



# Storfamilien Moe<sup>1</sup> i Arendal IV

Det storfamiliære sammenbrudd -  
(1872-1887) med epilog

*Rune Arenfeldt Berg*

*Storfamilien Moe som kom til Arendal fra Kongsberg 1799, var en tydelig familie i det arendalske bybilde, ikke minst i tiden før «Det store krakket», det berømte bankkollaps i Arendal som gjorde ende på byens rolle som ledende sjøfartsby i Norge. Familiefedrene tannlege Moe, kaptein HAC Sunne, kaptein Michelsen og bokbinder FW Høyer hadde imidlertid forlatt familiens gamle bergverktilknytning. Moes barn viste seg fram på teaterscenen. HAC Sunne var reder for to av byens største skip; helt flunkende nye bygd av norske skipsbyggere. Samtlige fire sønner Høyer ble kapteiner på skip i arendalsflåten. Historien vi skal fortelle denne gangen begynner imidlertid i Son, et lite handelssted i Sonsbukta, Oslofjorden, utenfor Moss.*

Modell av *Mardøll* av Arendal, kaptein F.W. Høyer 1873-75 og A. Nærup 1875-77.

## Mardøll bygges

Det var ingen tilfeldighet at skipsreder i Arendal **Harald Anton Christian Sunnes** skip *Mardøll* ble bygd på skipsverftet "Soons verft", eller bare "Værven" som det het på folkemunne. Han hadde slektninger i nærheten, nemlig Fredrik Michelsen, hans pleiefar og søster Thea, som i sin tid hadde tatt hånd om den foreldreløse gutten, som imidlertid dro til sjøs allerede som 12-åring (helst med en tillatelse av sin eldre bror Mads<sup>2</sup>). Da den forhenværende lensmann i Borge, Michelsen, hadde flyttet tilbake til Sunnes gamle fødested, ville Sunne markere dette ytterligere med en stor forretning, nemlig kjøpet av et skip. Ikke hvilket som helst skip. *Mardøll* hadde helt fra begynnelsen duft av storhet.

Verftseieren Hans Jacob Woxen (1819-1895) var bosatt i Christiania, han var den mer kjente og rike Oluf Onsums svoger.<sup>3</sup> Den egentlige sjefen på Værven var imidlertid skipskonstruktør **Wilhelm Schinrud** (1828-1897). Alltid godt synlig i bybildet med flosshatt, spradende på Torvet mens han hadde sitt oppsyn med virksomheten. Sunne selv var der ved flere anledninger. Schinrud og Sunne var begge såkalte "self-

HAC Sunne bodde på Randersgården i Hølen ved Sånerelva (som fører ned til Son) hos sin pleiefar lensmann F. Michelsen og søster Thea, mens *Mardøll* ble bygget. Kaptein F.W. Høyer ble forlovet med husets datter Fredrikke Michelsen. Maleri av Edvard Diriks (1885), eier Norske Selskab.



made men”. Schinrud hadde gått gradene som tømmermann, og i land hadde han tatt skipskonstruktørkurs på Karl Johans vern i Horten. I Son hadde han før *Mardøll* bygd brigger, barker og fullriggere, men ingen på størrelse med *Mardøll* – og ingen etter. Sunne var den berømtelige kapteinen med «gullfrakten»; en sagnomsust reise som inneholdt kappseilasen mot det engelske klipperskipet «Marco Polo», og som han vant.

Mens skipet tok form på beddingen i den vesle, idylliske landsbyen Son med sin stolte historie som treleverandør til hollandske skuter, til og med egne skuter i perioder, begynte praten om skipet. Byen hadde jo noen byggverk med en viss størrelse, men alle ble små i forhold til skipet som det vokste. Bilbrevet<sup>4</sup> utstedt i Fredrikstad forteller at “...kjøl og kjølsvin består av henholdsvis alm og eik. For øvrig av norsk furu av utsøkt beskaffenhet, med undtagelse av vaterbord, skjærganger og noen dekkbjelker av amerikansk pitchpine. Skipet er metallfast og metallforhudet til 18 fot, over vannlinjen naglet. Materialer til riggen er norsk og svensk, smedarbeidet er norsk. Engelsk jern til skroget...” Foruten denne soliditeten ble skipet et rent kunstverk med gallionsfigur og ellers en utrustning som kaptein **Fredrik Wilhelm Høyers** modell der den står i Aust-Agder kulturhistoriske senter, dokumenterer. At materialet bilbrevet beskriver i sin tid skulle komme landsbyen Ponta Delgada på nordsiden av Madeira til gode, hører til en ekte sjøfartshistorie.

Navnet *Mardøll* er hvordan vi enn snur og vender på det – ganske spesielt, og når det kom til stykket – uhellsvangert. I Arendal trodde de lenge at navnet hadde noe med Merdø å gjøre. I dag går kanskje referansene til Mardøla – kraftverket og naturvernernes aksjon på 1970-tall. Det er imidlertid i vår norrøne fortid vi finner Mardøll – eller Mardoll, kjærlighetsgudinnen under det mer kjente navnet Frøya. Mardøll var ett



av hennes alias. Sunne hadde søkt dypt i den norrøne historien, hans nasjonale sinnelag hadde ført ham til lesning av P.A. Munch og hans historiske verker, som Sunne sørget for å ha i skipsbiblioteket.<sup>5</sup> Dessuten når vi tolker navnet forteller Mar at det betyr Hav, og Doll eller thøll – noe som betyr Glitrende, skinnende. Navnet gir da følgende bilde: “*Den som skinner over havet.*” Hovedpoenget for Sunne var at *Mørdøll* skulle gi en indikasjon for gull, og i myten om Mardøll het det nemlig at hun gråt gulltårer. Men dette gjorde hun fordi hun var kastet trolldom på, og hennes elskede som til slutt reddet henne, gjorde dette med å drepe henne i skikkelsen av en fugl. Men kjente Sunne denne myten? Lite sannsynlig, men myten har overlevd på Island.

Sunnes analyse av sjøfarten hadde allerede på 1850-tallet konstatert at det var «langfarten» som var de norske seilskutenes spesialitet, framfor alt i Arendal i forhold til trelasthandelen han opplevde dominerte på østlandet. 1875 kunne Norge registrere hele 60.000 sjømenn. Selvsagt fanger ikke dette tallet omfanget totalt. Rederiet som eiet *Mardøll* for eksempel, skulle telle 30 partsredere. Det hadde krevd et verft der ca 50 mann arbeidet året rundt for å bygge henne. Skipene ble alt større, om de ble bygd i Norge eller man kjøpte dem på et marked som langsomt beveget seg mot dampskipene. Størrelsen var opplagt; det handlet ikke bare om lasterom, men antall kvadratmeter hvit seilduk som kunne spennes ut. Skipene ble bygd for å seile hurtigst mulig i Atlanterhavet så lenge Suez-kanalen<sup>6</sup> ble et politisk knutepunkt, snarere enn den snarveien den kunne vært. Stengingen av Suez førte skipene om Kapp Horn og Kapp det gode Håp.

Sunnes konsept å satse på at skipet skulle bygges i Norge, må også sees som et utslag av nasjonal stolthet. *Mardøll* etterlignet riktignok klipperens karakteristiske baug, og *Mardøll* skulle ha skarpseilerens alle finesser i skrogets form. Men hun var «stormaget» og hadde et romsligere mål enn de engelske klipperskipene, uten at dette skulle gå utover hennes hurtighet etter Sunne og Schinruds mening. Det var nærmest selvsagt at skipet sjøsattes på selveste nasjonaldagen. Dette skjedde 1873 til stor festivitas, men det er ikke fritt for at *Mardøll* vekket en viss bekymring. Ikke minst fordi hun grunnstøtte under selve sjøsettingen. “*Det var lavvann,*” forteller Bjørn Linnestad, Follo's lokalhistoriker, “*den patriotiske lettsindighet bar galt av sted. Kjølsvinet fikk en brist og allerede etter første møte med salt sjø måtte Mardøll repareres.*”<sup>7</sup> Sunnes partsredere i Moss, Arendal og i familien fikk nok noen onde anelser i den anledning, mens den mer pragmatiske kaptein Sunne, ordnet opp i forretningene, og den praktiske håndtering etter de sunne prinsipper om kald fornuft. På Son hadde de ingen større medlidenhet med flosshattenes sorger så de sang *Mardølls* nidvise<sup>8</sup>, mens de av byens sønner som skulle ut å seile med henne fikk vente.





Arendal frikirkes lokaler som ble bygget ikke lenge etter stiftelsen i 1876, en bevegelse som familien Høyer støttet i aller høyeste grad, stikk i strid med pastor Dietrichson, og skulle det vise seg familien Moe, inkludert HAC Sunne, FW Høyers arbeidsgiver.

## Fransk engasjement - og pietisme i Arendal

Mens Sunne lanserte sitt prosjekt på østlandet, var tannlege **Georg Moe** i gang med å arrangere basar i Arendal. Familiens sterke følelser i 1848 holdt han i hevd, og ved inngangen til 1870-tallet var han svært engasjert i anledning krigen Frankrike startet mot Preussen. Basarens inntekter skulle således gå *“til fordel for franske saarede”*.<sup>9</sup> Danmarks tap i Slesvig-Holstein sved fortsatt, med den følge at danskene engasjerte seg sterkt for Frankrike, som kjempet mot den tyske makt.<sup>10</sup> Moe utvidet til og med engasjementet til et samarbeid med *“nordfranske store Skibsmeglerhus”*, og det er vel på dette punkt han kom til å trække i salaten, i hvert fall slik rederen HAC Sunne oppfattet hvordan salaten skulle være. De opparbeidet en smule avstand kan vi si. Kulturutvekslingen hadde til følge teaterforestillinger, dessuten kom unge franske menn på besøk i sjøfartsbyen. Louis Moe nevner spesielt de unge herrene Alfons Lemaniche og Guillebok<sup>11</sup> som var familiens gjester i over 2 år.

Hva kunne uenighetene angående Frankrike skyldes? Nå var det ikke så rent få impulser Arendal fikk fra havnen. Sunnes rederivirk-somhet var imidlertid først og fremst orientert mot Tyskland og England. Det er uansett mye som tydet på at han utviklet en avstand til franske verdier. Han nektet for eksempel helt konkret sin datter Peruva da hun i sin tid traff en franskmann, å gifte seg med ham.<sup>12</sup> Hvor alvorlig vi skal ta denne indikasjonen vet vi ikke.<sup>13</sup> Hans svoger Otto Hjersing hadde i sin tid studert økonomi i Frankrike; de kom godt overens. At det var dansken i tannlege Moe som motiverte ham, viser Louis Moe ganske tydelig i sin omtale av farens liv, han hadde ganske tydelig denne tilbøyelighet. Men det er ikke på den internasjonale arena storfamilien skulle få den største utfordring. Den første skygge som skulle falle over storfamiliens ellers så velfungerende samhold, skulle med tiden havne om bord på *Mardøll* ... Men la oss oppsummere:

Storfamilien Moe hadde hele tiden en prest i sin midte. Det var også slik at prest fulgte prest. Selv om tiden kom til å misforstå den tredje presten, **Honoratus Halling**, en smule, var han liberal og folkelig. Han ble kalt pietist, og den pietistiske bevegelsen overtok til og med hans avis *“For Fattig og Riig”*, og forsterket dette inntrykket. Nå var Halling så langt i fra noen pietist, og det hadde selvsagt storfamilien fullstendig på det rene. Louis Moe for eksempel fortalte at *“min far var en opriktig kristen, men hans Religiositet var langt fra Tidens og Omgi-velsensenes Pietisme”*. Naturlig nok brukte Moe *“Hallings Husandagtsbog der han føjede Betragtninger i Forbindelse med Tiden og Lejligheden, og varme formaninger.”*<sup>14</sup> Sunnes religiøsitet var også tydelig, men *« han var ikke noe hengehode.»*<sup>15</sup>, som barnebarnet Harald Sunne Høydahl fortalte.



At familiefedrene i storfamilien Moe var samkjørte, ble ytterligere bekreftet da distriktet (Austre Moland) fikk sin egen frilynte Folkehøgskole 1873-75<sup>16</sup>. Dette skjedde på samme tid som Halling befant seg i Lom i Gudbrandsdalen der han engasjerte seg tydelig for Grundvigs inspirerte bevegelse i Norge. Sunne på sin side engasjerte seg for Folkehøgskolen i Gausdal ved å ta i mot elever som ønsket å dra til sjøs.<sup>17</sup> At denne danskinspirerte religiøsiteten skulle få sin motbevegelse i pietismen, ble imidlertid alt tydeligere. Dels var dette en motbevegelse som var ønsket innad i statskirken, ved at den ga disse menighetsstyrte forsamlingene makt.

I 1862 hadde **Johannes Wilhelm Christian Dietrichson** (1815-1883) fått stillingen som sogneprest i Austre Moland. I mange år hadde Dietrichsons navn vært godt kjent i den norske kirken, ikke minst i anledning hans misjon i Amerika. Honoratus Halling hadde arbeidet aktivt for hans reise og virksomhet i Wisconsin 1845-50.<sup>18</sup> Det kan oppleves som omsorgsfullt at moderkirken så til sine borttrømte barn på denne måten, men Dietrichson selv måtte ta på seg atskillig ubehageligheter ovenfor de ikke fullt så takknemlige utvandrede, som kanskje i sin tid hadde opplevd at de hadde blitt jaget fra sitt hjemland. Etter at Dietrichson kom tilbake, nærmere bestemt Ryfylke, skulle det vise seg at problemene med religiøs oppvakthet fortsatte, og ikke ulikt det han hadde opplevd i Amerika. Dietrichson imidlertid var ungdommelig og uredde, og selv om situasjonen i den norske Kirke forandret seg på 1860-tallet etter Gisle Johnsons<sup>19</sup> dominans, sto han åpent fram som “grundtvigianer”.<sup>20</sup>

Dette skulle vise seg å være en vanskelig bekjennelse. I begynnelsen syntes nok forholdene på Austre Moland “lyse og venlige”<sup>21</sup>, selv om prestegården var under enhver kritikk. Den brant riktignok i 1866, så han bodde en stund på Frednes, siden på Kloppene, inntil den nye prestegården sto klar i 1871. Livet på flyttefot var selvsagt en påkjenning, men det var etter all sannsynlighet ikke det verste: *“Det kom mange innflyttarar til Tromøy sokn og somme til Moland, mest vestover mot byen. Det var blitt “mer proletariske forhold”. Her var nå mange lekpredikantar i arbeid, og bana veg for sekter... Dietrichson kunne ikke med dette “Læseriet” og “Forsamlingsvæsenet”.*<sup>22</sup> Det begynte med alterbildet som Dietrichson byttet ut til fordel for Hedvig Lunds «Jesus i Getsemane», som menigheten gikk i mot.<sup>23</sup> Med tiden kom enda flere klager. Da Dietrichson for eksempel i 2. trosartikkel ikke leste “nedfor til helvede”, men “nedfor til dødsriket”, vekte dette sterke reaksjoner. “Helvede” skulle det leses, og pietistene i Austre Moland samlet seg og fikk 145 underskrifter som understreket dette. Blant disse underskriverne finner vi nybakt kaptein til skuta *Mardøll*, **Fredrik Wilhelm Høyer**.



Nikolai Frederik Severin Grundtvig (1783-1872).



Johannes Wilhelm Christian Dietrichson (1815-1883), sogneprest i Austre Moland.





## Skipsførerne Høyer

Kaptein Høyer var faktisk innblandet i denne konflikten med sogneprest Dietrichson før han fikk skipsførerposten på *Mardøll* og inngikk forlovelse med **Fredrikke Michelsen** i Hølen pr Son på Østlandet. Sunne tok det med andre ord ikke på alvor før det var for sent. Det kan uansett være til nytte for oss å se nærmere til denne familien Høyer. Slektalliansen med storfamilien Moe kom via Mogens Moes datter Georgine Isabella Moe og hennes ektekap med bokbinder Høyer. Louis Moes kommentarer om Mogens Moe og hans datter Georgines “mesalliance” kan selvsagt ha kommet til i en såkalt etterpåklokskap.<sup>24</sup> Vi vet ikke. Men bokbinder Høyer hadde således ikke den «rette» bakgrunn. Familien levde uansett et stabilt liv på Blødekjær uten noen store skandaler. Rent bemerkelsesverdig kom samtlige av sønnene Høyer til sjømannslivet og skipsførerposter. Ikke uten den storfamiliære hjelp vil vi anta; familiens allianse med familien Dedekam,<sup>25</sup> kan ha vært til aktuell benyttelse.

Men om det kunne se særdeles lyst og ærefullt ut med fire skipsførere, og som så absolutt vitnet om soliditet på 1870-tall, en skipsførerpost innebar gjerne at man hadde penger til å skyte inn en part eller to i skipet. Ved nærmere studie av deres sjøfartsliv kan man imidlertid øyne dette livets mørkere sider. Den eldste **Hans Høyer** (1839-1884) var helt tydelig ute i hardt vær da han i 1880 førte *Kem* av Arendal, og beskyldte sine to styrmenn for å ha “villet bore Skipet i sæk”. Etter rettsak i Hamburg landrett ble styrmennene frikjent 19.5. 1882.<sup>26</sup> Men ikke mer enn to år senere døde han som en følge av et forlis på Atlanterhavet. Den yngste broren **Haldor Leonard Høyer** var også uheldig og døde av den fryktelige “gule feber” i Vera Cruz, 1883. Bare den jevngamle **Georg Andreas Høyer** (1847-1927) kom til å føre skip i over 30 år i langfart verden rundt for skipsreder Chr. Th Boe i Arendal, for deretter å oppnå en anselig alder.

Selv ga aldri Fredrik Wilhelm Høyer mange opplysninger om sin karriere til sjøs, selv ikke da han skrev “Min livsførsel” i sin tid på oppfordring fra Norsk Sjøfartsmuseum. Kort og fyndig skrev han: “*Aar 1862 tog jeg hyre og kom ud på Langfart, gikk igjennem graderne, seilte med forskjellige fartøier i 11 år og fik så førerpost om bord på Mardøll.*”<sup>27</sup> En setning! Ved nærmere studier<sup>28</sup> kan vi se at han debuterte om bord i *Amalia Charlotte* av Arendal, vel 15 år gammel som dekksgutt. Så kom han ut på langtfart med “*Solon*” av Arendal, en skute hans slektninger Dedekam eide. Reisen varte 1 år og 9 måneder og han avmønstret selve julaften 1863. Han fikk med seg nok en langfart med *Solon*, av omtrent samme varighet før han mønstret på *Nordlyset* av Arendal. Dette var også Dedekam eid og her var han atpåtill under eldste bror Hans Høyers kommando. Så seilte han med *Vesta* og *Queen*, før han





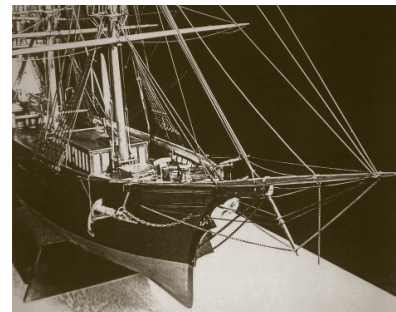
tok skippersertifikat 2. juni 1871 med karakteren “ei ubequem”. Siste skuta han seilte med før han fikk Sunnes tillit, var som første styrmann på *Garibaldi*, nok en gang under Hans Høyers kommando.

At Høyer fikk skipsførerposten som en følge av forlovelsen med Fredrikke Michelsen, datter til Sunnes pleiefar lensmann Fredrik Michelsen, virker nokså sannsynlig, og som vi kan tenke i dag: Ja, hvordan kunne han ellers velge denne 27 år gamle mannen, totalt uten erfaring som skipsfører som han var? Men da glemmer vi at Sunne gjerne forsvarte sin egen sjøfartsutdannelse som startet i 12 års alder, og som også innebar at han fikk sjansen hos reder Westergaard og kommando på *Sylphiden* ikke mer enn 26 år. Så Høyer hadde i dette perspektivet det rette antall år bak seg, og som reder fortsatte virkelig Sunne denne tradisjonen (noe vi skal komme tilbake til). Hvor sterkt ønsket om å viderutvikle familiens allianser sto, kan vi derfor bare gjette oss til. Ikke desto mindre kom snart “corresponderende reder” Sunne til å se med bekymring på hvordan hans kaptein løste sine oppgaver.

## Med telegrafisk kontakt

Hva som egentlig hendte på *Mardøll* i årene mellom 1873-77, ville vi ikke visst noe som helst om, hadde det ikke vært for at Sunnes kopibøker kom for dagen. Selv hadde jeg ikke annet enn Høyers egne nedtegnelser å forholde meg til, og ut i fra dem visste jeg ikke annet enn at da Høyer kom om bord på *Mardøll*, satte han straks i gang med å bygge en modell. *“Allerede før jeg kom ud at seile med skibet var jeg kommet på den tanke og hadde besluttet mig for at arbeide en model af Mardøll og det skulde være en rigtig nøyaktig kopi i alle deler og så fin jeg kunde få den. I den hensigt fik jeg da overladt mig af bygmester Schinerud en kopi av spanteridset ...”*<sup>29</sup> Dette kunne virke både som en ærefyllt og original handling, men modellen alene ga oss for eksempel ingen forklaring på hvorfor han bare seilte med *Mardøll* i to år, og fortsatte med å bygge denne modellen av *Mardøll* i 8 år - om bord på andre skuter. Høyers fremstilling stilte i grunnen flere spørsmål enn det ga svar, og som for å stanse videre spørsmål skrev han: *“Modellen får tale for sig selv der den står”*.<sup>30</sup>

Kopibøkene jeg fant på Sjøfartsmuseet i Oslo dekker årene 1873-79 og inneholder ca. 1500 sider kopier av forretningsbrev i tidens stil. På sett og vis kan man være fristet til å se innleveringen av papirene som et utsagn fra andre siden av graven. De ble innlevert etter Sunnes død i 1923, på et tidspunkt da *Mardøll* var på alles lepper, men den gang representert gjennom Fredrik Wilhelm Høyers modell, og i kraft av at Høyer selv og som alene var i live som familiens eldste. At bøkene nå kan gjenfortelle historien om Mardølls tragiske ferd, er denne fan-



«Modellen får tale for seg selv der den står», skrev modellbyggeren FW Høyer. Nå ble det ikke helt som han ønsket, i og med at kopibøkene til HAC Sunne kom for en dag. Bilde av modellen som står i Aust-Agder kulturhistoriske senter.





tastiske muligheten som har oppstått i vår tid. Resten av kopibøkene etter Sunne ble for alt jeg vet brent, de finnes ikke. Kun bøkene som dekket *Mardølls* historie skulle ettertiden få, og det er vel ikke helt tilfeldig?

Som representant for denne ettertiden har jeg lest og transkribert alle Sunnes brev til sine mange partsredere, kapteiner, mannskap, familie, meglere, forsikringsselskaper, banker, og blitt kjent med konflikten som vokste underveis, om bord på *Mardøll*, men også hjemme hos Sunne på Klinkenberg. Man skulle tro at rederen ikke hadde den minste mulighet til å kunne holde verken oppsikt, enn si blande seg inn i kaptein Høyers manøvre med *Mardøll* i verken seiling eller forretninger. Men som den kraftfulle representant for storfamilien Sunne var, ga han ikke opp. Han hadde ikke minst et moderne hjelpemiddel for hånden, nemlig telegrafan. Innledningsvis kan striden dem imellom skisseres i disse mer generelle trekk, før vi kommer tilbake til de mer spesifikke detaljer.

I et moderne generasjonsperspektiv kan man si at Sunne tapte ovenfor sin yngre motstander. Som en representant for ettertiden, og med lesningen av kopibøkene som en innsiktsfull kilde, kan jeg si at Sunne sto ovenfor det moderne mennesket. Hans egen foretrukne kaptein Høyer, viste seg nemlig kapabel til å vise kaptein Sunne suveren motstand. Striden inneholdt selvsagt også sjølivets fasetter; detaljer som ukyndige i sjømannskap kan finne vanskelig å forstå. Detaljene var viktige nok for deltakerne, helt sikkert, men selv om det handler om skipets funksjoner, det handler om jakten på en god handel, det handler om penger, ligger dette ulmende bakteppet der, de dypereliggende menneskelige faktorer.

De følger hverandre tett over verdenshavene! Telegrafan har gitt reder og kaptein en *nærhet* som før ikke eksisterte. Før sendte rederen “en ordre” pr raskeste postgang. Siden var det opp til kapteinen selv å forholde seg til denne ordren. Med telegrafan fantes ikke denne friheten lenger for kaptein. Dermed slynget ordene og den voksende striden seg gjennom telegraftrådene. Da jomfruturen til Bristol var gjennomført med trelast fra Fredrikstad, sendte kaptein Høyer dette lange telegrammet til sin reder: “*Skibet seiler, styrer og vender aldeles udmerket. Jeg har havt Modvind og Storm til dels hele Reisen og kom ifølge med mange, deriblandt flere store Klipperskibe inde i Canalen, men ikke Et kunde følge Mardøll, men tog dem både i Fart og Los.*”<sup>31</sup> Selvsagt trengte Sunne oppmuntring med alle de spente og urolige partsrederne rundt omkring, og utdraget “*ikke Et kunde følge!*” gikk som et populært refreng i brev og telegram Sunne sendte land og strand rundt.

Moderniteten er en underlig størrelse: For den er ingenting umulig, tilsynelatende. Man hadde lagt elektriske kabler over den engelske







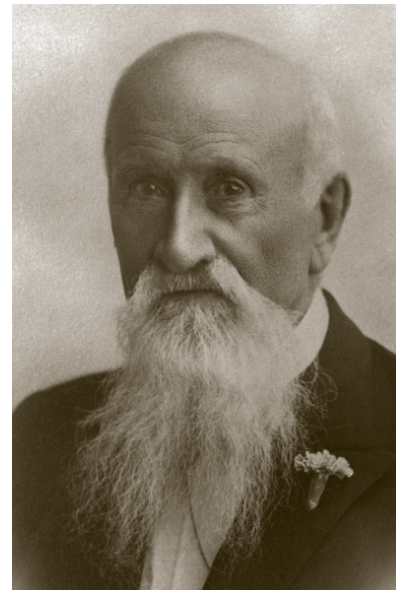
kanal (rettere sagt under), men det var som en lek i et badekar i forhold til om ledningen skulle spennes over Atlanterhavet. Vi må tenke oss et Atlanterhav før det ble en «dam» vi kan fly over. Et skremmende hav hvis dybder var fullstendig ukjente. Som Stefan Zweig skrev: *“I det nittende århundre har det overhodet aldri vært planlagt noe foretagende av lignende dimensjoner.”*<sup>32</sup> Kabelen over Atlanterhavet kom til å kreve 85 720 mil med kabeltråd! Havdybden var som sagt ukjent. Fantes i det hele tatt et skip som kunne frakte den store nødvendige mengden kabel? Modernismens krefter produserte det nødvendige materiell, skipet *Great Eastern* (22000 tonn), og i 1866 lyktes foretaket. Et telegram sendt fra Amerika til Sunne fortalte ham at Høyer hadde tatt en tyvperm i New Orleans. Fra Arendal fikk han naboskipets kapteiner til å praie kaptein Høyer.

Vi kan jo prøve å se dem for oss, Sunne på sitt “contoir” på Klinkenberg, og Høyer der han har Kjærlighetsgudinnen under sin kommando. *“Det vakre billede i Bougen (gallionsfiguren) gjorde jeg mig særskildt umage med, lå og kikkede over Svineryggen og sad ude på martingalen eller Dol-fingen og tegnet og skar ...”*<sup>33</sup> Mannen på halvdekket, befinner seg ikke der hele tiden, men i en virksomhet som vi ikke kan beskrive som annet enn kunstnerisk. En kunstnerisk virksomhet som krever frihet? Frihet fra Sunnes årvåkenhet, hans oppfatninger, hans skip?

## Den “corresponderende” reder

Innblikket vi får gjennom Sunnes kopibøker gir oss kontakt med hans tankegang. I brevvekslingen med Per Bø<sup>34</sup> ga han luft til sine ideer: *“Sømandslivet er just noget for Nordmandens kraftige Natur ... Derfor strax deres Sønner er blivne Confirmanter, er store og sterke, så send dem ned til Kysten, der er nu som i fordums Dager Høvdinge og Langskibe nok som med Glæde tager eders Sønner om bord ...”*<sup>35</sup> Høvdingen Sunne fylte 45 år, hadde et svært skjegg som rakk ham til brystet. Han kunne telle overingeniør Peder Schaanning, kjøpmann Peter Wølner, stadsingeniør Rikard Arnold og familien Schnurbusch som drev Grand Hotell på Langbryggen 1859-90, blant sine venner i Arendal. *Mardølls* søsterskip *Guldbringa* var under oppføring pr Vikkilen i Grimstad, han sto i telegrafisk forbindelse med skipsmeglerne Cr. C. J. Northcote i London og Robert Sloman jr. i Hamburg.

Snart skriver han til kaptein Høyer at *«Det skulde ikke være dit Strisind til at sedte engang fattede meninger igjen, som har været den fornemste Årsag? I så tilfelde er det uheldig for os begge ...»*, hvor det virker som om at Sunne kjenner til dette «strisind». Vi kan merke at Sunne også kunne se med en smule oppgitthet i Georg Moes retning på denne tiden. Moe hadde gått inn for fullt i Arendal Theater, ledet dens ombygning



Skipsreder Harald Anton Christian Sunne (1829-1923) etterlot seg kopibøker som dekker *Mardølls* skjebnesvangre ferd, og som gir et godt innblikk i skipsførernes omstendigheter i sjøfartens høytid. (Kopi av foto i privat eie).





Familien Michelsen, kusine og fetter Anne og Michel, med deres datter Margrethe i Liverpool, der kaptein Michelsen av *Virgo*, endelig kan ha sine kjære rundt seg. (Kopi av foto i privat eie).

og var mildt sagt involvert når byens dramatiske selskap spilte på scenen. “*Louis Moe tegnede kostumer, Georg Moe satte i scene og soufflerede, og de to ældste søstre – smukke og stemmebegavede – førte sig med selvfølge i de mest krævende roller, medens “Plankeadelen” lige fra ansatte Redere og stoute Kaptejner til Arendals flotte søgutter fyldte den beskedne tilskuerplads;*”<sup>36</sup> oppsummerte deres senere danske slektning Bjørn Moe, men var det så rosenrødt? I et brev<sup>37</sup> kunne Sunne sukke da han nylig møtte familien Moe, at de ikke så ham: “*De grundede fremdeles på sine sublime roller ...*” som han spøkefullt antydte, men vi merker et agg. I samme brevet forklarte han at familien Moe offisielt trakk mot København. Der kunne de perfektionere “*deres Yndlingsstykke “De fornærmede”*”, som han spøkte. Var Sunne fornærmet selv? Syntes han ikke at de tok ham på alvor? Så de kanskje ikke det enorme ansvar han satt med? Ville de svikte det nasjonale, ville de svikte Norge? Mer presist: Ville de svikte det arbeid skipsreder Sunne førte, og som innebar at han så tydelig viste sin nasjonale stolthet?

Ansvarer med skipsrederiet innebar skipet *Asta* ført av kaptein A. Larsen, *Virgo* ført av hans svoger kaptein Michelsen, *Mardøll* ført av kaptein Høyer og *Guldbringa* ført av kaptein Adolph Michael Nærup (1843-1910), enda en slektning. Fra *Asta* fikk han hele veien bekymringsfulle rapporter fra styrmann Haldur Leonard Høyer. I sin nød skrev Sunne til sin medreder Peder Schaanning: “*Capt Larsen har framturet i samme Liv som forhen og flere Gange vært Døden nær paa grund af Drik. Hvad tillid kan vi have til saadan Mand og hva koster han os ikke tror du? Jeg forsikrer dig kjære Ven; jeg er ganske fortvivlet og Syg over at jeg skal tage Initiativet i denne sørgelige Affaire ...*”<sup>38</sup> Til slutt kan han ikke la vær å reagere, og ga dermed skipet til Hakon Carl Arnesen (1855-1890)<sup>39</sup>, og enda en slektning skipsførerpost - og enda en bekymring? Kaptein Arnesen var ikke mer enn 23 år! Men med den følge at hele familien Larsen med venner (familien Schnurbusch) reagerte så voldsomt at Sunne til slutt ga etter og punget ut, slik at barken *St. Lawrence* (en “trelastfarer”) kunne føyes til blant hans skuter - med selvsamme kaptein Larsen om bord.

Sunnes skip var store, dyre og “langreisfarere”. Til tross for at han kjente belastningen for mannskapet, og ikke minst den belastning kapteinen måtte gjennomleve ved å være borte fra hjemmet gjerne ett år av gangen, sendte han *Virgo* ut på langreis om Kapp Horn til Iqueque i Chile for å laste guano i 1874. Brevene til kaptein Michelsen vitner om hvordan sjølivet kunne tære på en mann, og like fullt med hvilken glede rederen kunne skjenke ham da kapteinen året etter fikk en trelastfrakt til London og endelig kunne invitere fru og eldste datter om bord. Senere da det virkelig skrantet med Michelsens motivasjon til å fortsette i den stadige ferden over verdenshavene, skrev Sunne: “*Med*



*bedrøvelse erfarer jeg at Du er så lei og træt af Sømandslivet og føler så dyp en Længsel efter dine Kjære ...*<sup>40</sup> I brevene kan vi følge Michelsen fra New York, til Stettin i Polen, Hudriksvall, Arendal, Bristol, New Orleans, Rotterdam, New York, Bristol, Rio de Janeiro, Iqueque, Liverpool, Arendal, London, Spania og Biscayabukta ... ja, vi kan vel forstå Michelsen, han har vært skipsfører i 12 år.

Brevene er empatiske, de er følelsesladde. Med introduksjonen av kaptein Nærup til scenen, sønn til **Peter Adamsen Nærup og Isabella Michelsen**<sup>41</sup> som var bosatte i Drammen, leser vi stor begeistring: Kaptein Nærup hadde de menneskelige kvaliteter Sunne satte stor pris på. *“Sømands liv er kamp, og atter kamp, men just i denne idelige Strid, styrker han kraft og mod, til stedse at optage Kampen på nyt, like uforsagt, til han når sit Mål. Dette føler jeg mig overbevist om er Tilfælde med dig kjære Ven! Du svigter ei din Pligt og min Tillid – og derfor er jeg rolig.”*

Ved et tilfelle er *Virgo, Asta og Mardøll* samtidig i New York, og tre slektninger kan sette hverandre stevne. Havet skulle virkelig prege disse karene på hvert sitt vis. Michelsen som aldri kom bort fra det. Nærup som gikk på den ene smellen etter den andre, men reiste seg igjen. Arnesen, den yngste, som på dette tidspunktet var lys til sinns og på sin førstereis som kaptein, senere mørk, så mørk at han avkortet sitt liv på et hotellværelse 20. juli 1890 i Drammen.<sup>42</sup> I kopibøkene er de involverte i forretninger, men vi skimter dem som mennesker – der Sunne på “sit contoir” ga dem instruksjer – og medmenneskelighet. Selv om det kunne gå aldri så hardt for seg.

## Oppgjør i Amsterdam

Modellen av *Mardøll* er 2 ½ meter lang og en sann svir å se. Beskrivelsen av modellen er kostelig: *“...al rig er av hampetaug, således som det benyttes i den tid. Der fantes ikke wire om bord. Skroget i modellen er bygget på spanter og planket op, og målene til hver spant er opgit af bygmesteren. Alt blokverk og utstyr forresten er en tro kopi af originalen og alt kan benyttes. Bratspillet hiver ind ankerkjettingene, når man beveger dets armer, og roret dreier sig, når rattet bevæges. Man kan forstå, hvor minutiøst alting er, når man hører at rattet er bygget som et almindelig trærat med forskjellige stykker.”*<sup>43</sup> Det kan virke tilforlatelig at modellen står på plass i Arendal, men selv modellen har vært ute og reist. Den ble til på de skip Høyer seilte, den kom til Antwerpen, til Statene, Christiania. Modellen reiser også et enda tydeligere spørsmål etter at man har lest Sunnes kopibøker. Hvorfor fullførte kaptein Høyer *Mardøll* modellen etter at han fikk sparken som skipets kaptein i Amsterdam? Ville ikke modellen bare være en ubehagelig påminnelse? Riktignok kalte Høyer modellen *Vanadis* da den endelig var ferdig, og stilt ut til Verdensutstillingen



Kaptein Fredrik Wilhelm Høyer (1846-1933) som førte *Mardøll* til Amsterdam, og ble avskjediget. Men ikke uten å fullføre sitt arbeid med modellen. (Kopi av foto i privat eie).





Arbeidsflokken ved Sæveli verft i 1874, et foto tatt på tiden som søsterskipet til *Mardøll* bygges, *Guldbringa* som skulle ankomme Amsterdam samtidig med *Mardøll* i 1875.

i Antwerpen. Ja, for han fullførte den, men han mistet den, fikk den tilbake, mistet den. Men ryktene fortalte alltid det samme: Kaptein Høyer hadde lagd en fantastisk modell av *Mardøll*, skipet som forliste.

Da Sunne fra andre siden av graven ga ettertiden sin versjon og Høyer hadde sagt sitt om at “modellen fikk tale for seg”, kan man mer føle at det er Høyers versjon som er savnet. Han skulle nok gitt et svar allikevel. Vi har riktignok hans “Min livsførsel”<sup>44</sup> der han beskrev sin spesielle oppvekst “*under en daglig iagtagelse af søfarten*”. Vi legger også merke til tonen: “... *hvor kunde da Guttene bli andet end Søfolk?*” spør han. “*så gikk man Graderne til man blev Skipper og kommanderede fra Halvdekket.*” Oppveksten i Arendal har skylden. Men hvorfor kunne han ikke gå i farens fotspor – bokbinderens – eller en håndverkers vei? Er det ikke denne interessen (og med atskillig talent), han viser under arbeidet med modellen? Da “*stormen hadde stilnet*” som han skriver i “Min livsførsel”, er det også at vi kan se at han utviklet nettopp en altoppslukende interesse for – bøker. Helst det som var imellom bokpermene riktignok, men først da ble han også tydelig bokbinderens sønn. Vi har derimot ingen kommentarer fra Høyer i anledning kon-



flikten, og som Sunne forteller rikelig om. Hva fikk ham til å opponere mot Sunne, til slutt hele storfamilien Moe?

Vi kan jo absolutt gjenkjenne en Moe'sk tilbøyelighet hos ham, en særdeles kraftig vilje. Nå skal den imidlertid bære alt! I skriftet "Modelens historie" forteller han hvor nøye han gikk til verks: "*Det vakre Billede i Bougen*" som han tegnet og skar på var et trestykke han hadde skaffet fra Afrika. Hadde han en egen oppfatning av hvordan *egentlig Mardøll* burde blitt bygd? Han forandrer på ting om bord, og han og Sunne krangler etter hvert om alt, fra hvordan nattlyset ordnes om bord, til seilføring, til hvordan skipet er bygd.

Sunne tok også opp Høyers behandling av mannskapet: "*Båtsmannen er afskediget på Grund af det slette Forhold mellem ham og styrmanden, men så er også forholdet mellem dig og styrmanden yterst slæt og I kan ikke holde længere ud med hverandre, men må skildes ...*" Mardøll kom ut for en "voldsom Søe" og kom inn til havn med betydelige skader. Sunne kunne ut i fra Høyers gitte rapport påpeke at "*2 fristede og Forestagsseil er meget Slørefeil mit Gut!*" Disse anmerkningene sved nok alvorlig for kaptein Høyers selvfølelse. Alt utvikler seg muligens til et nivå der han ikke klarer å snu? «Strisindet» overtar?

Vi forstår (uten at Sunne avslører kilden) at etter all sannsynlighet fikk Sunne rapporter fra andre om bord, og leser at Sunne klager over at kaptein Høyer har "afkortet klyverbommen", "aftaget Mesanbommen" og "kassert Bramseilene". Noe må også ha skjedd med skipet, for på vei mot India var *Mardøll* plutselig lekk. I et siste brev skrev Sunne: "*Dine breve har jeg modtaget, og lest med blandede Følelser, disses ubehagelige Indhold skal jeg nu i Korthed besvare, og strax gå over til din høiest uforsvarlige Dom om Mardøll ... Du lader det stå til det går, og vil det ikke holde, så er det Materialernes, Bygningsmådens eller Konstructionens skyld ... Men jeg har tilsetet dette Skib under Bygningen og kjender fuldkommen både Materialer og Bygningsmåde, så jeg er fuldkommen på det rene med Mardølls soliditet og Kapasitet!*"<sup>45</sup>

Grundig forsinket under et opphold i Santos, Brasil der lekkasjen ble oppdaget, kom søsterskipet *Guldbringa* til å ta igjen *Mardøll* og nå nærmest kappseilet med gudinnen på vei til India. Ombord på *Guldbringa* var stemningen en ganske annen. Kontakten med gausdølen Per Bø hadde avstedkommet det faktum at ikke mindre enn tre opplendinger; **Gustav Næråsen** fra Biri, **Bernt Austlid** samt **Otto Manstad**, sønn av dyrlegen på Follebu, Austre Gausdal var ombord.<sup>46</sup> Gleden over denne mobiliseringen for Sunnes del ble selvsagt fullstendig overskygget av konflikten med Høyer, og hans bekymring for *Mardølls* tilstand. Ikke en gang det faktum at *Mardøll* beseiret *Guldbringa* i kappseilasen kunne glede Sunne, som reiste ned til Amsterdam og Koogerpolden, der begge skipene skulle losse.





Som brevene antydte, var det ingen vei tilbake. Høyer ble avsatt og kaptein Nærup fikk *Mardøll*. Første styrmann på *Guldbringa* **Gustav B. Johannesen** fra Gjømle i Fjære utenfor Grimstad<sup>47</sup>, fikk skipsførerposten. *“Jeg reiste over for at se til Skibene og fant ved min Ankomst at Høyer ikke var Manden for at klare braserne med den Opfatningen han havde ...”* Ved dette tidspunktet la han også til som en del av sin egen argumentasjon og stillingstagen: *“...på grund af sin Egenhed og sidt Læseri har han (Høyer) forvoldt mig store Ergrelser og Tab ...”*

Svogeren Otto Hjersing som var partsrederiet *Mardølls* talsmann i Moss, ga ham tilbakemeldinger fra Moss og omegn: *“Det kom os uventet at Høyer skulde fra Mardøll, thi om han end kan være lidt fordreiet i sin Religionsutøven, andtog vi dog at han var dygtig og fremfor alt en særdeles hederlig og retskaffen Mand ...”*<sup>48</sup> Ryktene fortalte dessuten at kaptein Høyer hadde betydelig sympati i Moss, og at han samlet rederne til en motaksjon. Atter andre tenkte jo sitt: En ting var at Sunne og Høyer var havnet i tottene på hverandre, men skulle de ikke klart av brasene sammen? Hva med storfamiliealliansen?

Ja, det var nettopp det. Hva med storfamiliealliansen?

## Storfamiliær kollaps i Hølen

Hva hadde Sunne og Høyer gjort? Den storfamiliære begivenhet sto nemlig for døren, og Sunne rapporterer: *“Nu læger de stærkt til bryllup på Randersgården i Hølen,<sup>49</sup>”* skrev han, men gjør seg utilgjengelig: *“Jeg skulde så gjerne reist der hen, men jeg har så meget at bestille at det er mig en umulighed. Men Anna Michelsen og Høyer er jo der allerede ...”*<sup>50</sup> Tror vi på ham? Hadde han ikke tid å reise til sine gamle pleieforeldre, til ungeflokken (som var blitt voksne) og som hans nevø **Rudolf Michelsen** ga navn så det ble en regle: Anna, Dikka Dolf, Ella, Thella, Dora er ute. Både Fredrikke (Dikka) og Dora skulle gifte seg ... Og så falt bomben: *“Kjære”* Hva er det nu for Historier Høyer har foretaget der henne”, skriver Sunne, og dette ryktet må ha gått fort: *“Rygtet lyder at han rømte fra Randersgården dagen forinden bryllupet og strax skrev opslagsbrev fra Soon ... Vi beklager så inderlig den stakkels Fredrikke og gamle Michelsen som ble så skammelig holdt for Nar af en sådan “Charlatan!”*<sup>51</sup>

Den forhenværende kaptein på *Mardøll* tok dermed skrittet fullt ut. Den storfamiliære allianse ble ofret. Han fikk sannsynligvis ikke fred på annen måte. Å bryte en forlovelse på denne tiden var en alvorlig sak. Det brøt i hvert fall med all dannelse, og fra Moss og søsterens mann Otto Hjersing fikk Sunne denne meldingen: *“Ganske vist havde man Ondt af Høyer da vi hørte han således hovedskuls var afsat og tilbage-*



*holdt Hyren for, thi man kunde ikke rigtig forstå den Handlemåde og den ganske hårde Medfart han fik da du selv havde anbefalet ham og man ikke havde hørt nogen egentlig gal Handling af ham. Såmeget er imidlertid visst, at stod hans Aktier af den Grund som er forannevnt godt, så ere de nu faldne aldeles til Intet, da det kan med Rimelighed antages han har en Skrue løs.*<sup>52</sup>

«Læserne» i Arendal spesielt, samt den pietistiske bevegelsen generelt, vant fram og i et kulturhistorisk perspektiv kan bevegelsen sees som arbeiderklassens første skritt mot innflytelse i samfunnet. Pastor Dietrichson holdt ikke ut situasjonen i Austre Moland, og folkehøgskolen på Skjulestad fikk en kort levetid. I 1876 brøt en stor forsamling med Statskirken og dannet «Frimenigheten i Arendal». Endelig søkte Dietrichson en postmesterstilling i Porsgrund, men i anledning avskjeden, skrev Sunne: *«Pastor Dietrichsons Afskedspredikener vore deilige og Kirken proppfulde af Offerfolk. Han afreiste i dag (6.mars 1877) efter at have modtaget store Beviser paa Kjerlighed og Sympati fra den største deel af sin Menighed ...»* I januar hadde Sunne vært enda en gang på Moland prestegård. *«Jeg tenker der var en 50 Personer til stede fra By og Bygd, hvortil Brønlund, Moe, Christensen, jeg og Mange andre.»* Sunne nevner også et selskap som Moe holdt til ære for Dietrichson. At Sunnes engasjement for Dietrichson ble forsterket i og med konflikten med Høyer, er ikke usannsynlig.

Siden giftet Fredrik Wilhelm Høyer seg med *«datter af Iglekone Madam Adeløv, efter at han først skal have forsøgt seg hos den vakkre Frøken Bernholtzen»*, som ryktene i Arendal kom Sunne for øre. Han fikk skipsførerpost på skipet *Hans Nielsen Hauge* hvis inntekter fra farten skulle gå til «Sjømannsmisjonen» og «Lutherstiftelsen». *«Vielsen mellom bestefar og bestemor fant sted i Liverpool den 3die juli 1877 i den svenske sjømannspresten Tegners hjem, hvorefter de reiste til Limerick i Irland hvor «Hans Nielsen Hauge» lå. Derfra ble det bryllupsreise til Brooklyn, USA.»*<sup>53</sup> Det var ombord på Hauge at Høyer fullførte arbeidet med *Mardøll*. *«Man spurgte mig hvorledes jeg kunde ha Tålmodighed til at holde på med alt dette Pusleri med at bygge de små Blokker med Skiver og Beslag om, men dertil kunde jeg kun svare at Interessen vedligeholdte Tålmodigheden hver Gang jeg fik et stykke ferdig glædede det mig at betragte det, men jeg måtte ofte gjøre et Stykke om igjen når jeg synes det ikke var pent nok ...»*<sup>54</sup> Nok en gang reiser modellen spørsmål: Hvilken versjon av skipet, originalen er det vi ser? Er det kanskje Høyers egen versjon? Slik han ønsket at skipet skulle vært bygd? Slik vi kjenner ham er det slettes ikke usannsynlig, at han med modellen har gitt reder Sunne et siste pek.



Austre Moland prestegård som ble bygget ferdig i 1876 rett før pastor Dietrichson sa opp sin stilling, og ga etter for presset. Både tannlege Moe og skipsreder Sunne var aktive i forsøket på å gi Dietrichson moralsk støtte i konflikten.



Kaptein Adolph Nærup (1843-1910) som overtok som kaptein på «Mardøll» i Amsterdam 1875, tilhørte storfamilien. (Kopi av foto i privat eie).

## “Skipsfartens nuværende pinlighet”

Det var mange som i sin tid hadde ønsket medlemskap i *Mardølls* partsrederi, ikke minst bonden Per Bø (1830-1878). Sunne syntes denne kontakten var spennende av flere årsaker. Fra før hadde Per Bø gitt plass for Christopher Bruun og hans folkehøgskule “Vonheim”. Bø og Sunne utviklet en korrespondanse og Sunne skrev: *“Det er ganske visst og jeg er enig med Dem at det vilde være langt bedre for vort kjære Fedreland og dets Sønner om de heller tog til søs end som De sier slog sig på handel eller udvandrede til Amerika ...”*<sup>55</sup> Uttalelsene endte i dette prosjekt der eventyrlystne folkeskuleungdommer tok seg turen ned til Arendal, sendt av Bø, og mottatt av Sunne på hans “contoir” på Klinkenberg.<sup>56</sup> Kaptein Sunnes initiativ ble vel, som sikkert Sunne håpet, bemerket oppe i Lom der Honoratus Halling både støttet folkehøgskuler og Sunnes aksjon for innenlandske sjøfolk.

Men som sagt var ikke stemningen god lenger. Selv folkehøgskolen på Skjulestad klarer ikke brasene, og etter at kaptein Høyer gikk i land, var nå den største interessen blant folk å kvitte seg med partene i *Mardølls* rederi, de samme som de før hadde kjempet for å kjøpe.

Så var skipsfartens økonomiske omstendigheter dårlig i hele denne perioden vi kan følge Sunnes kopibøker 1873-79. På sitt mest positive kunne han bemerke: *“Visstnok synes ikke Skipsfarten meget lovende i den nærmeste Fremtid, men det kan umulig vare lenge – dertil er Europa for rig og energisk -det er kun en Hvile som strax vil avbrytes, og det store internationale Arbejde vil atter fortsædte med fornyet kraft.”* Men med tiden kunne ikke Sunne annet enn å sukke: *“Det er en hård og vanskelig Tid at være bestyrende Reder for så store og kostbare Skibe.”*<sup>57</sup>

Partsrederiet var den ledende organisasjon i Norge. *“Partsrederiet hvilte på sameie i et Skib, og det kunde ikke bestå av flere Skib – det ble likeså mange partsrederier som det var Skib. Det karakteristiske for Partsrederiet var at hver av interessentene eide sin Part av fartøiet uavhengig av andre. Det var ingen fellekapital, istandbragt ved sammenskudd ...”*<sup>58</sup> Slik lød de juridiske som økonomiske aspekter, noe som med tiden skulle bli nokså utslagsgivende når sjøfarten egentlig hadde trengt til en omstrukturering. Partsrederiet hadde ikke den indre dynamikk som en overgang til dampskip krevde. Kapitalen var festet til et enkelt skip, som igjen ikke hadde midler til økte utgifter.

Den pragmatiske skipsreder Sunne kunne selvsagt ikke se det minste fornuftig i at enkelte partsredere ønsket å selge sine parter, noe han heller ikke kunne anbefale – de fikk dårlig pris. Men det hendte at venner i Arendal som Schaanning og Wølner flyttet, og parter ble solgt uansett (til dårlig pris). Hans brev fikk etter hvert en klagende tone. Storfamilien satt riktignok med majoriteten av parter; han hadde vel





ikke trodd at hans egen situasjon var truet, men snart trådte en organisert del av partsrederiet i Moss inn på banen.

Vi har poengtert det allerede: Historien har nådd sitt romantiske høydepunkt, vi har med andre ord gått inn i de vanskelige tider. Ja, er ikke livet nettopp slik? Aldri så høyt til vær, før nedturen uavvendelig kommer. Men storfamilien hadde beseiret tidligere kriser; de hadde søkt ny jord og nye muligheter etter krisen i Kongsberg, de hadde klart seg gjennom krigsårene 1807-14; familien hadde stått sterkt og samlet i 1848, skulle de ikke kunne utholde problemene som syntes i horisonten mot slutten av 1870-tall?

Svaret kjenner vi. Storfamiliens drivkraft, alliansene, dette selvsagte grepet, ønsket om å sees, måle seg med hverandre, kjenne stolthet for; løste seg opp i sine enkelte bestanddeler.

## Vinteren 1877

Fra og med den 9. desember 1876 merker vi oss at Sunnes kopibøker får alt flere rapporter om værforhold. *“Vi har nu i denne Uge havt et overordentlig svært Snefald, som har ødelagt hele Telegrafvæsenet, Post og Dampskibe forsinket flere dage, men det verste er nok at Skauen skal have lidt umådeligt. Kulboders tag nedstyrtede, alle Huse over skibsskrog, deriblandt det kostbare på Fevig hos Boe. Gaderne ligger aldeles fulde ...”*

Den 5. januar 1877 melder han: *“Sneen ligger nu op til Anden Etage og Byens Gader er nesten ufremkommelige. Dog får vi klage for os selv så lenge vi har Mad, Ved og Vand og kan komme ud gjennem Taget!”*

Den 9. februar 1877: *“Endnu ligger Sneen 6 a 8 Fod”*.<sup>59</sup>

*Mardoll* ankom med bomull fra New Orleans 1. mars og la til *“paa Haldorsens hjørne”* i påvente av ismelting i Østersjøen. Hun skulle få vente lenge.

Sunnes håp om at skipsfarten endelig skulle snu seg, vektet for en stund: Det var opprør i Herzegovina, en krig Russland støttet mot det vaklende osmanske riket, de hadde støttet Romania, Grekenland, Serbia og nå Bosnia. *“Det megtige Zarrige”* ville spille verdenspoliti (*“mens John Bull brølte og sparket”*<sup>60</sup>). En krig betød muligheter, spekulerte Sunne, og lette fram muligheter til å kunne gi bomullsten ekstra verdi.

Snart hadde han løsningen: Bomullslasten skulle til Kronstadt i St. Petersburg bukten. Lite skulle han ane at 1877 var et skjebneår av dimensjoner, der selv værforholdene skulle spille en rolle.

Han merket imidlertid at *“Mosserederne”* som han kalte dem (til slutt skulle han kalle dem *“Mosseranerne”*), var skeptiske til at kaptein Nærup ville flytte til Arendal, og uansett meget skeptiske til at han (Nærup) ønsket å kjøpe seg inn i partsrederiet. Man begynte nemlig i visse kretser å tenke seg fram mot den juridiske detaljen i partsrederiets





sammensetning, nemlig at “...ved stemmegivning bandt majoriteten minoriteten, og man tallet Parter, ikke hodene ...”<sup>61</sup>

Den 19de april skrev Sunne: “Endnu har vi en uhyre Masse Sne og op til 8 grader Kulde om Netterne. Her findes nu en bar Fjeldknappe, men for mine Vinduer sees kun Sneehav.” Den 24de april: “Jeg begynder at frygte for at dette er begyndelsen til den evige Fimbulvinter som efter den gamle Ásatroen skal ødelegge Verden ...”<sup>62</sup>

Den forlokkende våren lot virkelig vente på seg, og det uhellsvangre skulle snart utfolde seg i all sin gru.

## Georg Moes død

De tidlige dødsfall har på mange vis vært enda en forutsetning for storfamiliens oppkomst, som de like selvsagt måtte ha vært vonde å gjennomgå. Men da tiden var kommet for Georg Moe, æresmedlem av Sangerforeningen, medlem av skytterforeningen, med mer, kunne det ikke be- gunstige den storfamiliære samlingen, det var bare rett og slett en forferdelig tragedie. For Louis Moe som befant seg i København siden 1875, betød det kanskje en innprenting av noe han alltid kom til å savne, en far og hans liv i Norge. Ja, til tross for at faren nok hadde savnet Danmark hele veien. Stilt opp mot det paradoks at han selv bodde i Danmark, dit siden hans mor, søstre og brødre kom. Ja, han savnet sin far inderlig, og hans hustru Inger Møller, som så dette så klart, uttalte en gang: “Han må stadig hjemover til det tapte Drømmenes Land, og det var vel længselen her- efter der gjorde ham til Digter og Kunstner.”<sup>63</sup>

Den 17. mai 1877 da det ennå lå snø omkring i landskapet, og var ordentlig kaldt, skulle Georg Moe holde årets tale på Torget. De hadde sine virkninger disse talene til Moe, vi må stole på hva Louis selv fortalte. Etter festtoget “talte han for Byens Hæders Bærere: Sømændene, og addresserede Talen til disses hjemmeværende Hustruer og Gamle Forældre; Sømændene selv var jo langt borte, ude over alle Verdenshave.”<sup>64</sup> Ikke usannsynlig sendte han kanskje en tanke til sin slektning Sunne, for samme dagen avseilte *Mardøll* “under dagens Jubel med Flag fra Top til Dek”. En kortvarig jubel. Samtidig som Georg Moe måtte legge seg med en begynnende forkjølelse om kvelden, strevde skipet mot Østersjøen, der isen lå og ventet. Skipet kom ikke fram før 29. mai, da det ble klart at den 50 år gamle Moe kjempet med en lungebetennelse, og at det sto om livet. Først da varmen endelig kom til landet i begynnelsen av juni – var kampen over. Han var død.

Louis Moe hadde påbegynt sin skolegang i København, men hadde kommet hjem. “Jeg sad hos ham den hele Tid, fra da det blev kritisk, vadede hans Læber og lukkede hans øjne. 5. juni 1877, meget tidlig i grålysningen ...”





“Ak! Hvor dog Livet er fuldt af Sorg og Bekymringer”, sukket Sunne samme dagen dødsbudskapet kom. “Jeg er så bedrøvet ... Slægt og Venner forlader mig ad forskjellige Veie og her bliver så tomt omkring ... Stakels Efterladte, de har mistet en god og kjærlig Forsørger ...” Og i enden av måneden: “De er så inderlig bedrøvet, og vi har alle vondt af dem. De bor nu på Egelund.”

Situasjonen var absolutt prekær. Louis Moes utdanning i København kostet penger, og det ble startet en innsamling. “... velstående venner og forbindelser måtte bidra til unge Louis’ utdanning.”<sup>65</sup> En gest gitt som Louis aldri glemte, og som ga ham ideen til å gi frisen “Handelen og sjøfartens velsignelser”<sup>66</sup> til byen representert ved deres embetsmenn. Familien satset i felleskap på å reise til Danmark, og kontakten Georg Moe hadde sørget for å beholde i sitt fødeland, kom som Louis Moe innrømmet, dem til gode.

Dødsfallet kom uansett som en naturkatastrofe; Georg Moe hadde jo nettopp vært en sånn solstråle siden han kom til Norge, og det var mange som ikke helt kunne fatte at han var borte. I sin vakre bok om sin far skriver endelig Louis: “Ved hans begravelse afsang Sangforeningen en sang af hans gode, højt begavede venn, adjunkt Andreas Jensen til melodi av Larsen. I sangen forekom de strofer som jeg her vil slutte med:

“Nu først han sin Vinge  
Skal med Kraft slå ud  
Nu, først nu, sig svinge  
Op til lys hos Gud”

Endelig kommenterte Louis diktets treffsikkerhet slik: “Det var først netop Vingeslaget, netop Lyset han elskede, og så Trofastheden.”<sup>67</sup>

## Mardølls forlis

Verden gikk videre, og til Sunne og resten av rederiets bange anelser hadde “en UHYRE Masse middelstore Skibe og Dampskibe fulgt Mardøll på veien mot Kronstad. De ankom dertil fragsøkende og nu spreder de sig over hele bugten.” Skuffelsen kom sigende på dem. “Det lange ophold skyldes at de store engelske Dampskibe må ladstes først!” Det de hadde trodd kunne være en god handel, vendtes dermed til visshet: “Vi seiler os usel og arm her i hjemlige Farvande hvor konkurransen er så stor med billige skibe.”<sup>68</sup> Men Mardøll befant seg nå engang i Østersjøens krokete farvann. Til slutt lyktes det gjennom et norsk firma å skaffe en utfrakt fra Kemi, innerst i den Bottniske viken, rett ved grensen til Sverige og Torneå.

Midt i disse bestrebelsene skal Mardølls ferd få en stor betydning for



Louis Moe på sitt Juvlandseter. I 1877 reiste han fra København og hjem til sin fars dødsbarn. Moes hustru sa: ”Han må stadig hjemover til det tapte Drømmenes Land, og det var vel længselen herefter der gjorde ham til Digter og Kunstner.” (Foto hentet fra Terje Bodin Larsen nettside (se kilder)).





Bilde fra Ponta Delgada på Maderia på stedet kalt «Nawio», akkurat der *Mardøll* forliste, oppkalt etter dette forliset og et levende minne for befolkningen drøye 125 år etter. (Foto Rune A.Berg)



min tippoldefar **Rudolf Michelsen**. Sunne skrev til kaptein Nærup (Michelsens fetter): *“Du må være så venlig som mulig med den Stakkel og hans Hustru som må ernære sig så langt borte fra Dem som ere ham kjær ...”* Rudolf hadde fått militærutdannelse i Fredrikstad, han var tidligere artillerisersjant, men etter å ha blitt blind på venstre øye etter et uhell, så han seg nødt til å søke annet. Han ble først “Skjæremester på en dampsaug”<sup>69</sup> langs Glommas mange sagverk. Men eventyr, og spennende prospekter hadde ført ham helt til Kemi, som den dag i dag er stor trelasteksportør med Oy Metsa Botnia Ab. At det storfamiliære prosjektet skulle få ham tilbake til Norge, og i folden, får stå som et eksempel på hvilke forunderlige krefter som er i sving i denne historien! Ja, han ble med *Mardøll* tilbake til gamlelandet, og slo seg ned i Kristiansand. Foreløpig.

Fra stabelløpningen 17. mai 1873 hadde *Mardøll* virkelig fått en vanskelig ferd. Forut for avskjedigelsen av Høyer, hadde hun fått en brottsjø over seg, blitt lekk, og deretter klameiet og satt sammen i Arendal. Selvsagt ville aldri Sunne si at hun var et “ulykkesskip”. Skipet sto allikevel bommende fast i Kemi: *“Ved forseilingen fra den ydere til den indere Rhed, sadte Lodsens Skibet på Grund ... ballasten måtte lempes agter og et Dampskib engageres ...”* Men man kunne jo liksom ikke glemme at skipet hadde gått rett til bunns i Son, ved siden av den harde medfarten under Høyers ferd. Nå kunne man også begynne å oppsummere hellet – eller det motsatte – under ny kaptein. Dessverre var ikke grunnstøtningen i Kemi første uhell.

Med Nærup hadde hun nemlig etter en «ostindetour» blitt forlatt av halve mannskapet (som for øvrig førte til rettsak), fordi Nærup seilte henne helt røtt og kjørte sitt mannskap vel hardere enn godt var. Uansett holdt Sunne motet oppe og ønsket for neste ferd å engasjere henne i risfrakt og ferd til India. Hele tiden tenkte han framover, hva annet



kunne han? Partsrederne i Moss hadde i løpet av september 1877 samlet seg til å forlange en økonomisk redegjørelse. De hadde til og med engasjert advokat! *“De gode borgere på Moss har trukket mig med offentlig tiltale for at jeg ikke vil sende dem Bilagene. Jeg har imidlertid ikke ladet mig skremme af deres Stormlek, men ganske rolig og artig negtet dette som et Forlangende der var uberettiget. De forlangte Documenter ligger klar til Eftersyn på mit Contoir ...”*

De siste dagene for *Mardøll* er forunderlige. Det utvikler seg til et slags kappløp – her også. Den 30. november 1877 innbyr Sunne til *“rederimøte til Afholdelse på Klinkenberg Fredagen den 14de December førstkommende kl 3. Eftermiddag ...”* Men til tross for ivrig mobilisering av familie og venner der Sunne i aller største grad forsøkte å omvende tidligere Mossereder **Frantz Wankel** som nå mer bodde i Flensburg, kan vi allikevel merke de første tegn til virkelig oppgitthet hos Sunne. Han tenkte på å reise med *Guldbringa* nedover, men oppga det. Sønnen Fritz som var styrmann på *Guldbringa* kunne kanskje overtales? Han skrev brev til herr Wankel, og foreslo at han *“kunde ved Fuldmagt lade din Søn Møde for dig ...? Han er hos os nu og sidder inde og pratter med Mutter og Småpigerne.”* Dette skjer den 3. desember. Den 6. skriver han til svogeren Hjersing: *“Jeg er ingen Stridens Mand og beklager meget at den Ene således skal have oprøret den Anden til at foretage Skridt der har ført sagen ud af sit rette Spor. Det er ganske vist at det er af viktighed for mig at få Tviivlen til at forstumme, men man må heller ikke tro at jeg lader mig befule som en Skolegut! De taler om Skuffelser disse Mennesker – ligesom ikke hele livet er fuldt af Skuffelser!”*

Styrmannen om bord på *Mardøll* Nils Knudsen, født på gården Guldknep i Froland, hadde vært påmønstret siden 14. mai 1877. Før dette hadde han seilt med både *Guldbringa* og *Virgo*. Det var på hans vakt det skjedde. På samme vakt var også tømmermannen Nils Jochumsen, 31 år, også han fra Froland og gården Svinevik. Han hadde nettopp giftet seg med Jokine Olsdatter og fått sønnen Jochum. Han hadde seilt med kaptein Nærup om bord på *Guldbringa*. Allerede den 10de november var *Mardøll* seilklar i Bordeaux, men hun kunne ikke seile ut på grunn av kraftig motvind. Den 18de november var det fortsatt motvind. Dagen etter var det kanskje enda mer motvind, men de seilte ut. *“Vi måtte idelig kjempe med Storm efter at vi gikk fra Bordeaux ...”* står det i rapporten. Av og til er rapporter svært korte. Men vi må regne: Den 19. november fram til 8. desember – mot kvelden, vil si at *Mardøll* kjempet i 20 dager i rufsevær. 20 dager. *“Vi havde ikke havt Observationer på flere Dage med stadig Regn eller Tyk Luft, men vi regnet os 36 Engelske Miil fra Øen da vi kl 5 ½ Morgenen den 9 de Desember med løi Briis og Regntykke på lste Styrmandsvagt seilede rett ind i Ulykken ...”*<sup>70</sup>

Samme dagen skrev Sunne enda et frustrasjonsbrev til kjøpmann



Hammer: *“Du bebreider mig for de skuffede Forhåbninger om Mardølls Fortieneste i år, men er det ikke Håbet som giver Kraft til at kjempe? Og hvorledes kunde vi leve uden dette? Resultatet ligger dermed i Guds hånd ...”*

Den 12. desember, to dager før rederimøtet mottok skipsreder Harald Sunne et telegram: *“Mardøll totalt forlist Madeira – alle frelste med undtagelse af 2 matroser”*.

## “Hvad skal de stakkels Søtroid gøre?”

Det store krakket kom til Arendal 1886, men for Sunne kom det så visst i forveien. Han fortsatte som reder for *Guldbringa*, *Asta*, *Virgo* og *St. Lawrence*. *“Den idelige kamp”* var ikke over. Men storhetstiden var over. Et signal godt nok at han lot *Guldbringa* omrigge til bark. Dessuten kom den vanskelige tid da barna skulle ut av redet. I 1884 reiste sønnen Henrik til Amerika, og straks Sigurd var konfirmert (1885) seilte han ut med *Guldbringa*, og ut av livet i Norge. I barnebarnet Harald Sunne Høydahls skrifter kan vi lese: *“Sønnen Sigurd var etter farens oppfatning umulig, og ble sendt til sjøs. Bare et par ganger besøkte Sigurd Klinkenberg. Peruva nektet han å gifte seg med en franskmann (katolikk). Margrethe min mor, trodset ham og giftet seg med enkemann Christopher Høydahl. Far og bestefar gikk for øvrig godt sammen og bestefar bodde i lang tid hjemme hos oss i Arendal. Vi bodde da i Hammers hus på Tyholmen”*. Sunnes posisjon var solid, selv om han mistet alle skipene, ja selvsagt. Partsrederiene gikk hurtig i oppløsning. Men han kunne selge jord, og for øvrig i en så streng forstand at det ga navn til veien som opprinnelig går langs hans jordeiendom, det berømte navnet - *“Dydens vei”*. Han var så streng med kjøperensandel at navnet som begynte som en spøkefull kommentar, ble sittende. Han solgte sitt siste skip i 1888, to år etter de verste bruduljer.

Kaptein Høyers vei inn i krakket var derimot en vei uten tydelige forvarslar. *“I år 1885 skulde det være Verdensutstilling i Antwerpen. I den Tid var jeg der med Hauge og hadde Modellen ombord og besluttede mig til at få den ind på Udstillingen. Den blev da af Autoriteterne bedømt og tildeltes Diplom Mention Honorable – Hæderlig Omtale. Da Udstillingen var over blev Modellen placeret på et Skibsmæglercontoir indtil videre ...”*<sup>71</sup>

I 1886 slo imidlertid krakket til med full tyngde og brottsjø over Høyer med. *“Min økonomiske Tilstand var aldeles ødelagt. Uden Penge kunde jeg ikke få Fartøi at føre, og jeg måtte gribe til den Udvei at reise over til Amerika. Jeg reiste over Antwerpen ...”* Ja, det lå i kortene. Modellen som han kalte *“Vanadis”* (men som umiskjennelig var *Mardøll*) kom til Amerika, og han trengte penger. Den ble satt på *“Maritim exchange”*, og *“en Mand vilde kjøbe den, men endsskjønt han mente at den var langt mer verd, kunde han ikke gi mer end 125 dollar ...”* En særdeles vanskelig





tid “over there” kunne endelig få en ende først sju år seinere i 1892. *“Jeg måtte gjøre et forsøg på at fremdeles være i mit Land. At få fartøy at føre uden penger at sette ind var omtrent umulig. Jeg bestemte mig da til at søge stilling i Fyrvæsenets tjeneste ...”*<sup>72</sup>

Hva med kaptein Nærup som mistet *Mardøll* og derfor ble rammet i forkant? *“Han seer meget stille og bedrovet ud stakkel. Han er også bleven dygtig mager, så denne Ulykke har sikkert gået ham meget nær,”*<sup>73</sup> beskrev Sunne situasjonen, men til slutt ga han opp stillingen i Arendal og flyttet tilbake til Drammen. I 1879 fikk han skip å føre igjen, en liten brigg *Flora* bygd i Arendal, som han seilte til de britiske øyer. En ny gudinne, denne gangen blomstergudinnen, men 10 år etter ulykken på Madeira, kunne han tegne seg for et nytt forlis. Lloyds liste av forliste skip for 1887 har oppført *Flora*. Siste signal gas i “Drammens tidende” et telegram fra Petershead i nordre Skottland (rett ovenfor Aberdeen) “Alt vel”. Er det her han forliste? 20de juni 1888 døde hans mor Isabella f. Michelsen, og samme året kunne man finne annonsen “Kiær, Nærup & Co – skibsmeglere, Swansea”. I denne walisiske store kobberbyen fant Nærup så absolutt et godt sted å være, der krakk foreløpig var en fremmed forståelse.

Oppsummeringsvis kan vi vel fastslå at joda, de var seige disse “søtrol-dene”, og de kom seg i land, hver på sitt vis.

## Spør etter storfamilien i Arendal

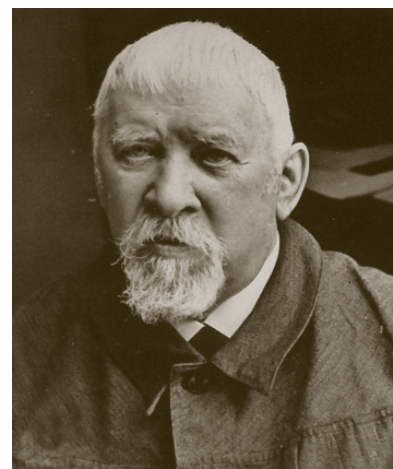
Den storfamiliære epoken var uansett over. I hvert fall i den grad vi kan si at storfamilien fra og med geschworner Michel Michelsens ankomst til Arendal i 1799, hadde krefter nok til å sette sitt preg på omgivelsene. Harald Sunne flyttet riktignok ikke til Kristiania før etter at hans hustru døde i 1909. Hans svoger Michel Michelsen med Anna hadde flyttet ved århundreskiftet. Brødrene G.A. og F.W. Høyer befant seg på hver sin øy som fyrvoktere, og Louis Moe med familie bodde i København.

Som i en slags kjerringa-mot-strømmen bevegelse kom riktignok familien Høyer tilbake til Arendal i 1919. Høyer var pensjonist og kjøpte eiendommen Neset 33. Fem barn hadde han og Selma fått, Georgine, Gustav<sup>74</sup>, Haldur, Anne Cathrine, samt attpåklatten Selma. Sistnevnte ble gift med Paul Ansgar Guttormsen og som overtok etter Høyer, der Fredrik Wilhelm Guttormsen ble født i 1932 (samt brødrene Gunnar, Arne og Ragnar). Det må jeg bare understreke: Barnebarnet til Høyer har vært en enorm inspirasjon til at denne historien kan fortelles!

Det var fra hovedstaden man begynte å sette pris på den historiske betydning “den levende legende” forhenværende kaptein Harald Anton Christian Sunne syntes å ha hatt i seilskutetiden. I Morgenbladet for 1919 kunne man lese følgende historie: *“...han var på vandring til sit*



Detalj fra frisen «Handelen og sjøfartens velsignelser» av Louis Moe, skjenket som en gave til byens myndigheter som en takk for den hjelp han mottok. I dag i Aust-Agder kulturhistoriske senters eie.



Portrett av Louis Moe, en gave fra familien Moe i Danmark til «Louis Moes galleri» i Vrådal, der det opptrer i samlingen.





Neset 33 i Arendal, dit Fredrik Wilhelm Høyer med sin hustru Selma endelig kunne flytte etter mange års fravær fra sjøfartsbyen. (Kopi av foto i privat eie)

*hjem da en møtende slyngel pludselig tildeler ham et voldsomt slag i hodet ... men uden at vakle gav han (Sunne) pøbelen en kraftig "høire" midt i planeten, der strakte ham hjelpeløs til gaten, hvorefter kapteinen uten flere forstyrrelser fortsatte sin avbrutte vandring*<sup>75</sup>. Sunnes "Livserindringer" ble nedtegnet hjemme hos Natalia Lind f. Michelsen, og i forbindelse med utgivelsen<sup>76</sup> ble kapteinen intervjuet.

Men ikke minst ble et stort arbeid igangsatt på museumshold for å få tilbake modellen fra Amerika. Skipsrederen Castberg ved Sjøfartsmuseet på Bygdøy hadde "hørt ord i sjømannskretser" om modellen, og som kunne dokumentere kaptein og skipsreder Sunnes virksomhet (lite kunne han ane om de to kamphanenes skjærmysler i den forbindelse!)

Modellen hadde imidlertid vært borte i over 30 år, kunne den overhode oppspores? På kaptein Høyers beskrivelser lyktes det overmåte godt. Kjøperen var imidlertid død, men skipets forhistorie var blitt gjenfortalt, de ulykkelige omstendigheter angående familiefaren Høyers liv i Statene. Museet ordnet det økonomiske mellomværende, og en dag vakker dag kunne den til og med plasseres hjemme hos Høyer selv!

*"Den var nokså medtaget så jeg måtte have den under behandling og få rigget den op igjen. Dette tog mig mer end et halvt år ... Jeg må tilstå at jeg enda er glad i Modellen som den står der. Det er enda en Fryd for mine Øine at betrakte det vakre Skrog med de fine Linier, den stolte Reisning og det kjække vakkre Billede i Bougen."*<sup>77</sup> Høyer måtte til for å få den på fote, men modellen sto utstilt i hovedstaden på denne tiden. Den var i således i nærheten av kaptein Sunne. Hva tenkte de Sunne og Høyer?

På sett og vis kunne modellen fortelle historien om en storfamilies praktstykke; men det fantes ikke lenger noen storfamilie. I stedet ble modellen i museets perspektiv et nasjonalt praktstykke. Men på museumshold i Arendal følte man mer at modellen representerte en del av Arendals sjøfartshistorie! Et langsommelig forhandlingsarbeid igangsattes, og endelig i 1957 kom modellen "hjem" til Arendal med konservator **Albert Ugland**, der den har fått den tydelige lokalhistoriske koloritt. Men altså ikke sin fulle kulturhistorie før i dag som er min beskjedne oppfatning, ved hjelp av nettopp denne historien!

Familien Moe flyttet til Danmark i løpet av skjebneåret 1877, men Louis Moe skulle gjøre Arendal visit i 1879 og i 1882 i forbindelse med overlevering av frisen "*Handelen og sjøfartens velsignelser*", og i flere år framover. En dag, forteller en vandrehistorie, spurte Louis en kvinne av det farende folket om hvor hun mente det var best å være i Norge: Vrådal, var svaret. Noe som ga starten til eventyret Juvlandseter. Valget av Telemark kan imidlertid like mye hensepeile til gamle Hitterdal (Heddal), til gården Klokkerud hos lensmann Aas, der hans foreldre Georg og Hansine f. Halling møttes for første gang.<sup>78</sup>

På Juvlandseter skapte så visst Louis Moe, en slags fortsettelse av



det storfamiliære samvær som utviklet seg i de 50 årene dette varte. *“Troskab mot familiens liv og især mod dens eldre var et fremtredende trekk i hans karakter,”* skriver Bjørn Moe. *“Han hængede om de gamle i slegten og om deres minder, en lang rekke omhyggelige nedskrivninger af datoer og begivenheder vidner om denne omhu – og i sin bedømmelse av personer og forhold lagde han meget vekt på denne egenskabs tilstedeværelse ...”*<sup>79</sup> Harald Sunne var selvsagt på besøk på Juvlandseter, som en representant for den avgående generasjon. Louis Moes frise kom endelig etter mange års nødtørftig tilværelse i kommunens loft fram for dagen, og pryder i dag utstillingen ved Aust-Agder kulturhistoriske senter.

## Epilog

Den virile tredje generasjons store deltagere døde, ja, så godt spredt som overhode mulig: Lensmann Ole Aas døde 1881 på sin gård Kløkkerud i Heddal, journalist og oppdager Paul Hjelm Hansen 1881 døde i Minnesota, USA, lensmann Fredrik Michelsen døde 1885 i Christiania, sogneprest Honoratus Halling døde 1886 på Ljan, rett utenfor hovedstaden, lege Carl Johan Bergh døde 1887 i Drammen, Isabella Nærup døde 1888 samme sted, “bedstemoder” Michelsen f. Holck døde 1894 i Arendal, Anna Michelsen døde 1907 i Christiania, Catharina Sunne f. Michelsen døde 1909 i Arendal, jernverkseier Otto Hjersing døde 1910 i Moss, Hansine Moe f. Halling døde 1913 i København, kaptein og reder Harald Anton Christian Sunne døde 1923 i Christiania, kaptein og skipsmegler Adolph Michael Nærup døde 1930 i Swansea, Wales og kaptein og fyrvokter Fredrik Wilhelm Høyer døde i 1933 i Arendal.

Storfamiliens generasjoner i ettertid har kanskje ikke fått representanter som kan sammenlignes med de forrige.. Men selvsagt kan man hos mange av dem ane det smått særegne – det å være noe for seg selv, om ikke annet. Men samholdet var borte. Enten på grunn av store geografiske avstander, som skaptet som da Sigurd Sunne slo seg ned England, Nærups i Wales, eller på grunn av tragedier som da tre av fem Michelsens barn i Arendal (samt Henrik Sunne i Amerika, Nanna og Linka Sunne på Klinkenberg) døde av tuberkulose. Atter andre i etterslekten kom til å slite med trangt utkomme som alle barna til Rudolf Michelsen, med den følge at de kom til å foreta klassereisen *ned* til arbeiderklassen. Det ble på denne måten aldri aktuelt med noen videre utvikling av familiesamvær. Storfamilien Moe fikk dermed en helt vanlig utvikling, hver del av familien hadde nok med sitt eget, en utvikling som kan føre til historieløshet i verste fall.

Historieløsheten til tross, har det vært en fascinerende opplevelse å merke at storfamiliens dager har vært mulig å rekonstruere ved hjelp



Albert Georg Huldt Ugland  
(1892-1976).

Forfatteren på Madeira der jeg fant flere minner etter *Mardøll*. Et solid trestykke var omgjort til vinpresse, en del av ankeret fungerte som smedens ambolt, her viser jeg enda et trestykke som var forbløffende godt konservert. Trestykker av lignende kvalitet fantes ikke på øya, så opprinnelsen var utvilsom. (Foto Rune A. Berg).



av en uvanlig mengde skriftlige kilder. Ved hjelp av Harald Sunne, Louis Moe, Nina Moe Leganger, Otto Hjersing, Fredrik Wilhelm Høyer og andres originale manuskripter har det vært mulig å gjenskape storfamiliens fundament og dager. Etter hvert som de store sammenhengene kom for en dag kunne jeg også stadig føye til nye manuskripter: Jeg kan nevne forfatterinnen Kari Gløersen<sup>80</sup>, en datter av Thora f. Aas (1838-1925) som også skrev (som Thoras bror igjen skrev<sup>81</sup>). Men ikke minst manuskriptene til etterkommere og slektsforskere som Harald Sunne Høydahl og Fredrik Wilhelm Guttormsen har vist meg at Fortellergleden går igjen slektsledd etter slektsledd, ganske åpenbart.

At en så stor kunstner som Louis Moe kom på besøk hvert eneste år, forhindret faktisk ikke at han ble dansk, og forble dansk. Han illustrerte danskenes Snorre, "Saxo Grammaticus", deres H.C. Andersen. Dansk ... eller var han nå det? Nei, for han har illustrert mange skjønnlitterære storverk i Norge også, men bemerkelsesverdig ubemerket! Louis Moe døde i 1945, og er fortsatt nærmest uopptaget i Norge, en godt bevart hemmelighet med andre ord. Men det skjer gledelige ting – ikke minst med den faste utstillingen i Vrådalen, "Louis Moes galleri" med initiativtakeren Svein Straumsnes. Nevnes bør Terje Bodin Larsens flotte nettside "Eros, mystikk og eventyr". Forenet fikk også Louis Moes liebhavere i stand utstillingen i 2009 "Moe og Kittelsen" i Bomuldsfabriken, Arendal. Ringstrøms antikvariat fikk gjenutgitt hans bok "Langt, langt ind i skoge" i faksimile. Jeg har underveis hatt kontakt med Aust Agder Museets gamle nestor Ulf Hamran som har tilføyd historien mange verdifulle detaljer, og som jeg håper har blitt fornøyd med sluttproduktet.

Gjennom alle undersøkelsene kom jeg også til å møte levende (og

på forhånd ukjente) slektninger på veien: Jeg traff for eksempel forhen-  
værende overlege Egil Sand, tremenning til min bestefar og ivrig slekts-  
forsker, ja av den typen som nekter å dø på grunn av slektsforskerens  
stae nysgjerrighet.<sup>82</sup> Jeg traff ikke minst den gamle gnisten Fredrik  
Wilhelm Guttormsen, barnebarn til kaptein Høyer. Selvsagt med en  
stor interesse og nysgjerrighet ovenfor sin bestefars store livsgåte: Hvor-  
for bygde han ferdig modellen? Jeg traff ikke minst etterkommerne til  
Harald Sunne Høydahl som med stor tiltro ga meg adgang til en mengde  
spennende materiale.

Jeg har reist en hel masse; ikke minst til Madeira for å oppleve  
forlisstedet til *Mardøll* utenfor landsbyen Ponta Delgada. Jeg har vært i  
Swansea. Selvsagt på Juvlandseter i Vrådalen, på gamle Klinkenberg og  
Torbjørnsbo i Arendal, i Kongsberg, jeg har vært i Son, i Drammen og  
på et utall av bibliotek, arkiv, jeg har skrevet brev, og møtt så mange  
mennesker som har bidratt med sine detaljer. Den interesserte kan jeg  
henvise til mange av artiklene jeg har skrevet underveis.

Det gjenstår bare å fortelle om hovedinspirasjonen og som kan for-  
klare min utholdenhet. Det var sønndatteren til lensmann Michelsen  
**Jenny Marie Michelsen** (1884-1947) som i sin tid fødte **Reimer Arenfeldt  
Berg** den 27. april 1906, min kjære bestefar. Man kan godt si at olde-  
mor skapte en gåte så lokkende som vel mulig med dette navnet. Det  
var for eksempel ikke gitt at han kunne fått navn etter barnefaren,<sup>83</sup>  
men han fikk nå det som en følge av de såkalte Castbergske navnlover.  
Berg-navnet var skapt kun for anledningen der barnefaren med familie  
flyttet til Amerika, så vi fant lenge ingen som het Berg, og som i hvert  
fall ikke passet.

Mellomnavnet gir også sine assosiasjoner, og her tenkte de fleste  
selvsagt på familien Arenfeldt til Gimle og Sørlandet. Vi var på sporet.  
Fornavnet er ikke helt vanlig det heller: Rei – mer. “Rei” er på spansk  
konge og “mer” er jo hav. Havets konge. Enda mer sørland, så vi ble  
ikke overrasket da endelig slekten til faren ble utredet, nemlig at de  
kom fra Flekkerøy, Kristiansand og Søgne. Farfar selv, som fulgte meg  
til statsarkiv og riksarkiv, hadde fått et mer tankefullt oppsyn. Han  
gjentok navnene Sunne og Moe for seg selv. Han fikk snart en kon-  
kurrent i kaptein Høyers modell av *Mardøll*, for bestefar bygde også  
modeller, blant annet den berømte kaptein Cooks *Endeavour*, og det er  
rart med denne husken når den får ekstra påminnelser ...

Ja, for det var noe kjent i alt dette vi fant i arkivene; han hadde hørt  
historiene, men glemte dem. Dessverre fikk ikke farfar med seg alle  
detaljene, alle funnene jeg etter hvert gjorde (puslespillet varte i mange  
år), men han har vært en fin samtalepartner allikevel – som jeg henvender  
meg til: Nå har han fulgt denne historien til ende, ja denne historien  
som knytter oss til den store sjøfartsbyen Arendal, og Reimer “Havets



Min bestefar, Reimer Arenfeldt Berg,  
eller «Havets konge». Vi har en slags  
kontakt enda bestefar og jeg, og han  
er godt fornøyd nå, når historien  
endelig er fortalt. (Foto Rune A. Berg).



konge” Arenfeldt Berg, som ikke er i slekt med Arenfeldt’ene på Gimle, men som fikk navnet som et minne om at han er født i Moss, på Konvensjongården der general Arenfeldt skrev under på papirene som betød fred og union med Sverige i 1814, der Otto og Caroline Hjersing (hun født Sunne og oppvokst hos mine oldemors bestefar lensmann Michelsen i Hølen), bodde. Jeg har stilt ham spørsmålet: Hva syns du farfar? Holder det? Har jeg fått med alt? Ser jeg ikke et ørlite blunk fra bildet jeg har av ham på veggen?

### Utrykte kilder

Avisklipp, diverse samlet ang. modellen *Mardølls* utstilling i Oslo 1913  
Folketellinger 1875

Guttormsen, Fredrik Wilhelm “Min bestefar” – privat eie

Halling, Honoratus – brev Håndskriftsamlingen Nasjonalbiblioteket, Oslo

Hjersing, Otto (1876-1881) Kopibok – privat eie

Høydahl, Harald Sunne “Familien Sunne” – privat eie

Høyer, Fredrik Wilhelm (1913) “Min livsførsel” Aust-Agder-Arkivet

Høyer, Fredrik Wilhelm (1913) “Modellens historie” Aust-Agder-Arkivet

Ministerialbøker for Arendal, Fjære, Froland, Strømsø, Borge

Moe, Louis (1911) “Min far” – i Terje Bodin Larsens eie.

Sunne, HAC (1873-79) Kopibøker – Norsk Sjøfartsmuseums Arkiv, Bygdøy

### Litteratur

Berg, Rune Arenfeldt (1993) “På sporet av *Mardøll* av Arendal» *I*: Norsk Sjøfartsmuseums årbok

Berg, Rune Arenfeldt (2007) «Louis Moe og Telemark» *I*: Telemark historie nr. 28

Berg, Rune Arenfeldt (2008) «Arbeiderpresten Honoratus Halling» *I*: Groruddalens historielags årbok

Berg, Rune Arenfeldt (2011) “Seilskutetiden i Gausdal” *I*: “Minnebok frå Gausdal” : Gausdal historielags årbok

Bodin Larsen, Terje (2010) “Eros, mystikk og eventyr : Louis Moe og hans kunst” URL:

[www.vineta.no/louis\\_moe.html](http://www.vineta.no/louis_moe.html)

Bjørnson, Bjørnstjerne (1872) “Sigurd Jorsalfar : skuespill”



Bull, Henrik Johan (1922) "HAC Sunne" *I*: Morgenbladet (utklipp i Nasjonalbiblioteket)

Garborg, Arne (1899) "Den burtkomne Faderen"

Gløersen, Karin (1951) "... og så gled båten ut i sjøen" – roman

Hoem, Edvard (2009) "Villskapens år : Bjørnstjerne Bjørnson 1832-1875"

Holtmark, Anne (1970) "Norrøn mytologi : Tru og mytar i vikingtida" Oslo : Det Norske Samlaget

Kløvstad, Jan (2000) «Ild, begeistring og varme : Ivar Fløistad, Viggo Ullmann og folkehøgskolen i Austre Moland 1873-75» Tvedestrand : Tvedestrand boktrykkeri

Linnestad, Bjørn (1981) "Vestby og skutene"

Moe, Bjørn (1947) «Louis Moe (1857-1945) og hans kunst» København , Hagerup

Vestlandske Tidende (1965) "Arendalsmannen Louis Moe ble en av Nordens største eventyrtegnere" [signatur: Trawler], nr. 271, mandag 22. novbr. 1965

Weierholt (1959) "Austre Moland : ei bygdebok"

Winchester, Simon (2011) «Atlanterhavet : En biografi» Oslo : Font forlag




Worm-Müller, J. S. (1921-53) "Den norske sjøfarts historie : fra de ældste tider til vore dage" bind IV Kristiania : Steenske forlag

Zweig, Stefan (1952) "Det første ord over oseanet" *I*: Evige øyeblikk S. 137-158

## Noter

- 1 Tidligere artikler om storfamilien har stått i Aust-Agder-Arv 2009, 2010 og 2011.
- 2 I følge Sunne selv i hans selvbiografi «Livserindringer».
- 3 Oluf Onsum startet det senere så store Kværner bruk i Christiania.
- 4 Bilbrevets dato er 8/8 1873.
- 5 Sunne, HAC i hans «Livserindringer».
- 6 Suez kanalen ble åpnet i 1869, men like hurtig stengt.
- 7 Linnestad, Bjørn "Vestby og skipene".
- 8 Muntlig overlevering forteller om denne nidvisen, uten at noen har vært i stand til å huske teksten. Så var den altså ikke fengende nok?
- 9 Senere mottok Georg Moe Geuferkorset for sin innsats.
- 10 I Norge fikk vi den store "Signalfeiden" der Bjørnstjerne Bjørnson i likhet med danskene ønsket de franskes seier, men der han samtidig ønsket å fremheve også det tyske standpunkt. Til danskens store skuffelse, og ikke minst sinne.
- 11 Slik Louis Moe har nedtegnet navnene i sin minnebok "Min far".
- 12 Opplysning gitt av Harald Sunne Høydahl.
- 13 Og som vi også ser hos Bjørnstjerne Bjørnson.
- 14 Sitat Moe, Louis "Min far".
- 15 Sitat Høydahl, Harald Sunne "Familien Sunne".
- 16 Kløvstad, Jan «Ild, begeistring og varme».
- 17 Ytterligere beskrevet i senere kapitler.
- 18 Jfr. Halling, Honoratus, brev.

- 19 Gisle Johnson styrte Menighetsfakultetet og var motstander av Grundtvig.
- 20 Jfr. Weierholt (1959).
- 21 Sitat fra Weierholt, som igjen siterer Dietrichson.
- 22 Sitat Weierholt.
- 23 Opplysning i Kløvstad, Jan «Ild, begeistring og varme», som ikke oppgir hva menigheten reagerte på, bare at bildet senere kom til Stokken kirke, der det henger den dag i dag.
- 24 Fra Louis Moes manuskript “Min far”.
- 25 Se Aust-Agder-Arv for år 2011, artikkel nr III om storfamilien.
- 26 Sitat og opplysning hentet fra et notat i Morgenbladet 2. 7. 1882.
- 27 Høyer, Fredrik Wilhelm “Min livsførsel”.
- 28 Undersøkelsene er utført av Guttormsen, Fredrik Wilhelm, og presentert i manuset “Min bestefar”, se kildehenvisninger.
- 29 Høyer, Fredrik Wilhelm “Modellens historie”.
- 30 Høyer “Modellens historie”.
- 31 Sitat Sunnes kopibøker.
- 32 Zweig, Stefan (1952).
- 33 Sitat «Modellens historie» F. W. Høyer.
- 34 Gausdølen som ble nabo med Bjørnstjerne Bjørnson da han flyttet til Aulestad. Det var også Per Bø som ga jord til Folkehøgskulen Vonheim der bl.a. Christopher Bruun hadde sitt virke.
- 35 Sitat Sunnes kopibøker.
- 36 Sitat Bjørn Moe “Louis Moe og hans kunst”.
- 37 Brevet var stilet til vennen Peter Wølner som oppga sin sin stilling i byen og bosatte seg i København.
- 38 Sitat Sunnes kopibøker.
- 39 Sønn av garver Carl Arnesen og Anne Caroline f. Sollie, søster til Mads Andreas Sunnes hustru.
- 40 Sitat Sunnes kopibøker.
- 41 Se slektsoversikten del II.
- 42 Ministerialboken for Strømsø.
- 43 Fra avisclipp.
- 44 “Min livsførsel” og “Modellens historie” skrev Høyer på oppfordring av Sjøfartsmuseet i Oslo.
- 45 Alle sitater ovenfor fra Sunnes kopibøker.
- 46 Berg (2011) artikkel i årboken for 2011: “Minnebok fra Gausdal”. En loggbok etter en av disse «dølene» forteller om denne jomfrureisen med *Guldbringa*.
- 47 Sønn av tømmermann på Sæveli verft som var med på å bygge “Guldbringa”. Kaptein Johannesen med familie flyttet siden til Boston, Amerika.
- 48 Hjersing, kopibøker. Personhistoriker M.B. Landstad fra Moss overleverte undertegnede disse (1994) da han forsto hvilken plass Hjersing hadde i den storfamilære sammenheng.
- 49 Det var på Randersgården i Hølen, tvillingbyen til Son, kun atskilt av elva Såner, Fredrik Michelsens to døtre skulle giftes, Fredrikke med kaptein Høyer og Dora med fotografen Mads Endre Olsen, sønn av portrettmaler Christian Olsen.
- 50 Anna Michelsen er søster til Fredrikke og Dora, gift med kaptein Michelsen i Arendal. Anna Michelsen bestyrte en musikkhandel på Tyholmen.
- 51 Sitat Sunnes kopibøker.
- 52 Hjersing kopibøker.
- 53 Sitat Guttormsen “Min bestefar”.
- 54 Høyer “Modellens historie”.
- 55 Sitat brev Sunnes kopibøker.
- 56 Se Berg (2011) der det også fremkommer en dagbok fra første ferden med *Guldbringa*.
- 57 Sitater fra Sunnes kopibøker.
- 58 Sitat Worm-Müller.
- 59 Sitater Sunnes kopibøker.
- 60 En formulering av HAC Sunne.
- 61 Sitat Worm-Müller.
- 62 Sitat Sunnes kopibøker.

- 
- 
- 
- 63 Vestlandske Tidende (1965).  
64 Moe, Louis “Min far”.  
65 Sitat Bodin Larsen, Terje.  
66 Bildet henger i dag på Langsæv, på Aust-Agder kulturhistoriske senter.  
67 Moe, Louis, “Min far”.  
68 Sunnes kopibøker.  
69 Folketellingen 1875 for Borge.  
70 Sitert rapport i Sunnes kopibøker. Om forliset se for øvrig Berg (1993) som forteller om et besøk på Madeira og Ponta Delgada; stedet der *Mardøll* fant sin skjebne.  
71 Høyer “Modellens historie”.  
72 Høyer “Min livsførsel”.  
73 Sunnes kopibøker.  
74 Gustav døde i en ulykke til sjøs 1910.  
75 Morgenbladets journalist var Bull, H J.  
76 Det var Arendals egen avis “Vestlandske Tidende” som besørget utgivelsen.  
77 Sitat Høyer “Modellens historie”.  
78 Se også Berg, R. A.s artikkel «Louis Moe og Telemark».  
79 Sitat Moe, Bjørn.  
80 “... og så gled båten ut i sjøen” om Klokkerud og lensmann Aas  
81 Aas, P.E skrev for “Illustreret Nyhedsblad” om Tuddal i Thelamarken, men døde så alt for ung.  
82 Egil Sand var nær innpå de 100 da han endelig måtte gi tapt.  
83 Jenny Marie Michelsen og Aanon Ludvigsen Berg var ikke gift.