

Historien om skonnerten Punctum

Til minne om min oldefar Hagmar Anslem Lindeløff - den siste skipperen på Punctum.
Av J R Holmberg.
(Stoffet hentet fra forskjellige kilder)



Maleri av Punctum

Skonnertbrigg PUNCTUM (JSFW)

Bygd av Vogt & Holst, Moss 235 brt, 203 nrt, 330 t.dw. 115.5 x 26.6 x 12.6

1877: Levert som PUCTUM for Parelius & Lossius, Kristiansund

1898: 14.06.: Solgt til Selskabet Skonnert Punctum (Anton Andreassen Rød, Hvaler), Fh.

1927: 27.10.: Kantret i Jammerbugten på reise Fredrikstad - London med trelast. Fartøyet ble funnet drivende med bunnen i været. Hele besetningen på 7 mann omkom. Vraket ble skutt i senk, da det var en fare for skipsfarten.

Mitt første møte med Punctum var et bilde av skipet som hang i dagligstuen, sørveggen, på Lunde gård. Jeg ble fortalt at noen i familien var skipper på skuta og at han var blitt borte på havet. Hver gang jeg var på Lunde måtte jeg inn å se på bildet, det slapp ikke taket i meg. Det var i tidlig barndom, før skolealder.

Parelius & Lossius hadde Punctum inntil 1898 den ble solgt til Hvaler. Skipet var utmerket seiler, og flere ganger er den omtalt i avisene på grunn av hurtige reiser, ja den betegnet som «Norges beste bidevindseiler» Bindevind er når vinden kommer skrått forfra mot båten (for om tvers) . Den lå i stadig fart på Havana, Rio, Middelhavet, Arkangel o. s. v. Av hurtige reiser er notert Kristiansund-Rio 53 døgn, Arkangel-England 13 døgn.

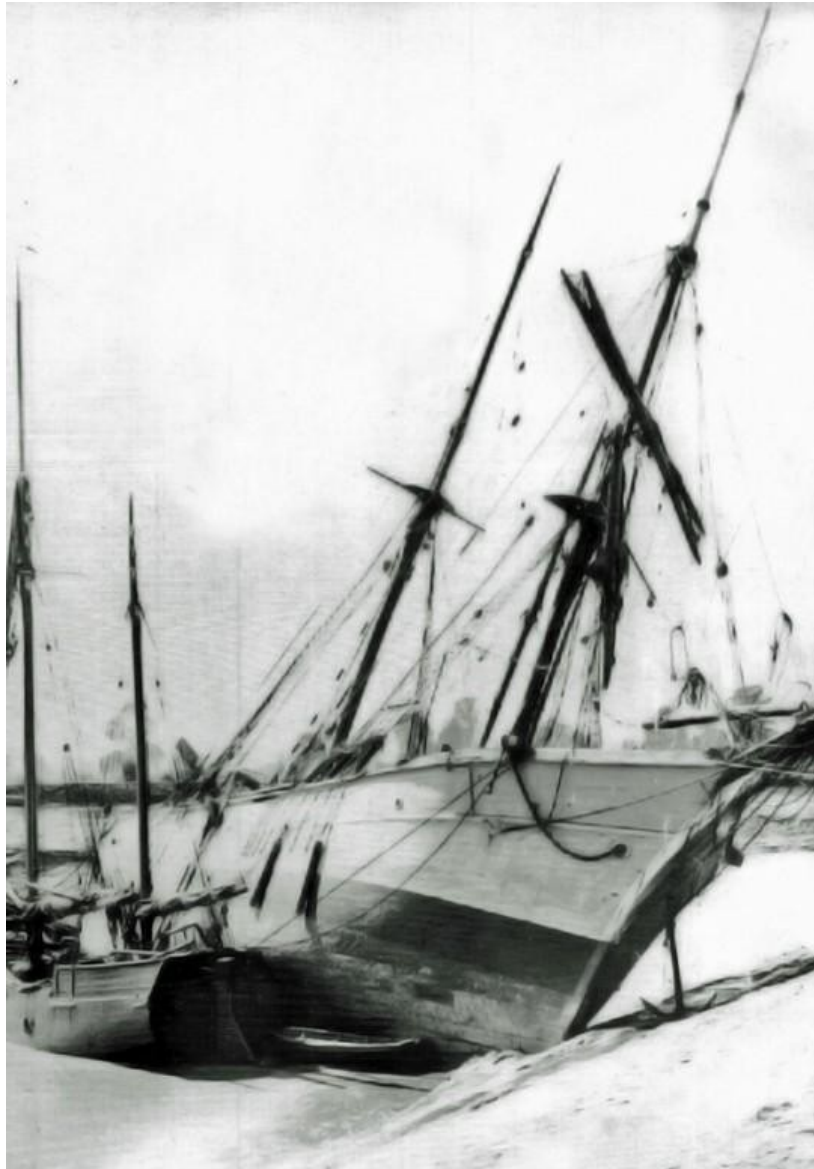


Punctum flyter høyt i vannet

I 1881 - på reise fra Trapani til Kristiansund med salt seilte den en forrykende uvær natt i mars måned i land på Hustadvika. Et veldig brått veltet skipet over slik at det gled av skjæret igjen. Skipet hadde los ombord, og også både skipper og mannskap var godt kjent i farvannet, så det lyktes for et press av seil å bringe det synkeferdige skip gjennom snødrev og beksvart natt inn gjennom Sørsundet og Kristiansunds havn opp i Øvervågen hvor det sank, fremdeles med alle seil i drag. Det

var nok nærmest halslos gjerning den seilas, men den bød en sjanse , og utmerket sjømannskap reddet den natt liv og eiendom. Punctum ble snart tatt opp igjen og reparert. Punctum gikk senere til bl.a. Sør-Amerika, Sør Afrika og England.

På hjemtur fra Lissabon i februar 1894 reddet Punctum under storm og vanskelige forhold 12 mann fra vraket av svensk bark «Signe» som påtreffes vest av Irland avmastet og synkeferdig.



Punctum Kjølhales

Å kjølhale kan også bety å krenge en båt kraftig slik at den ene sida av kjølen kommer over vann. En kan dermed etterse og reparere skroget på én side av gangen. Krengingen oppnås ved hjelp av kraftige taljer og halinger som festes mellom mastene, skutesida og land, det vil si mot en kai, en strand eller et svaberg med helling eller en holk eller pram med kran. Kjølhaling ble foretatt først og fremst for å stoffe og tette bordkledningen med drev og bek, såkalt kalfatring

I 1898 ble skuta kjøpt av Anton Andreassen Rød, som eide 3/4 av skuta, og av Anders Kristoffersen Gravningen, begge fra Hvaler. Kjøpesummen var kr. 8 500.

Som Fredrikshaldsskute ble Punctum satt inn i trelastfarten. A. Rød, Hvaler, holdt skipet stadig i utmerket stand, nærmest som en lystyacht å se til. Den bevarte gjennom alle år og omskiftelser sitt opprinnelige fine spring og Veritas A.-klasse, et ganske godt bevis på hvor velbygget skipet var.

For mange år siden hadde Norge 3500 stykker eller ca. 1 1/4 million registertonn seilskuter av tre, og ihvertfall av norskbyggede er der nå ingen seilbare tilbake. I Norges Rederforbund er hengt opp et lite maleri av Punctum seilende inn forbi Torbjørnshjær, malt av bankdirektør Chr. M. Holst, Moss.

Da kaptein Rød kjøpte Punctum, lot han den registrere i Fredrikshald, men den var velkjent også her i Fredrikstad og ble av mange faktisk regnet som Fredrikstad-skute. I følge Veritas registeret for 1899 var den det året oppført under Fredrikstad, men senere altså i nabobyen. Det riktige er vel å si at Punctum var Hvaler-skute, og skippere på de østre Hvalerøyene hadde jo gjerne sine skuter registrert i Halden.



Vi ser her at jagerbommen har brukket ved eselhodet. Klyverbommen er intakt. Ny jagerbom må på plass.

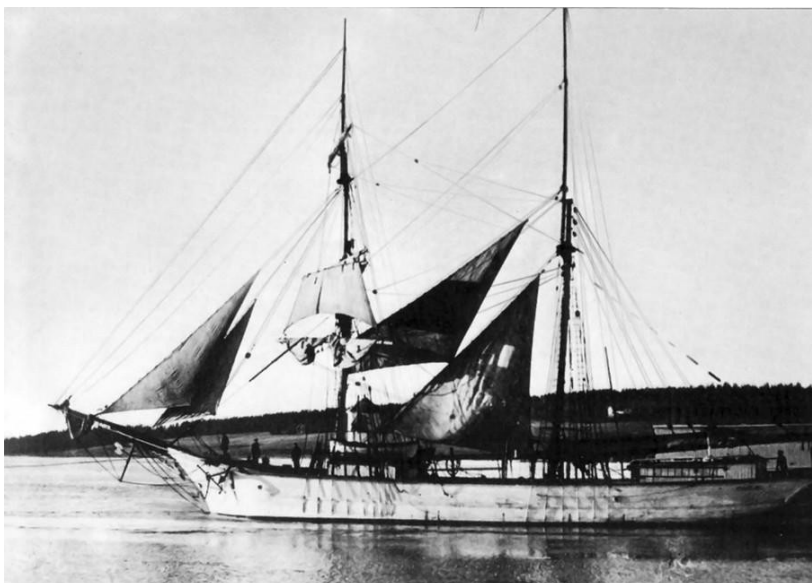
Under hele 1. verdenskrig seilte den på Nordsjøen og Østersjøen med trelast og kull. Et annet sted fortelles det at den lå i opplag under krigen. Besetningen besto i 1909 av skipper, to styrmenn, tre dekkfolk og en kokk.

Sin første tur for A. A. Rød etter overtagelsen i 1898 gjorde Punctum til Arkangelsk for å laste tjære og bek for London. Den forlot sin gamle hjemby Kristiansund 14. juni med A. A. Rød selv som fører, og om denne turen forteller Arnulf Johnsen. Kristiansund, i en artikkel i Romsdalsposten: For god bidevind ble det en flott og hurtig seilas til man nådde Murmanskysten. Her ble "Punctum" liggende vindstille og drive sammen med 30-40 andre skonnerter og barkskip. Dette ble for meget for vår brave Johan den "utrolige" (Pedersens kjæleavn) som i en årrekke hadde seilt på Arkangelsk og var godt kjent med vind og vær på disse kanter. Han hvisket i øret på kapteinen at vi må se å komme oss opp under Murmanskysten så vi kan nyte godt av kvitvinden. Men først må vi ta inn underseilene, for disse får vi ikke bruk for. Jo nærmere skuten kom opp under Murmansk, kom også vinden og tok røylen, deretter bramseil og mersseil og stumpen etterhvert som "Punctum" kom opp under land, mens folket på dekk ikke kjente noe til vinden, Dette var Johan den "utroliges" erfaring

fra sine tidligere seilaser i dette farvann, og farten var upåklagelig. Det ble en kappseilas som vasket seg, men "Punctum" var det første skip av de 30-40 andre som fikk los ombord og kom først inn til lasteplassen i Arkangelsk. Og så kom de andre skutene etter i tur og orden. En finsk skipper kom ombord i "Punctum" for å få greie på om skuta hadde propell og maskin, for det hadde aldri hendt at noen skute hadde seilt forbi finnlenderen.



For fulle seil.



Punctum setter seil. En mann er oppe i riggen for å løse opp råseil

Da "Punctum" kom til lasteplassen, lå der et skonnertskip fra Bergen klar til avseiling og skulle til London, Ombord i "Punctum" gikk man straks i gang med å laste skuta med tjære og bek og var i løpet av åtte dager klar til avreise. "Punctum" forlot Arkangelsk en lørdag for god østavind ut Kvitsjøen, forbi Nordkapp og sydover til Stathavet. Her slo vinden om til vestavinds kuling, så "Punctum" ble liggende pådreid for stumpen et døgn tid. En del av dekkslasten gikk tapt. Så letnet været, og det ble god bidevind på resten av turen til London. Da "Punctum" var utlosset og klar for avreise, kom Bergensskonnerten som var avseilt fra Arkangelsk åtte dager før "Punctum" slepende opp Themsen og la til i dokken ved siden "Punctum". Kapteinen trodde han så syner, så stor var overraskelsen, og han spurte om det var to skuter som het "Punctum", da det lå et skip med samme navn i Arkangelsk, da han seilte derfra. Nei, sier kaptein. Rød, det er nok bare et skip med dette navn i Norge. og det var mitt skip, som kom til Arkangelsk den dagen De seilte derfra.



Punctum igjennom Mossekanalen

Etter at kaptein Rød hadde overtatt Punctum, seilte den mest i trelastfarten i hjemlige farvann. Han holdt den fortsatt i fortrinlig stand, og den beholdt hele tiden sin A-klasse i Veritas. Den var en vakker liten skute å se til og ble beundret hvor den kom. Rederen var selv skipper ombord i mange år og førte den med sikker hånd. Han kunne la den krysse i trange farvann og stå så å si hell inn i strandkanten for han vendte. Så han større skuter som hadde vanskelig for å komme rundt og måtte kuvende, kunne han triumfere og smile medfølende. Av reiser i Røds tid kan bl.a. nevnes Gøteborg - Tanger sommeren 1913 på 23 døgn, Fra Leith til Fredrikstad bruktes samme år 3 døgn i ballast. Fra sommeren 1911 er notert Sunderland - Drammen 4 døgn. **Punctum forliste på tragisk vis den 2. eller 3. oktober 1927. Den hadde seilt ut fra Fredrikstad med trelast, men fikk ruskevær og drev til slutt i land som vrak på Skagen. Hele besetningen på 7 mann omkom. Skipper var da Hagemar Lindeløv fra Lunde på Kråkerøy. Det øvrige mannskap var styrmann Nils Kristiansen, Fredrikstad. Stuert Kristian Torgersen, Sellebakk. Matrosene Johan Nilsen, E. H. Borgersen og Nils Oscar Nilsson og dekksgutt Bernhard Kristiansen.** Selv hadde A. A. Red ført skuta til 1920. Da gikk han i land for godt og bodde senere som reder hjemme på gårdsbruket på Søndre Sandøy. Rederen Anton Andreassen Rød var selv fører tram til 1927. Han overlot da skipet til styrmannen Hagmar Lindeløff fra Kråkerøy, og i oktober 1927 gikk Punctum ut fra Fredrikstad med trelast for Irland.

Under kommando av kaptein Lindeløff fra Kråkerøy gikk Punctum i slutten av september fra Selbak Bruk ved Fredrikstad lastet med trematerialer for Bristol-kanalen. Det førtes bord i rommet og planker på dekk. På veien anløp Punctum Kristiansand, muligens på grunn av motvind, men man vet

intet sikkert. I begynnelsen av oktober drev store mengder trematerialer inn i Jammerbugten. Ved Lønstrup ble funnet deler av et skipsdekk med rester av en kahytt. Og blant en mengde annet forskjellig vrakgods ble funnet et brett med navnet Puncrum. En livbåt og en livbøye med samme navn ble funnet et annet sted på kysten. Vraket av en kobberforhudet skonnert var blitt observert ute i Nordsjøen, drivende med bunnen i været. Det ble forjeves forsøkt å ta det på slep, og da vraket drev i seilruten ble det uskadeliggjort av et dansk marinefartøy. Puncrum hadde møtt sin skjebne. Skipet hadde kantet og hele dens besetning, i alt 7 mann, var omkommet.

Kanskje kan de meteorologiske rapporter forklare tragedien. Den 1. oktober begynte å utvikle seg et lavtrykk med større intensitet. Det lå denne dag mellom Shetland og Island og gav økende sydvestvind i ytre Skagerak. Om kvelden blåste det SSW styrke 8, altså sterk kuling, kan hende var vinden oppe i liten storm for kortere perioder. I denne vind har så Puncrum krysset for å komme ut i Nordsjøen og muligens kommet nokså nær danskekysten. Med denne vindretning ville heller ikke dette betydd noen overhengende fare. Dagen etter stilnet det av - men bare før stormen. Et såkalt sekundaert lavtrykk utdypet seg betraktelig. Om kvelden den 2. oktober øket vinden hurtig til kuling og omkring midnatt til liten, i kortere perioder kanskje til full storm, stadig fra SWlig kant. I forbindelse med en kaldfrontpassasje sprang vinden om natten over på WNW og utpå morgensiden til NW, stadig med liten storms styrke. **Med denne vind fikk Puncrum danskekysten i le, og det er antatt at skipet har kantet under et forsert seilpress i et desperat forsøk på å komme klar kysten.** Kaptein Aanonsen hadde presset Pehr Ugland til det vanvittige for å komme klar Nantucket. Skjebnen ville ikke at det samme skulle lykkes med Puncrum utenfor Hanstholmen. Direktør L. J. Vogt skrev efter Puncrum's forlis i Norges Handels og Sjøfartstidende: «Med Puncrum's forlis er et ærerikt og tradisjonsrikt avsnitt i norsk sjøfartshistorie for alltid avsluttet.



Skonnerten *Puncrum* setter seil en aften utenfor Dover sommeren 1922.

Det øvrige mannskap var styrmann Nils Kristiansen, Fredrikstad. Stuert Kristian Torgersen, Sellebakk. Matrosene Johan Nilsen, E. H. Borgersen og Nils Oscar Nilsson og dekksgutt Bernhard Kristiansen. Selv hadde A. A. Red ført skuta til 1920. Da gikk han i land for godt og bodde senere som reder hjemme på gårdsbruket på Søndre Sandøy.

Alfred Jensen forteller:

"Som så ofte i seilskutetiden var også her et tilfelle årsak til at en mann berget livet mens en annen mistet det. Mens Puncrum lå på Lera fikk dekksgutten en forferdelig tannpine så han måtte til doktor, og da han kjente seg syk ellers også, fikk han en annen gutt til å ta sin plass. Det var laglig vær da kaptein Lindeløff gikk ombord, men folk advarte ham mot å gå tilsjøs da det satte inn med et uvanlig høyvann, og stormen kom også et par dager senere.

Men for en kaptein går plikten fremfor alt, og Puncrum gikk sin undergang imøte. Hvordan forliset foregikk, er aldri oppklart. Kaptein Lindeløff var en dyktig og erfaren sjømann som neppe tok noen unødig risk, men 'ingen kan fra ulykka fly', som det het den gang.

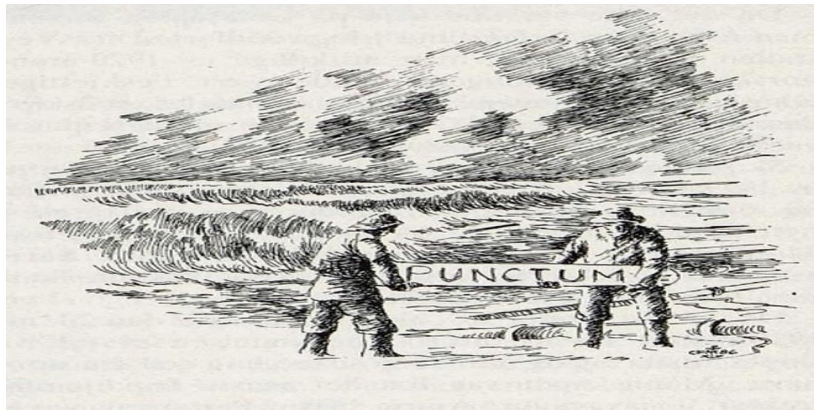
Det var mange gjetninger om forliset og de fleste av oss antok at en plutselig byge eller skypumpe kunne ha kantret skipet. En tid senere passerte et annet skip et kantret vrak i Skagerrak hvis størrelse kunne ligne Puncrum, og det drev en masse trelast iland i Jærnerbukta på Jylland." (Fredriksstad Blad 4.11.1954)

Sitat fra «Med is og plank i Nordsjøfart»

I oktober stakk den til sjøs fra Fredrikstad med trelast som var bestemt for Irland. En knapp melding i Norsk Sjøulykkesstatistikk forteller at «Punctum» var på vei fra Fredrikstad til Llanelly med trelast i september 1927. Under stormende vær forsvant den uten for danskysten. Da rederen sendte en telegrafisk henvendelse til redningsstasjonen på Skagen, fikk han til svar at intet skip med dette navnet hadde strandet. Vragods som var drevet i land, antok de stammet fra et vrak som drev i seilruten over Nordsjøen, og som ble uskadeliggjort av den danske regjerings damper «Argus». Stort mer vet vi ikke, bortsett fra at et navnebrett og en avdriftstavle drev i land i Danmark. De befinner seg nå på Norsk Sjøfartsmuseum.

Det var syv mann ombord, inklusive kaptein Lindeløff fra Kråkerøy ved Fredrikstad. Hans sønn, Hans Lindeløff, var ombord i DIS «Odda» i det samme farvannet på det samme tidspunktet, uten å vite at faren var i nærheten. Litt senere, mens han fremdeles var ombord på «Odda», hentet han noen matvarer i et stykke avispir. Han kom til å kaste et blick på avisen. Der sto det at «Punctum» med hans far og hele mannskapet var forsvunnet. Det var de første nyhetene han fikk om farens død. Noen holk var det ikke som avsluttet seilskuteepoken, selv om skuta var gammel. Skonnerten «Punctum» var spesielt solid bygget og alltid holdt i god stand. Da den forliste, hadde den klasse A-2 i Veritas. Om dette sier L.J. Vogt blant annet: «Etter at ha levet hele min barndom i lykkelig dressur på en «vær» mener jeg at ha en smule forstand paa seilskuter, og «Punctum» var endda, trods sine 50 aar en ren øienslyst, med sit fine oprindelige spring i behold ... Dens eier gjennom mange aar holdt den jo rent som en lystyacht, men en mindre velbygget skute vilde allikevel ikke kunde bære aarene slik som «Punktum»!"

Som så mange andre norske skuter forsvant den med mann og mus i Nordsjøen, og vrakrestene, deriblant navnbrettet, fløt i land i Jammerbukten. Skuta hadde gjort sin siste reis og satt et kraftig "punctum" for seilskutetiden i norsk sjøfart.



Navnbrettet berges iland, Jammerbukta i Danmark i 1927



Navnbrettet befinner seg på Norsk Sjøfartsmuseum

En Hvalerskonnert forlist.

Mandskapet befryktes omkommet.

Fra Kjøbenhavn meldes at paa forskjellige steder paa Skagen er drevet iland vrakgods bl. a. et navnebrett med navnet «Punctum».

Vrakrestene stammer fra skonnerten **Punctum** tilhørende kaptein Rød paa Hvaler. Den gikk herfra i september med trelast til England og gikk derfra 23. septbr.

Kaptein Rød, som selv pleier at føre skonnerten, var denne

gang ikke med. Den førtes av kaptein Lindeløff fra Kraakerøy. 1ste styrmand Nils Edvard Christiansen, Glemmen, 2den styrmand Kristian Torgersen, Selbak, letmatroserne John H. Nilsen, Fr.stad, Einar Borgersen, Gøteborg, Nils Oscar Nilsen, Skovde (Sverige) samt dekksgutt Bernhard Kristiansen, Fr.stad.

Besetningens skjebne er endnu ukjent.

Det var Punctums vrak som blev sprengt i luften.

Efter de siste opplysninger ansees det for givet at det ikke er vraket av den svenske fiskeskonnert, hvis mandskap blev reddet av Brabant, som blev sprengt i luften av den danske regjeringsdamper, men vraket av den savnede norske skonnert **Punctum**. Den drivende trelast tyder ogsaa paa dette.

Hvaler-skonnertens forsvinden.

Sjøforklaring over Punctums forlis. — En gut som blev reddet paa grund av tandpine.

Tirsdag blev der holdt sjørett paa Halden i anledning av skonnert «**Punctum**» forsvinden for nogen uker siden. Man tror som bekjendt at den er gått under i en storm ved Jylland. Det var skibsinspektør Braarud i Søndenfjeldske distrikt som hadde forlangt forhør optatt for om mulig at bringe skibets sjødyktighet paa det rene.

Der var indkaldt endel vidner, bl. a. rederen, skibskontrollens besiktigelsesmand, en representant for Norske Veritas og tid-

ligere mandskaper. Der fremkom imidlertid ikke noget av betydning.

Blandt de vidner som blev avhørt var dekksgutt Bernt Kristiansen som i de første telegrammer var opgitt som savnet. Han fortalte at han like før avgangen hadde faatt en smertefuld tandbyld, og saa nødig han vilde maatte han gaa iland. I siste litten hadde han faatt en ung gutt som stedfortreder, og gutten forsvandt altsaa paa sin første reis.

Forskjellige avisutklipp