

# Seglskøyte pressa på land av vinden

## Sailing-smack caught on a lee-shore

I 1856 vart seglskøyta «Forsøket» pressa på land ved «Fanøvaag under Batalden». Det er usikkert om dette var eit lossementfartøy eller ei skøyte som var på veg til Batalden for å laste sild. I alle høve var det kraftig vind, og fartøyet klarte ikkje å manøvrere seg fram i det tronge farvatnet. Mannskapet vart berga. (Munnleg overlevering.)

### Summary

In 1856 the sailing-smack *Forsøket* was caught on a lee-shore at Fanøy in Batalden. In strong winds the vessel was unable to manoeuvre in the shoal-waters. All hands were saved. (By word of mouth.)

## Jakt forliste – lasta berga

### A fore-and aft sloop sank – the cargo was salvaged

I 1857 forliste jakta «Prøven» i Batalden. Båten tilhørde eitt av selskapa som hadde saltebu i Batalden og hadde lasta sild for Haugesund. Truleg var det dette fartøyet som rende seg på land på Fanøya, om lag rett vest for der butikken ligg i dag. Denne søre delen av Fanøya er som ei smal tunge langs Søre Fanøyvåg. På vestsida av denne tunga går berghamrane for det meste rett i sjøen. Denne dagen var vêret dårleg, med kraftig vind frå sør eller vest. Fartøyet greidde ikkje å komme seg klar av land og rende seg rett i hamrane og sokk. Alle mann vart berga. (Munnleg overlevering.)

### Summary

A fore-and aft sloop loaded with herring ran aground on the rocks south of Fanøy and sank. All hands were saved. The spot where the boat sank lies directly west of where the shop stands today. The vessel was most likely the *jakt Prøven* in the year 1857. (By word of mouth.)



«Palermo» si første heimehamn var South Shields ved Newcastle i England. Måleriet er frå 1859, og viser mange fartøy på hamna i munningen av elva Tyne. Det ligg ein bark og lastar kol ved kaia, mens det mellom anna ligg ein brigg for anker til høgre i elveløpet. Båtane er pryda med flagg for å feire opninga av det nye hamneområdet Tyne Dock. Måleri av John Scott, South Shields. Frå samlinga til Tyne and Wear Museums, Newcastle, England.

The first home-port of the *Palermo* was South Shields near Newcastle in England. The painting is from 1859 and portrays many ships in the harbour at the mouth of the river Tyne. A barque is loading coal at the quayside whilst a.o. a brig is lying at anchor to the right in the river. The vessels are decorated with flags to celebrate the opening of the new harbour area Tyne Dock. Painting by John Scott, South Shields. From the collection of Tyne and Wear Museums, Newcastle, England.



## Spøkelsesskipet «Palermo»

### *The ghost-ship Palermo*

Det mest myteomspunne forliset som har skjedd ved Batalden, var då barken «Palermo» kom drivande inn frå havet den 2. mars 1857. Skipet var bygd i 1844 på South Shore i Sunderland, like ved Newcastle på austkysten av England. Robert Grey var ansvarleg for byggjinga av denne barken som var kontrahert av firmaet Middle Dock Corporation of South Shields. Elva Tyne renn gjennom Newcastle, og South Shields er områda på sørsida av elvemunningen der elva renn ut i Nordsjøen. Middle Dock

Corporation eigde eit skipsverft og hadde fleire seglskip, og dreiv mellom anna med import av trelast.

«Palermo» var 93,7 fot lang og 23,3 fot brei. Som bark var skipet rigga med tre master. Dei to fremste mastene var fullrigga med skværsegl og rær, mens aktermasta var gaffelrigga. Nettotonnasjen var 315 engelske ton, der eitt slikt ton seinare vart det same som eitt registerton. Lengda på ein bark var typisk frå 120 til 160 fot, men mot slutten av seglskutetida vart det bygd barkar på over 350 fot. Slike store barkar hadde fleire enn to fullrigga master. I alle høve var «Palermo» ein liten bark. Båten var imidlertid bygd for å sigle på dei store verdshava, og som ny i 1844 tok «Palermo» del i det store



guanorushet til øya Ichaboe på Namibia-kysten, mest heilt sør i Afrika.

Nokre år tidlegare hadde det vorte oppdaga store mengder fuglegjødse på denne øya som berre er 65 mål stor. Det vart sagt at det låg eit åtte meter tjukt lag med guano over heile den vesle øya. Dette førde til eit stort rush med seglskip i 1843, og to år etter besøkte så mykje som 450 skip øya og 6 000 mann var i arbeid med å grave ut guano. Seglskipa førde guanoen til Europa, der den vart nytta som gjødse i jordbruket. På desse første langturane med «Palermo» hadde kaptein D. Soutar kommandoen om bord.

Etter 12 år i fraktfart for Middle Dock Corporation skifta «Palermo» eigar då John Cleugh kjøpte fartøyet. Cleugh budde i Hartlepool lenger sør på kysten, og dette vart no den nye heimehamna for «Palermo». Kjøpet skjedde 4. januar 1856, men det skulle syne seg at seglskipet berre fekk vel eitt års drift under den nye eigaren før tragedien ramma både fartøy og besetning.

På denne skjebnesvangre turen i 1857 førde ein av John sine søner «Palermo». Han heitte William Cleugh og var ein av familiens mange søner som hadde havet som leveveg. I januar 1857 låg seglskipet inst i Austersjøen og lasta furubjelkar og furuplank i byen Narva. Byen ligg i dag i Estland, heilt på grensa

*I januar 1857 lasta «Palermo» furuplank og bjelkar i den russiske byen Narva, inst i Austersjøen. Motivet syner byen på første halvdel av 1860-talet. Narva ligg åtte nautiske mil inne i landet, og dampflepebåtar taua tidlegare seglfartøy opp elva og fram til hamna. I dag ligg Narva i Estland. Stålstikk basert på teikning av den baltisktyske teiknaren og billedhoggaren Wilhelm Siegfried Stavenhagen, Mitau, Russland.*

*In January 1857 the Palermo loaded pine-planks and beams in the Russian port of Narva, innermost in the Baltic Sea. The motive shows the town in the first half of the 1860s. Narva lies eight nautical miles inland and steam-tugboats towed sailing vessels up the river to the harbour. Today Narva lies in Estonia. A steel engraving based on a drawing by the Baltic-German artist and sculptor Wilhelm Siegfried Stavenhagen, Mitau, Russia.*

mot Russland. Då «Palermo» henta lasta si var Narva russisk. Før denne turen austover hadde William Cleugh teke over eigarskapet av barken.

Også andre engelske fartøy var i området på same tida som «Palermo». I slutten av november 1856 hadde heile fire seglskip forlist samstundes i nærleiken av Narva. Fartøya var the «Leviathan» som kom siglande frå Frederikshavn i Danmark, den tremasta barken «Halcyon», «Highland Mary» og «I. O.» som alle tre hadde teke om bord last på den vesle øya Kronstadt like ved St. Petersburg i Russland. «Halcyon» var bygd i Hull i 1825 og



hadde ein tonnasje på 359 tonn, og var dermed litt større enn «Palermo». Barken var eigd av firmaet Torr and Company, og året før hadde skipet vore til New York med last.

Mannskapet frå «Halcyon» vart alle berga, og hadde fått skyss med ei seglskute sørvestover til hamnebyen Memel. Denne byen ber i dag namnet Klaipeda og ligg i Litauen. I Memel venta dei på eit skip som kunne føre dei heim til England. På veg frå Narva sette derfor «Palermo» kursen innom Memel, og den 15. januar tok dei om bord fire av besetningsmedlemmane frå «Halcyon». Dei skulle vere med «Palermo» til England som passasjerar. Desse fire sjøfolka var George Gibson, Joseph Bell, George Storey og John Wislop. Siglinga tilbake over Austersjøen gjekk normalt og den 31. januar passerte «Palermo» Helsingør med kurs nordover.

Målet var byen Sunderland på austkysten av England. Men «Palermo» var ikkje før kommen ut i Nordsjøen, før eit forrykande uvêr braka laus. Veldige vindar og knusande sjøar herja med seglskipet, og før barken rakk fram til England hadde alt av både ståande og løpande rigg gått overbord. Utan rigg hadde det vore uråd å styre skipet, og vind og straum hadde dermed bestemt kursen vidare. Uvêret hadde også reinska fartøyet for alle dekkshus og delvis fylt lasterom og bustadkvartera under dekk

*Den engelske tremasta barken «Halcyon» av Hull var litt større enn «Palermo», men elles likt bygd og rigga. Seglskipet forliste i Austersjøen i slutten av november 1856, ei tid før «Palermo» kom til området. Fire av mannskapet på «Halcyon» tok om bord i «Palermo» for å vere med heim til England. Måleri av «Halcyon» frå 1832 ved Thomas A. Binks. Frå The Bridgeman Art Library, West Yorkshire, England.*

*The English three-masted barque Halcyon of Hull was slightly larger than the Palermo but similarly constructed and rigged. The ship foundered in the Baltic Sea at the end November 1856, some time before the Palermo arrived in this area. Four of the crew of the Halcyon joined the Palermo for the return voyage to England. Painting of Halcyon from 1832 by Thomas A. Binks. From the Bridgeman Art Library, West Yorkshire, England.*

med sjø. Sjøane hadde også feia delar av mannskapet på havet.

«Palermo» hadde derfor vore lenge i drift før fartøyet kom drivande inn ved Garbåane, omlag tre nautiske mil vest for Likkje-Batalden. På dette tidspunktet hadde det gått vel ein månad etter at seglskipet si ferd over Nordsjøen tok til. På grunn av det vassfylte skroget låg det meste av proviantlageret under vatn, og mangel på mat hadde fort gjort seg gjeldane om bord.

Denne måndagen, den 2. mars 1857, observerte losen Jan Lyder Bertelsen (f.1815) i Store-Batalden den havarerte barken, og han såg straks at mastene mangla. Eit seglskip utan rigg var eit uvanleg syn og Jan Lyder tok med seg fire karar ut i losbåten for å sjå nærare på det framande skipet. Dei fire var Lars Frantzen, Gunder Bendiksen, og Jan Lyder sine søner Bertel og Lars. Då dei nærma seg fartøyet hørde dei skipsklokka sine slag etter som skipet slingra i den grove sjøen. Seglskipet låg tungt i sjøen, og det var ikkje teikn til liv om bord. Namnet «Palermo» var måla på akterenden av skipet. Det var med spaning Jan Lyder entra det framande fartøyet.

Oppe på dekk fekk losen meir overblikk over situasjonen. Den eine masta var knekt ved dekk, og berre stumpane stod att av dei to andre. Baugsprydet var også brote av, men den inste delen var i behald. Mannskapet hadde gjort forsøk på å sette opp ein naudrigg, men no var det berre restane igjen av denne. Det meste av dekkshus var anten borte eller rasert av grov sjø, men delar av ruffen akter stod igjen. Her hadde det vore spent opp ein bit av eit segl for å gje litt le, men det var no heilt «sønderspliddet». Jan Lyder fekk ei stor overrasking

*Hard vind og grov sjø har forseгла lagnaden til mangt eit seglfartøy. «Palermo» var nærast eit vrak då det kom drivande inn mot Batalden den 2. mars 1857. Det neste døgnet dreiv skipet vidare og enda i fjøra ved Søre Kvanhovdevika på øya Hovden. Dette biletet syner eit anna seglfartøy i om lag same situasjon. Barken «Hansy» av Fredrikstad forliste ved Penolver Point i Cornwall, England den 3. november 1911. Fartøyet var undervegs med trelast frå Sundsvall i Sverige til Sydney i Australia. Barken var bygd i Dumbarton, Skottland i 1885 og hadde opphavleg namnet «Aberfoyle». Då bergingsmannskapet kom til to dagar etter forliset fann dei to sovande geiter i mannskapslugaren. Foto utlånt av Bergens Sjøfartsmuseum.*

*Strong winds and heavy seas sealed the fate of many a sailing-ship. The **Palermo** was to all effects a wreck when she drifted in to Batalden the 2nd of March 1857. During the night and the following day the ship drifted further and stranded at Søre Kvanhovdevika on the island of Hovden. This picture shows another sailing-ship in a similar situation. The barque **Hansy** of Fredrikstad was wrecked at Penolver Point in Cornwall, England on the 3rd of November 1911. The ship was under way from Sundsvall in Sweden with deals for Sydney in Australia. The barque was built in Dumbarton, Scotland in 1885 and was originally named **Aberfoyle**. When the salvage men arrived two days later they found two goats asleep in the crews' quarters.*





då han gjekk akterover på dekk. Oppi restane av ruffen låg det seks døde personar! Det skulle syne seg at desse var dei siste som var att av det opphavlege mannskapet på 11 mann og dei fire passasjerane frå «Halcyon».

«Samtlige de Liig vore aldeles stive og livløse da losen fandt dem. Det forekom efter deres Stilling at dømme at efter hvert som de havde merket Dødens Nærmelse, havde de lagt seg ved siden af hinanden paa en Presenning. To af disse Liig, der var forsynede med de daarligste Klæder, lugdede allerede og saae ud til at have lagt som Liig omtrent 8 dagers Tid. Der vistest intet ytre Tegn paa disse Liig hvoraf man kunde antage at de paa en voldelig Maade være bragt af Dage. Losen maa antage at Kulde og Mangel på Føde var deres eneste Dødsarsag.»

Sia det nærma seg kveld og mørke, var dette ikkje akkurat stunda for filosofiske betraktningar. Jan Lyder drog lika bort til rekka og låra dei ned i den ventande losbåten. Det eine liket var svært tungt og den 42 år gamle Lars Frantzen måtte om bord i «Palermo» for å hjelpe Jan Lyder å få dette opp på rekka og ned til karane i losbåten. På folkemunne seiast det at det også var eit sjuande lik om bord i «Palermo», og at dette vart mist i havet under berginga. Dette finst det ikkje noko grunnlag for i rettsdokumenta og det er frå første stund av berre seks lik som er omtala.

Det var dårleg vêr og det tok tid å berge dei døde sjøfolka, og «da Fartøiet havde blit ført omtrent 1/2 Miil indover mot Land, kunde de ei paa Grund af det stormende Veir længre holde sig om bord, især da de sterkt nærmede sig Brændingerne paa sydsiden af Garboene omtrent en god norsk Miil fra Land og Natten faldt paa. De drager derfor i Land med Liigerne, der ere begravet paa Kinns Kirkegaard efter at de i 3 Dager laae hos losen.» Losbåten var ein seksæring, og siglturen inn att til Batalden i mørke og dårleg vêr med til saman 11 personar om bord måtte ha kravd godt sjømannsskap.

Deretter fortsette «Palermo» si einsame ferd. Skipet gjekk klar av alle brott og dreiv vidare nordover og runda inn mellom Store-Batalden og Aralden. Vel eit døgn seinare dreiv fartøyet opp i fjøra ved Søre Kvanhovdevika på øya Hovden, og skroget fekk betydelege skadar. Søren Andersen frå husmannsplassen Kvanhovden var den første som oppdaga den stranda barken. Eit samtidig brev til fogden skildrar hendinga slik:

«Den 4de Marts 1857 ved Middags Tider begav Huusmand Sören Andersen Hovden sig op paa en liden forhøining i Nærheden af sit Hjem, herfra opdagede han paa den nærved beliggende Qvanhovdebugt Vraget af et Skib der ved den stærke Søgang som paa den Dag faldt ind over Bugten dreves frem og tilbage, i det, det snart törnede mod Klipperne der paa begge Sider omgiver denne, snart huggede i Bunden, uden dog at blive staaende fast. Da han var bleven dette var, begav han sig afsted til Samson og Didrik Hovden hvilke ved at modtage Underretningen i forening med nogle af deres Folk fulgte tilbage til Strandingsstedet hvor Vraget fremdeles laa og drev som ovennævnt. Denne Dag var det imidlertid saadan Storm og Søgang at det ikke var mulig at foretage andet til Bjergningen end at bringe paa land flere Tylfter Planker og Tømmer der drev over bord fra Fartøiet og selv dette var forbundet med Fare paa Grund af Brændingens Voldsomhed.

Den 5te Marts begav atter forannævnte Personer, i forening med flere som Samson og Didrik Hovden i saadan Hensigt havde leiet, sig til Strandingsstedet. Vraget var da de om Morgenen ankom dertil blevet staaende fast i Bunden paa Grund af stor Ebbe, dog var det fremdeles en særdeles vanskelig og farlig Sag at borde det, da Söen gikk lige høi som den foregaaende Dag. Endelig lykkedes dog dette ved Hjælp af en Plankebro saavidt, at man fik bragt i Land 2 Kjættinger og 2 Taug og derved Fartøiet sikkert fortøiet, hvorefter Bjergningen af de Materialene der efterhaanden skylledes over bord fortsatte.»

Fjøra på Søre Kvanhovdevika består av grov rullestein, og gjev ikkje nokon nåde til gjenstandar som driv i land. I det stormande vêret og den grove sjøen fekk «Palermo» svært hardhendt handsaming. Etter nokre dagar i fjøra var «hele Bunden knust og borte lige op over Vandgangen». Folka i området berga stadig vekk på land plank og bjelkar som sjøen vaska ut av skipet. Fire dagar etter strandinga bles det opp til ein kraftig austleg storm, og alt trevirke som enno ikkje var berga på land dreiv til havs og forsvann.

Her i fjøra på Hovden enda no det stolte skipet «Palermo» sine dagar. Etter nokre dagar betra vêret seg så mykje at folk kunne ta seg om bord i vraket utan å risikere liv og helse. Den første som fekk høve til å gjere grundige undersøkingar om bord var den 34 år gamle Lars Arnesen frå Kittang. Då han gjekk

1857

## Begrav

Nr	Den op- givne Dødsdag.	Begravel- ses-Da- tum.	Den Begravedes fulde Navn og Stand.	Alder.	Dpholdssted
88.	19 <sup>de</sup> Septbr.	25 <sup>de</sup> Septbr.	Guansmannbrud Birte Luwe	52.	Ute-Froien

7<sup>de</sup> Novemb. Josephus 6 Lig, iland-  
i Kinn  
bragt for et forlist en-  
gelsk Skib.

ned akterluka møtte han eit syn som gjorde han temmeleg overraske. Der hang «Laaret, Leggen og Foden af et Menneske. Hele Benet var sammenhengende og saa ud som om det havde været afskaaret oppe under hoften. Der vistest intet spor paa det, der kunde tyde paa at der var spist deraf.»

Dette var bokstaveleg talt ikkje akkurat kvardagskost for ein øybuar, og funnet av foten førde til mykje avhøyr og ei grundig gransking av heile forliset. Kva som hadde gått føre seg kom no klarare fram i dagen. Etter at «Palermo» sin rigg og dekkshus var gått over bord, hadde skipet begynt på si planause og langsame drift for vêt og vind. Noko av provianten forsvann i havet saman med dekksbyssa, og hovudproviantlageret under offiserane sitt bustadkvarter akter vart vaska ut eller øydelagt av sjø. Etter kort tid hadde maten om bord teke slutt, og på denne årstida tok det ikkje mange dagar før dei første av mannskapet svalt eller fraus i hel. Resten av besetninga måtte då ta stilling til eit klassisk dilemma: Anten ete kjøtet av dei døde kameratane og halde seg i live til dei eventuelt vart berga, eller gå den sikre sveltedød i møte. Funnet av menneskefoten syntte i alle høve at nokre av mannskapet hadde valt å ikkje la seg svelte i hel med det første.

Lenmann i Kinn, Ludvig Andersen Tyvold, vart raskt kopla til forliset, og tok mange avhøyr. Han undersøkte også dei døde sjøfolka, og fekk stadfesta identiteten til to av dei. På eitt av lika fann han ei engelsk bønnebok med innskrifta «Joseph Bell, Slot

Dei seks døde sjøfolka frå «Palermo» låg tre dagar i eine sjøbua i Store-Batalden før dei vart frakta til Kinnakyrkja og gravlagte der. Av ukjende grunner skreiv presten dei inn i kyrkjeboka først den 7. november 1857, over eit halvt år etter jordfestinga. I kyrkjeboka kan ein lese følgjande innskrift: «7de Novemb i Kinn. Jordfestede 6 Lig, ilandbragte fra et forlist engelsk Skib.» Frå original hos Statsarkivet i Bergen.

The six dead seamen from the *Palermo* lay for three days in one of the fishermen's huts on Store Batalden before they were taken to the Kinn church and buried there. For unknown reasons the minister did not enter the burial in the church book before the 7th of November 1857, more than six months later. One may read the following inscription in the church book: "7th November on Kinn. Buried six bodies brought ashore from an English shipwreck."

Street, Hull 1840» og eit notat datert 17. desember 1856 som stadfesta at denne sjømannen hadde vore mannskap på den forliste barken «Halcyon» av Hull. På eit anna lik var det eit dobbelkapsla lommeur av sølv med inskripsjonen «J. Buxton». Joseph Bell var den einaste av mannskapet på «Halcyon» som vart identifisert. At «Palermo» hadde fire personar frå eit anna skipsmannskap om bord gjorde tragedien ved forliset enda større.

Reiaren John Cloug tapte både ein son og eit skip han hadde eigd inntil nyleg ved «Palermo» sitt forlis. Begge delar var eit hardt slag for den no 88 år gamle faren, men føydde seg dessverre inn i rekka av liknande hendingar. Cloug hadde mange søner, og

William var no den ellefte sønen som døydde frå han. Fleire av dei andre sønene hadde også mist livet på havet. Om ikkje dette var nok, miste William også ein son like før «Palermo» sigla frå Memel.

At John Cleugh overlevde alle sine søner hadde mykje å gjere med måten han dreiv reiarverksemda si. John hadde for vane å kjøpe opp eldre seglskip og sette dei i fraktfart rundt om i verda. Han gav ordre om hard drift med kortast mogleg tid mellom hamnene, og det er fleire døme på at skipa han eigde sigla riggen over bord og forliste. William Cleugh var mellom anna kaptein på seglskipet «Baldon» i fem år. På ein tur frå hamnebyen Windau i noverande Latvia til Hull i England hausten 1845, sigla dei riggen over bord i hardt vêr. Etter kvart måtte skipet forlatast, og mannskapet berga seg i lettåtane 80 nautiske mil frå St. Abbs Head på søraustkysten av Skottland. Etter ei tid vart alle tekne om bord i eit anna skip og kom seg velberga i land.

Når Cloug sine søner jobba om bord på dei gamle seglskipa med slik hard drift, vart det dessverre stort svinn i den mannlege delen av familien. Slik type rovdraft på både skip og mannskap er utenkjeleg i dag, men var nok dessverre ein del av ein hard og brutal kvardag skipsmannskapa opplevde før.

Tragedien ved «Palermo» sitt forlis var stor både menneskeleg og materielt sett, og fekk derfor omtale i ein lengre artikkel i *The Times*, den største avisa i England. I artikkelen stod mellom anna: «It is supposed that the principal portion of her crew was swept off her deck in the fearful gale that raged shortly after she passed Elsinore, and that, the provisions and other stores having been washed out of her along with the roundhouse, the poor fellows found dead on board had perished of cold and hunger. Captain W. Cleugh was the last of 11 fine stout men whose death his poor old father has to lament. Several of them perished at sea. The captain also lost a fine young man, a son, before the vessel left Memel.»

Omsett til norsk vert omtalen om lag slik: «Truleg har det meste av skipet sitt mannskap vorte feia av dekket i den overhendige stormen som herja like etter at barken hadde passert Helsingør, og dei stakkars karane som vart funne døde om bord hadde omkomme på grunn av kulde og svolt fordi proviantlageret og andre forsyningar vart vaska på havet saman med poophuset. Kaptein W. Cleugh var den siste av 11 staute menn som den stakkars faren opp-

levde å miste. Fleire av dei omkom på havet. Kapteinen miste også ein god ung mann, ein son, før fartøyet forlet Memel.»

Lensmann Tyvold hadde oppsyn med «Palermo» etter at skipet hadde drive i land, og han organiserte også berging av lasta. Barken var fullasta med bjelkar og plank frå dei russiske skogane, og det tok lang tid å få på land dei store mengdene med trelast. Etter at mellom 12 og 17 mann hadde jobba i over 14 dagar var det framleis meir av lasta igjen om bord. Karane hadde då berga på land mest 700 furuplank og 100 svære bjelkar. Det var til dels grove dimensjonar, med bjelkar som var opptil 14 meter lange og frå 11 til 16 tommar i firkant. I tillegg til all trelasta vart mellom anna delar av skipet si kahyttinnreiing, ei skipsklokke, diverse jernhakar, tre varpanker, kjettingar, trosser og tre fortøyingsanker berga. Resten av trelasta hadde så grove dimensjonar og var så vassdrukken og tung at det var uråd å berge meir på land utan å hogge skroget i stykke eller velte det over på sida.

«Palermo» var forsikra hos eit selskap i South Shields, og assurandøren vurderte først å bringe den forliste barken heim til England. Men med meir inngåande kjennskap til skadeomfanget innsåg dei etterkvart at dette var uaktuelt. Alexander Grieg, kjøpmann og britisk visekonsul i Bergen, representerte assurandøren lokalt. Han hadde diverse korrespondanse med både sorenskrivar og fogd. I eit brev bed han fogden om tilstandsrapport på vraket: «Det vil være mig kjærnt at höre de nærmere Omstændigheder ved dette Vrag, og i Haab om at de vil bære mig med nogle Linier denne Sag betræffende, forblir jeg Deres ærbødige Alexr. Grieg, British Vice Consul.» Til sist vart den stranda barken lyst ut på auksjon. Resterande del av lasta om bord skulle også auksjonerast bort samstundes. Datoen sette dei til 6. mai.

På auksjonen i Hovden den 6. mai fekk handelsmann Carl Thorsen frå Stavanger tilslag på vraket av «Palermo» og resterande ladning om bord. Prisen for dette enda på 526 spesidalar. Thorsen kjøpte også begge hovudankera og fire mindre anker, ei mengd med plank og bjelkar, og diverse anna. Til saman handla han for mest 1400 spesidalar, svarande til vel tre millionar kroner i 2008. Totalt kom det inn 2068 spesidalar på auksjonen, og Thorsen var i særklasse den ivrigaste kjøparen. Carl Thorsen leigde folk til demontering av skroget, og det vart sagt at

# Bogh. Auctionsplacat.

Tusdagen den 6te Mai anstundende fra Kl. 9 Formiddag vil Auktion, ifølge Rekvifition fra det Offentlige, blive afholdt paa eller ved Gaarden Hofden i Kinn over Braget af et dertil den 5te f. M. indstrandet Skib „Palermo“ samt over Sammes Inventarium og Ladning. Af Inventariet fremhæves: 3 Fortøiningsankere, hvoraf de tvende med Kjettinger, 3 Barpankere, nogle mindre Kjettinger, 1 stor Trossse, 1 Bumpespil og 1 Krøppespil m. m. Ladningen bestaar af Bjælker og Planke af Furru, af hvilke omfr. 16 Tylvter Bjælker og 74 Tylvter Planke ere bjergede paa Land. Bjælkerne ere fra 8½ indtil 46½ Fod lange, fra 11 til omfr. 16 Tommer tykke i Tirkant. Plankeernes Længde varierer fra 6 til 21½ Fod, deres Bredde udgjør 10 og Tykkelsen 3 Tommer. Konditionerne for Salget ville blive fundgjorte ved Auktionen. Lysthavende indbydes.

Brantso, 17de April 1857.

Paa Sorenskriver Elsters Vegne,  
L. Tyvold ved A. Tyvold.

*Annonse for auksjonen av vraket av «Palermo» med last, diverse inventar og utstyr stod på trykk i avisa Bergens Adressekontoirs Efterretninger tirsdag den 21. april 1857. Auksjonen skulle baldast klokka ni om morgonen den 6. mai, på eller ved garden Hovden. Frå original hos Bergen Offentlige Bibliotek, lokalhistorisk avdeling.*

*Advertisement for the auction of the barque Palermo with cargo, various inventory and equipment was to be read in the newspaper Bergens Adressekontoirs Efterretninger from Tuesday the 21st of April 1857. The auction was to be held on the morning of the 6th of May at or near the farm Hovden.*

dei tok spesielt vare på spanta med tanke på detaljar frå skipet sin konstruksjon. Engelskmennene var dyktige skipsbyggjarar og det kunne vere god kunnskap å hente på området.

Skipsklokka frå seglskipet vart selt til Jens Helmers frå Helmers-garden i Florø for 15 spesidalar og tre ort. Han monterte klokka på stabburet slik tradisjonen var, og brukte klokka til kvardags for å ringe arbeidsfolka inn til måltidene. Skipsklokka finst framleis, og er det mest eksklusive minnet etter barken «Palermo» av Newcastle.

Ordet Samgin og talet 28 er innstøypt på eine sida av klokka. Samgin er namnet på støyperiet som Nicolay Samgin og broren starta opp i Moskva i 1783. Dei utvikla dette til ei stor bedrift i åra som

kom. Klokkene frå støyperiet vart populære for sin gode klang og utforming, og finst rundt om i mange land i Europa. Talet 28 på klokka gjev vekta i russiske pund, og svarar til om lag 11,5 kilo. Nicolay Samgin støyperi kunne lage klokker på opptil 1 000 *pud* eller litt over 16 tonn, der 1 *pud* er lik 40 russiske pund à 0,4095 kilo.

Tidlegare fyrte ein med trekol for å smelte metallet til klokkene, og det gjekk med enorme mengder trevirke i løpet av eitt år. Til dømes gjekk det med heile 10 famnar (24 m<sup>3</sup>) ved for å lage ei klokke på 1 000 *pud*. Nicolay Samgin støyperi var eitt av dei to eldste støyperia i Moskva, men drifta opphørde som ein følge av den russiske revolusjonen i 1917.

I England var forsikringsoppgjeret ferdig i slutten



«Palermo» si skipsklokke vart laga ved Nikolay Samgin klokkestøperi i Moskva. Dette var eit kjent støyperi, etablert i 1783. Samgin er innstøyppt med kyrilliske bokstavar, og talet 28 gjev vekt på klokka i russiske pund. Eitt slikt pund er 0,4095 kilo, og 28 pund tilsvarar ei vekt på om lag 11,5 kilo. Dei største klokkene støyperiet laga var opptil 16 tonn tunge. Etter forliset vart skipsklokka frå «Palermo» nytta på Helmers-garden i Florø. Foto Trond Strømgren.

The *Palermo*'s ship's bell was made at Nicolay Samgin's bell-foundry in Moscow. This was a well-known foundry established in 1783. "Samgin" is inscribed in Cyrillic letters and the figure 28 indicates the weight of the bell in Russian pounds. A Russian pound is 0.4095 kilos and 28 pounds equate with approximately 11.5 kilos. The largest bells which the foundry made weighed up to 16 tons. After the shipwreck the bell was in use on the Helmers farm in Florø.

av mai 1857. Forsikringsverdien av «Palermo» var berekna til 2330 engelske pund, og Margareth Cleugh, enka etter William Cleugh, skulle få dette beløpet utbetalt.

Rundt om i husa på Hovden finst det framleis ein del utstyr og tilhørsle frå «Palermo». I nokre hus finst det dørklinker frå barken, og ein stad heng eit

fint utskore trestykke som truleg har vore montert på eine sida av namnebrettet akter på skipet. I eit hus er det ei fin gamal marmorplate på ein benk på badet. Plata har overlevd både forliset og mange ombyggingar av huset.

## Summary

The most mysterious shipwreck which has occurred in Batalden was when the barque *Palermo* came drifting in from the open sea on the 2nd of March in 1857. The ship was built in Sunderland in 1844 and was 93.7 foot. The ship was owned by William Cleugh of Hartlepool, England. In January 1857 the ship had loaded deals (sawn planks and beams) in the Russian port of Narva furthest east in the Baltic Sea. A short time previously several other ships had been wrecked in the same area, among others a three-masted barque with the name *Halcyon* of Hull. Four of the seamen from the *Halcyon* were therefore to be with the *Palermo* back to England.

The voyage was uneventful until the *Palermo* set course out into the North Sea the first days in February. There they were struck by severe bad weather which took both the rigging and the deckhouses overboard. Several of the 15 crew were washed overboard in the huge waves. The survivors erected a jury-rig but the ship was impossible to manoeuvre, the wind and current dictated the ship's course. Most of the ship's provisions had also been washed overboard, with growing hunger as a result.

After a month drifting at sea the waterlogged and badly damaged barque came drifting in to Batalden on the 2nd of March 1857. The pilot Jan Lyder Bertelsen had observed the ship out at sea and together with a crew of four they sailed out in a dinghy. There was no sign of life as they neared the unknown ship. Jan therefore clambered on board and there on the poop-deck and in the remains of the deckhouse he found the bodies of six seamen. After having lowered the bodies into the dinghy Jan and his helpers were obliged to abandon the *Palermo* due to the approaching dark and rough weather. They sailed home to Store Batalden with a heavily loaded boat.

During the night the *Palermo* drifted north of Batalden and stranded on the island of Hovden where she stood fast. A man from Hovden took himself onboard and found a man's foot hanging in

a hatch aft. It was the visible proof that cannibalism had been practiced on board. With no provisions left the last survivors had taken to eating their dead comrades in the hope of keeping themselves alive until they made land or were rescued. The six dead seamen were buried in the churchyard on Kinn. *Palermo* was unloaded and the hull sold by auction and dismantled in situ. The ship's bell and other inventory of the English barque are still to be found in private ownership.

DPRI/3/1857/A98/3

In the consistory Court of Durham

In the goods of William Cleugh, deceased

A Schedule or declaration instead of an Inventory of all and singular the goods chattels and credits of William Cleugh late of West Hartlepool in the County and Diocese of Durham Master Mariner deceased made by Margaret Cleugh Widow the relict and Administratrix of all and singular the goods chattels and credits of the said deceased: —

Household furniture, plate, linen	£ s d
China &c . . . . . valued at	} 49. 7. 6
Amount to be received for insurance on the <i>Sup Palermo</i>	} 2330. 0. 0
	<u>£ 2379. 7. 6</u>

Margaret Cleugh

On the fourth day of June 1857 the above named Margaret Cleugh was sworn to the above schedule or declaration — Before me — —

A. B. Brasher  
Surrogate

Eigedelane til avdøde kaptein William Cleugh vart registrerte og er nedteikna i dette dokumentet. Forsikringsverdien til utbetaling for «Palermo» var 2330 pund. Enka Margareth Cleugh stadfesta opplysningane då ho underteikna dokumentet den 4. juni 1857. Frå Heritage Collections, Durham University Library, Durham, England.

The possessions of the late captain William Cleugh were registered and are entered in this document. The insurance-sum paid out for the *Palermo* was £2330. His widow Margareth Cleugh confirmed the details when she signed the document on the 4th of June 1857. From Heritage Collections, Durham University Library, Durham, England.