnet til kaptein Mads Henrik Henriksen) gift med **Egil Skotte**.

Vardevik nr 5 (81/6) Det første huset som ble bygget i Vardevik. Tomten ble utskilt fra 81/5 i 1844, huset ble bygget av **Henrik Gunleksen (f.1800)**, og tatt over av sønnen **Hans Andreas Henriksen**. Det ble arvet av sønnen **Henrik Adolf Henriksen**, og så datteren **Dagny Henriksen**. Deretter ble det solgt til **Moltzau** i 1965, og i 1978 til **Tora Taranger Aasgaard** (barnebarnet til kaptein Mads Henrik Henriksen).



Innringet er eierne av «Elisabeth»: reder Gunlek Martin Henriksen, kaptein Mads Henrik Henriksen, styrmann Lorenz Georg Henriksen, lettmatros Martin Carl Henriksen, tømrer Severin Martinsen og hans sønn Martin (samt barnebarnet Arthur Kretz, som ikke var med på seilasen)

Kaptein **Mads Henrik Henriksen** bygget hus i Lille Svalsund på Odden

Tømmermannen **Severin M. Martinsen** var gift med **Andrea Nilsdatter** fra Lyngør – hun var kusinen til skipsreder **Gunlek Martin Henriksen** (eier av «Elisabeth»).

Severin Martinsens sønn **Martin Martinsen** kom hjem til Lyngør etter forliset av «Elisabeth», men han forsvant senere i utlandet uten at det kom noen livstegn fra han.

Severin Martinsens datter **Bertine Marie Martinsen** jobbet noen år i Kristiania som hushjelp – og ble der gift med herr **Hildus Kretz**. De fikk sønnen **Arthur Kretz**, som altså var barnebarnet til tømrer Severin Martinsen. Bertine og Hildus Kretz flyttet til Lyngør, der Bertine var vokst opp, da Arthur var ca 13 år (dette er hvorfor han ikke hadde Lyngør-dialekt). Arthur sa alltid at det var bestefaren Severin Martinsen som lagde den første Putten i Lyngør – den flatbunnede robåten for barn – som en kopi av «Trekassen» han hadde bygget i Korallhavet.

Marine Board of Queensland.

STRANDING, BARQUE "ELISABETH."

At the request of the Consul for Norway, and with the concurrence of the late master of the vessel, the Marine Board of Queensland held an inquiry on the 2nd instant into the circumstances attending the loss on the 23th April, 1892, of the Norwegian vessel "Elisabeth," on Lihou Reef, Coral Sea, and having examined the master, mate, and man on the lookout, find that she was a wooden barque of 562 tons, built in 1873, M. H. Henriksen, master, and owned by G. M. Henriksen, of Norway.

She left Sydney with a crew of ten hands all told on the 16th April, laden with kerosene shale and bound for Rotterdam.

The master and mate (brothers) state that on leaving Sydney it had not been decided whether they would go *via* Cape Horn or through Torres Strait, but some days after leaving port, in consequence of the wind coming from the southward and eastward with high sea, the Torres Strait route was determined upon.

The chart, which the master produced as being the one by which the vessel had been navigated, was a general chart on a small scale of the South Pacific Ocean, published by Imray, and corrected to 1892, but upon which neither the master nor mate were able to point out the position of the vessel, or the courses steered at any time after leaving Sydney.

Observations are alleged to have been taken, and particulars entered in the log-book, which was lost, and neither of the officers could recollect anything about the position of the ship at any time, except that at noon on the day previous to the wreck, the vessel was found by dead reckoning to be in about Lat. 18° 43' S. and Long. 154° 32' E., from which position, a N.W. by N. course was steered until she struck at 2.15 a.m. on the 23th April. The weather was thick and squally from the S.E., with high seas for some days previous, and also at the time of the wreck.

Shortly after the vessel struck, her fore and main masts went by the board, and she heeled over on her port bilge. The crew remained in the mizen rigging until daylight, when attempts were made to get the boats out, but they were either washed away or dashed to pieces, and, although a raft was made, it was found impossible to launch it.

The weather having improved, all hands embarked on the 7th May, in a punt which they had constructed on the wreck, and after sailing and drifting for some sixteen days they found themselves inside the Barrier Reef, close to the Claremont Island Lightship, the master of which, gave them information as to their whereabouts and offered assistance. They were subsequently picked up by the s.s. "Victoria," and brought on to Brisbane. The Master states that the vessel's port side was stove in, when he abandoned her, and her position was ascertained by observation to be on the N.E. extreme of Lihou Reef.

The Board experienced great difficulty in extracting evidence from the master and mate, and their absolute failure to recollect the position of the ship at any time during the twelve days preceding the wreck, is unaccountable. The log-book being lost, they appeared incapable or unwilling, to give any information.

If the position of the vessel at noon the day before the wreck—as assigned by the master by dead reckoning—was correct, the course subsequently alleged to have been steered, should have taken the ship some fifty miles clear of the reef.

The Board are of opinion that the "Elisabeth" was navigated in a careless and reckless manner, and it is a matter of surprise that all hands as well as the ship were not lost.

Mr. Charles Warde, Consul for Norway, and Mr. F. Horwood (representing the Canton Insurance Company) were present during the inquiry.

By Direction of the Board,

SAML. A. PETHEBRIDGE,
Secretary.

Marine Board Office,

Brisbane, 7th June, 1892.



Erstatningsberegning

for

Skibsassuranceforeningen Protector

vedkommende Forliset af Bark Elisabeth af Lyngør
i de australske Farvande i April d.a.

Bark Elisabeth, 561 R.T., Klasse T-1., var
assurert ved Protector for fuld Fast Pr 53000. -

Skibet afgik fra Sydney den 16. April d.a., bestemt
til Rotterdam med en Ladning Kerosene Hale. Da
Vinden blev sydlig og sydøstlig med Byger og
høi Sø, besluttede Captainen at gaa Torresstrædet. Den
27 April viste Bestikket $18^{\circ}43' S$, $154^{\circ}32' O$. Kursen blev
sat N. W. + W. Luften var meget tyk. Vinden var S.O. med
Huling høi Sø og Regn. Dette Veir holdt sig hele
eftermiddagen og indtil $2\frac{1}{4}$ F. ul. den 28 April, da
Skibet stødte. Captainen havde taget Brøn og tydkint
i Beregning, da han satte sin Course, som uforandret
blev holdt indtil Strandingen. Lidkiksmændene skreg
ud omkring 2 Sekunder før Strandingen, og samtidigt
saa Captainen, som selv var paa Dek, Brakninger
forud. Skibet gik for begge Storspil For Storsæl og
Klyver, og i samme Øjeblik, som det stødte, gik
Fokke- og Stormasten overbord og kort efter Mesanstansen,
og Skrogel lagde sig over til Bagbord. Besætningen
klattede op i Mesanriggen og holdt sig der indtil

Dagen kom. Den ene Baad blev strax skyllet væk;
de to andre tabtes i Dagens Løb under Forsøg paa
at benytte dem, da Søen gik meget høj, - og man
måtte derefter gaa i gang med at bygge en
Flaade, som man fik færdig paa 5 à 6 Dage. Med
denne forlod man Skibet den 7 Mai drøv over Revet
ind i smult Vand og ankrede op der. Den 8 Mai
littede man Anker og lod Flaaden drive med Vinden.
Efter 16 Dages Forløb blev Besætningen i Nærheden
af Clarmont Fyrskib optaget af en Dampet, og
bragt til Brisbane. - Strandingsstedet var N. O.

Kanten af Lehn Rev:

Da Besætningen forlod Skibet, var hele B. B.
Side og Bund sønderknust, Kjølsvinet stukt op til
Slybord, Daks- og Tyskendaksbjelkerne brækkede, og
man antog, at det neppe vilde holde sammen til
næste Dag. -

Løforklaring er aflagt i Brisbane den 2^{den} Juni.
Journaludtoget er gennemgaaet af Fløvassistent
Andersen i Forening med Captainen og giver ikke
Anledning til nogen Bemærkning. -

Protector

udreder Forsikringssummen - - Kr 53 000.
Tre og Femti Tusinde Kroner - - - -
til Forfaldstid efter Lovene. - - - -

Arundal 22 August 1892.
L. Brønlind

Bark



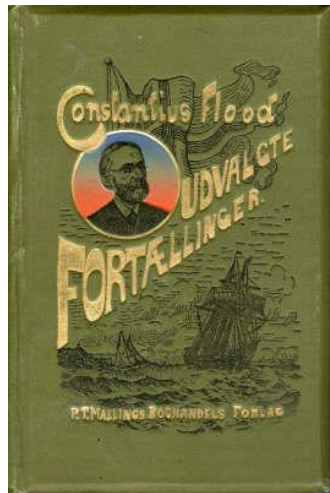
«Statsraad Lehmkuhl» er en bark

En **bark** er et seilskip med minst tre master, hvor de fremste er skvær-riggede (engelsk: square-rigged), det vil si firkantede seil festet i rær som er opphengt over hverandre på mastene. Den akterste masten har mesanseil (engelsk: mizzen sails).

Barken har en noe enklere rigg enn en fullrigger, og kan dermed seile med mindre mannskap – noe som var mer økonomisk. Norske seilskipsredere kjøpte på slutten av 1800-tallet ofte inn gamle fullriggere fra utlandet og rigget dem ned til barker. Mastene på en tremastet bark heter fokkemast, stormast og mesanmast eller kryssmast.

«Bark» kommer fra engelsk «barc», som kommer fra fransk «barque». Dette kommer igjen fra latinske «barca», som via gresk «bâris» («egyptisk båt») kommer fra egyptisk «bjr» («transportskip»).

Om forfatter Constantius Flood - som skrev ned styrmann Henriksens fortelling:



Constantius Flood (f. 1837 i Porsgrunn, d. 1908 i Kristiania) var forfatter, sjømann og bonde. Han var særlig kjent for sine sjøfortellinger og historiske skildringer.

Constantius Flood ble sendt til sjøs allerede som 11-åring, og gikk senere på sjømannsskolen. En øyesykdom gjorde at han måtte finne seg et annet yrke, så han livnærte seg først som bonde og senere som forfatter. Han skrev mange bøker fra midten av 1870-årene, nesten en bok i året. Temaene var fra kystkulturen og historiske begivenheter. Han skrev også flere artikler rundt de samme temaene, bla.a. om forliset av Bark «Elisabeth».

Kilder:

- Illustrert Familieblad Desember 1900
- Liv Svendsen Vembe
- Anders Falkenberg
- Kartverket.no
- Digitalarkivet.no
- Store Norske Leksikon (SNL)
- Ancestry.com
- Wikipedia