

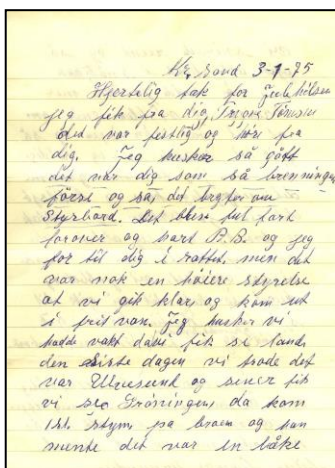
# Brekkestøhistorie & Historier

## SØRLANDSKYSTENS VERSTE JULESTORM I 1915 MED D/S SKAGEN.



2. juledag 1915 hadde D/S Skagen holdt stand utenfor Sørlandskysten. Havet var så opprørt som det kanskje aldri siden har vært på våre kanter. Snøføyka er tett som en vegg. Gradestokken viser minus 30. Nøyaktig posisjon er ukjent. Drivstoffet tar slutt om fire timer. Min far, Trygve Tønnessen, er 17 år og dekksgutt. Han mønstret på i Frederikshavn, 15. desember – altså 9. dager før jul og den famøse overfarten. I flg.

mønstringsprotokollen sto han på båten frem til 25. oktober samme året. Han kunne jo ikke være lettskremt da han fortsatte å seile på «Skagen» etter «nestenforliset» og senere under hele den 1. verdenskrig.



I opprydningen etter hans død i 1978 fant jeg et avisutklipp fra Fædrelandsvennen datert 24. desember 1974, og et brev fra Thomas Aanundsen til min far datert 3. januar 1975. Thomas var 2. styrmann på Skagen på denne turen. Han skriver: «Hjertelig takk for julehilsen jeg fikk. Det var festlig å høre fra deg. Jeg husker så godt det var deg som så brenningene først da det brøyt om styrbord den gangen. Det ble umiddelbart slått full fart forover og dreid hardt barbord. Jeg løp det jeg kunne bort til deg for å hjelpe til med rattet. Det var nok en høyere styrelse at vi gikk klar og kom ut i fritt vann. Jeg husker vi hadde vakt da vi fikk se land den siste dagen da vi trodde det var Ulvøysund vi så og senere fikk se Grønningen. Da

kom 1. styrmannen på broen og han mente det var en båke vi svingte rundt. Og så gikk alt bort i snøføyka. Men vi hadde jo ikke mer brensel og vi var enige om at det var Grønningen vi hadde sett. Vi satte kursen inn og heldige var vi. Jeg kan ikke glemme det uhyggelige kavet og brottsjøene. Det var orkan, snøfokk og frost som jeg aldri siden har opplevd. Kan du huske - vi var fullstendig nediset. Vi jobbet og hogg is helt til vi gikk til sjøs igjen.» Så avsluttes brevet med ønsker om en God Jul og et Godt Nytt År! – og en god helbred.



2. styrmann Thomas Aanundsen forteller til Fædrelandsvennen: «I 1915 – altså under den 1. verdenskrig sørget tre skip for den daglige postforbindelsen mellom Kristiansand og Frederikshavn. Det var «Jylland, «Harald Haafager» og «Skagen». «Skagen» var den nyeste av disse dampskipene og bygget i Trondheim i 1912. Vi la ut fra

Frederikshavn den 24. desember kl. 1000. Mannskapet var på 16 mann. Dessuten hadde vi to postfunksjonærer om bord. Vi hadde med oss omtrentlig 50 passasjerer. Mange av dem var sjøfolk på vei hjem. Etter ruteplanen skulle vi bruke 10 timer på overfarten til Kristiansand.

Utenfor Skagen møtte vi snøføyka. Den tetnet stadig til. Vinden frisknet på. Sjøen ble grov. Kl. 1500 viste bestikken at vi skulle ha 18 sjømil igjen til land. Kompass og tilbaketatte distanser var jo den gang de eneste holdepunkter for navigasjonen. Sjøen var nå blitt svært grov. Sikten var nær null. Skipperen sa: «Vi går litt nærmere land før vi legger oss på været.

I samme stund brøt det om styrbord. Vi var allerede langt inne i brenningene. Altså hadde vind og sjø som kom fra øst og syd drevet oss de 18 milene foran bestikken. I det vi snudde slo et veldig grunnbrott over skipet. Det var så kraftig at livbåtene ble slått i stykker. Det virket plutselig som om vi hadde brenningene på alle kanter. Vi styrte utover hvor det brøt minst. Gjennom kavet fikk vi et glimt av et lys. Altså måtte vi være utenfor Homborsund. Det var det eneste aktuelle fyret som var tent i krigstiden 1915.

Vi satte kursen for Oksøy. Vi nådde frem dit «Oksen» etter våre beregninger skulle ligge, men vi fikk ingen landkjenning. Natten gikk. Første juledag likeså. Vi lå på været med halv fart på maskinen og prøvde å holde vår posisjon.

I maskinen hadde de full sjau med å «drotle». Det vil si at steamen måtte stenges for hver gang skipet drog seg over bølgetoppene og propellen løp fri.

Kapteinen hadde vært plaget av sykdom den seneste tid. Han holdt det likevel gående til juledagskvelden. Da måtte han gå under dekk. Han sa: «Jeg har rundet Kapp Horn mange ganger i mitt liv, men aldri har jeg opplevd et hav så opprørt som dette. Nå får dere bare handle etter beste skjønn.» Selv har jeg aldri senere vært ute for en sjø så forrykende som denne. Alt dekksutstyr ble slått flatt. Lufthatter og røykhatter. Det solide metallskiltet der det sto at «Skagen» som var bygget i Trondheim i 1912 ble revet løs. Det var festet til salongveggen med kraftige bolter. Vi begynte å frykte at selve veggene ikke skulle klare mer. «Skagen» fikk vist at den var en førsteklasses skute. Bare noen få ganger ble broa fylt med vann. Den hadde jo verken vegger eller tak. Det var 30 graders kulde. Rundt fløytelina la isen seg fortere enn vi hogget den av igjen. Den ble stående og ule i ett sett. Til slutt måtte vi kappe lina for ikke å miste unødig damp. I salongen krøp det sjøsyke mennesker rundt overalt. Natten til 2. juledag begynte likedan som den foregående. Vi visste ikke hvor vær og vind kunne ha ført oss. Men plutselig mente 1. styrmannen at han hadde sett en lysning. Det kunne være lysene over Kristiansand. I så fall hadde vi klart å holde posisjonen vår. Kl. 1000 om formiddagen 2. juledag lettet grauten et øyeblikk. Vi så en stripe land. Det kunne ligne på Ulvøysund? Men tykka la seg og tok det hele vekk igjen. Vi satte kursen dit «Oksen» i så fall måtte være. I et nytt glimt skimtet jeg noe som kunne være Grønningen bak skum og kav på sørpynten. Samtidig kom rapporten fra maskinen. «Det er brensel igjen til en vakt, altså fire

timers drift.» Kapteinen fikk begge disse informasjonene og sa han: «Så styrer vi innover i Guds navn ... ». Etter en halv times kjøring for full maskin gjennom snødrevet kom vi inn i smulere vann. Vi forsto da at vi var berget. Snart etter dukket konturene av Odderøya opp foran oss. Da var det 61 timer siden vi gikk fra Frederikshavn.

Det var mange forlis julen 1915 blant annet to like ved Kristiansand. Havna lå full av skip. Byen lå nedsnødd og forblåst. Julegudstjenestene var innstilt. I Oddernes hadde ikke en gang presten klart å ta seg fem til egen kirke.

Det ble ingen juleferie for «Skagen» og mannskap. Med hesteploger ble det brøytet vei frem til båten akkurat så bred at vi kunne lempe om bord brensel fra kullageret. Neste morgen kl. 0400 stakk vi til sjøs igjen. Det snødde fortsatt tett, men sjøen hadde strukket seg ut litt. Det ble en ny strabasiøs tur, men den kunne ikke sammenlignes med den foregående.

Journalisten spør Thomas Aanundsen om det ikke var dårlig sjøvett å dra ut igjen? Det er det vi i dag kaller den rene skjære galskap. Men den gang var det bare snakk om en ting: «Å holde rutetabellene. Posten skulle frem.»

-----